

ZIENSWIJZENNOTA

BEHOREND BIJ HET

**Provinciaal Inpassingsplan
'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'**

Provincie Gelderland

Mei 2017

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Procedure terinzagelegging	5
1.2 Anonimisering	5
1.3 Leeswijzer	5
2. ZIENSWIJZEN	6
2.1 Zienswijze 1	6
2.2 Zienswijze 2	8
2.3 Zienswijze 3	15
2.4 Zienswijze 4	17
2.5 Zienswijze 5	20
2.6 Zienswijze 6	20
2.7 Zienswijze 7	25
2.8 Zienswijze 8	25
2.9 Zienswijze 9	28
2.10 Zienswijze 10	28
2.11 Zienswijze 11	30
2.12 Zienswijze 12	30

2.13 Zienswijze 13	30
2.14 Zienswijze 14	30
2.15 Zienswijze 15	35
2.16 Zienswijze 16	39
2.17 Zienswijze 17	40
2.18 Zienswijze 18	40
2.19 Zienswijze 19	51
2.20 Zienswijze 20	52
2.21 Zienswijze 21	52
2.22 Zienswijze 22	53
2.23 Zienswijze 23	54
2.24 Zienswijze 24	59
2.25 Zienswijze 25	61
2.26 Zienswijze 26	64
2.27 Zienswijze 27	67
2.28 Zienswijze 28	74
2.29 Zienswijze 29	75
2.30 Zienswijze 30	76
2.31 Zienswijze 31	79
2.32 Zienswijze 32	83

2.33 Zienswijze 33	88
2.34 Zienswijze 34	90
2.35 Zienswijze 35	95
2.36 Zienswijze 36	98
2.37 Zienswijze 37	98
2.38 Zienswijze 38	100
2.39 Zienswijze 39	102
2.40 Zienswijze 40	103
2.41 Zienswijze 41	104
2.42 Zienswijze 42	107
2.43 Zienswijze 43	108
2.44 Zienswijze 44	110
2.45 Zienswijze 45	113
2.46 Zienswijze 46	115
2.47 Zienswijze 47	118
2.48 Zienswijze 48	120
2.49 Zienswijze 49	122
 3. AMBTSHALVE WIJZINGEN	 126
3.1 Verbeelding	126

3.2 Regels	126	
3.3 Toelichting	126	
3.4 Akoestisch onderzoek	127	
 4. BIJLAGEN	 128	
Bijlage 1: notitie over de benodigde hoogte van een geluidscherm ter hoogte van appartementencomplex ‘Loningsmaeth’ en over vervanging geluidmuur door geluidwal bij Roodwilligen	128	
Bijlage 2: afbeeldingen van de varianten noordelijke en zuidelijke ligging Arnhemseweg bij Roodwilligen/Schellenkrans		128
Bijlage 3: afbeeldingen van de gewijzigde wegligging bij appartementencomplex ‘Loningsmaeth’	128	

1. INLEIDING

1.1 Procedure terinzagelegging

Het ontwerp-inpassingsplan 'Provinciaal Inpassingsplan Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)' heeft op grond van artikel 3.8, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening van 20 oktober 2016 tot en met 30 november 2016 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon eenieder een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 3 november 2016 organiseerde de provincie een inloopbijeenkomst voor aanwonenden en belangstellenden. Medewerkers van de provincie gaven hier toelichting over het plan en beantwoordden vragen van bezoekers.

Er zijn in totaal 49 schriftelijke zienswijzen ingekomen, waarvan enkele betrekking hebben op het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder. Drie zienswijzen zijn ingediend buiten de termijn van terinzagelegging. Voor de volledigheid hebben we de betreffende zienswijzen toch opgenomen in de zienswijzennota en van een antwoord voorzien.

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. In deze nota van zienswijzen noemen we de indieners van zienswijzen daarom niet bij naam.

1.3 Leeswijzer

In deze nota van zienswijzen gaan we in hoofdstuk 2 in op de ingediende zienswijzen en het antwoord van de provincie. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de ambtshalve wijzigingen die zijn doorgevoerd in het inpassingsplan.

2. ZIENSWIJZEN

2.1 Zienswijze 1

	Zienswijze	Antwoord
1.1	Inspreker geeft aan dat er tijdens de inloopavond over de Arnhemseweg N810 op 3 november 2016 verschillende situatieschetsen zijn getoond. Inspreker vond dit zeer verwarrend overkomen.	Inderdaad hebben we verschillende situatieschetsen getoond tijdens de inloopbijeenkomst. Hiermee konden we laten zien wat de plannen betekenen voor uiteenlopende aspecten zoals geluid, landschappelijke inrichting en de ruimtelijke begrenzing van het plan. We hebben geprobeerd om een zo duidelijk en compleet mogelijk beeld te geven van de stand van zaken van het project. We vinden het vervelend dat inspreker de situatieschetsen daarmee als verwarrend heeft ervaren.
1.2	De voorgestelde geluidsmaatregelen hebben voor de woning van inspreker slechts zeer beperkt effect vanwege de grote opening tussen de twee geplande geluidsschermen. Een beperking van deze opening zou een positief effect kunnen hebben op de hoogte van de geluidsbelasting op de woning.	Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij de opening tussen de muur en de geluidwal nader bekeken. We hebben ervoor gekozen de geluidwal langs de Altbroek verder door te trekken richting de kruising bij Roodwilligen. Daarom passen we de aanduiding van de geluidwal op de verbeelding (kaart) van het inpassingsplan aan. De nieuwe situatie is opnieuw doorerekend in het geluidonderzoek. Hierdoor neemt de toename van de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg beperkt af ten opzichte van de toename die is berekend in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan. Dit geldt met name voor de oostzijde van de woning, omdat de doorgetrokken geluidwal deze zijde van de woning beter afschermt van de weg. De geplande muur bij Roodwilligen 1 wordt niet verder doorgetrokken naar de kruising. Zo blijft sprake van een overzichtelijke kruising. Bovendien past de ligging beter bij de landschappelijke wens om de muur onderdeel te laten zijn van het perceel Roodwilligen 1 en niet van de weg.
1.3	Het verlengen van de geluidwal met scherm, met eventueel het eerder opnemen van het fietspad in het woonstraatje dan wel een iets andere inrichting, heeft een positief effect op de geluidsbelasting van de woning van inspreker. Inspreker stelt voor de geluidwal zo ver mogelijk tot de hoek door te trekken met tot aan het einde een hoogte van 2,5 meter + 50 centimeter.	We trekken de wal met scherm aan de kant van Altbroek verder door richting de kruising bij Roodwilligen. De geluidwerende voorziening wordt in totaal drie meter hoog met aan het einde een aflopend talud. De aanpassing wordt verwerkt in de verbeelding (kaart) van het inpassingsplan.
1.4	Inspreker verzoekt de bushalte zodanig te situeren dat het geluid van de optrekkende bussen niet als extra geluidsbron zal functioneren. Het is inspreker niet duidelijk of de locatie van de bushalte als extra bron in het meteo-raam is meegenomen.	We gaan ervan uit dat met “meteo-raam” het geluidonderzoek bedoeld wordt. Hierin is de bushalte niet als zodanig meegenomen. De bushalte ligt naast de kruising met verkeerslichten. In het geluidsmodel is rekening gehouden met het feit dat verkeer bij kruispunten afremt en weer optrekt. Hiervoor is in de geluidberekening een toeslag opgenomen. Overigens rijden er niet constant bussen over de Arnhemseweg. Wij verwachten dat de eventuele geluidoverlast als

		gevolg van optrekkende en afremmende bussen beperkt zal zijn en zien dan ook geen aanleiding om de bushalte anders te situeren.
1.5	Onduidelijk is hoe de eindsituatie van een binnenniveau van 33 dB wordt gewaarborgd (feitelijk gemeten in de woning in relatie tot het standaard meteoriekenmethode) met een natuurlijke ventilatie van de slaapkamers. Vooral ook omdat de heersende windrichting in Nederland zuidwestenwind is.	Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB (Lden) bedragen. Dit geldt voor woningen waarbij een hogere waarde voor geluid is vastgesteld. De ruimtes waar deze waarden gelden zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². Basis voor de berekening is de toekomstige situatie in 2033 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het binnenniveau niet blijkt te voldoen aan 33 dB, worden maatregelen getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, 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, er is geen verplichting deze te accepteren. In geluidberekeningen wordt het geluid, zoals de wetgeving dat voorschrijft, berekend als een gemiddelde over een etmaal op een gemiddelde dag in het jaar. Hierin wordt rekening gehouden met een jaarlijkse gemiddelde windinvloed op de verspreiding van geluid.
1.6	Inspreker vraagt zich af welke maatregelen er worden getroffen om de toename van de hoeveelheid fijnstof te beperken. Dit ook gelet op de heersende zuidwesten windrichting.	We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld laten brengen. De resultaten hiervan staan in het luchtkwaliteitsonderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. In het onderzoek zijn de concentraties van stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. De gemiddelde windrichting van de afgelopen vijf jaar wordt in deze modellen meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5}). Dit betekent dat het project ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het nemen van maatregelen is daarom niet nodig.
Conclusie - Op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de aanduiding voor de geluidwerende voorziening langs Altbroek doorgetrokken richting het kruispunt bij Roodwilligen. - Het geluidonderzoek wordt aangepast op basis van de aangepaste ligging van de geluidwerende voorziening langs Altbroek. Het nieuwe geluidsonderzoek wordt als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd.		

2.2 Zienswijze 2

	Zienswijze	Antwoord
2.1	Reeds eind jaren '60 werden in het provinciehuis in Arnhem voorlichtingsbijeenkomsten gehouden omtrent het doortrekken van de A15 naar de A12 op het traject Arnhem richting de Duitse grens. De aansluiting moest komen op het knooppunt Oud Dijk A12/A18, afslag Doetinchem; op dit punt was tevens de start van de "Twenteroute" naar Enschede geprojecteerd. Met dit tracé werd Arnhem c.q. het Velperbroekcircuit geheel omzeild en werd Zevenaar zelfs niet genoemd. Inspreker geeft aan dat er op basis van voortschrijdend inzicht ongetwijfeld zwaarwegende argumenten zullen zijn (geweest) om van het voornoemde, voor de leek logische, tracé af te wijken. Het grote en minder grote publiek begrijpt dit echter niet en dit is ook nooit goed uitgelegd. Inspreker vraagt zicht af of milieutechnische redenen, het aantal onteigeningen, kosten etc., de grondslag zijn voor de thans gemaakte keuze.	Dit onderdeel van de zienswijze gaat niet over het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in 2012 haar standpunt bepaald om de verkeersproblemen in de regio op te lossen. De oplossing is gevonden in het doortrekken van A15 en verbreding van de A12. Daarbij wordt de huidige aansluiting Griethse Poort gesloten en krijgt Zevenaar bij de Arnhemseweg een nieuwe aansluiting op de A15 en bij Hengelder een aansluiting op de A12. Dit is vastgelegd in het Tracébesluit ViA15, dat de minister in maart 2017 heeft vastgesteld.
2.2	Er is nu gekozen voor een aansluiting precies tussen de twee woonkernen Duiven en Zevenaar. Dit is vragen om moeilijkheden en complicaties omdat beide woonkernen er flink last van krijgen. Bovendien wordt een grote verkeersstroom ingevoegd op het toch al drukke deel van de A12 (Arnhem richting de Duitse grens), vlak achter het Velperbroekcircuit. Dit terwijl ter hoogte van Oud Dijk het relatief rustig is in een dunbevolkte grenstrook met voldoende ruimte en tijd om te ritsen.	Dit deel van de zienswijze gaat niet over het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1.
2.3	Het invoegen van de A15 op de A12 ter hoogte van Oud Broeken, tussen de woonkernen Duiven en Zevenaar, is een even ongelukkige als onbegrijpelijke keuze. Het overgrote deel van de (vracht-) vervoersstroom die gebruik gaat maken van deze aansluiting heeft niets te maken met deze woonkernen, maar wil zo snel en soepel mogelijk naar Duitsland en dat was ook de bedoeling! Rijkswaterstaat voegt nu twee knooppunten, ofwel op- en afritten, toe op een wegdeel waar op dit moment vijf op- en afritten liggen: Velperbroek, Centerpoort (van de Valk), Griethse Poort, Oud Dijk en Babberich. Tussen Centerpoort en Griethse Poort komt het nieuwe knooppunt Oud Broeken; dit is de aansluiting A15/A12 middels een fly-over. Tussen de bestaande (en bedreigde) Griethse Poort en Oud Dijk komt het nieuwe knooppunt 7 Poort; dit is de ontsluiting van het industrieterrein en dus niet onbegrijpelijk. Omdat het nu tussen Oud Broeken en de Duitse grens drukker wordt moet de A12 over dit traject verbreed worden.	Dit deel van de zienswijze gaat niet over het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1.
2.4	De eigen geloofwaardigheid komt in het gedrang. Er komen te veel op- en afritten op een te korte afstand van elkaar terwijl Rijkswaterstaat zegt dat nooit te willen. Om deze reden wordt er een noodgreep gedaan door de huidige op- en afrit Griethse Poort op te heffen omdat er anders te veel op- en afritten op te korte afstand van elkaar komen. Volgens inspreker is deze stelling bewijsbaar onjuist. Inspreker geeft hierbij een overzicht met afstanden tussen de op- en afritten	De afsluiting van de Griethse Poort is geen onderdeel van het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. Deze afsluiting is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1.

	onderling. Hierbij merkt inspreker op dat 7 op- en afritten tussen Arnhem en de Duitse grens over ruim 14 kilometer geen unicum is, dit komt op veel meer plaatsen in het land voor. De op- en afrit Griethse Poort valt daarmee naar mening van inspreker niet uit de toon en de motivatie om deze op- afrit te laten vervallen is “gezocht” en niet houdbaar. Inspreker maakt bezwaar tegen het sluiten van de Griethse Poort.	
2.5	Inspreker wijst op de sfeer waarin de aanvechtbare beslissingen zijn of worden genomen. Naar mening van inspreker is sprake van een trein die men, waarschijnlijk tegen beter weten in, niet meer wil laten stoppen. De eerdergenoemde verbreding van de A12 kan altijd onafhankelijk verbreed worden, maar hier dient niet de toenemende verkeersbelasting per rijstrook aan worden opgehangen. Deze toename wordt immers zelf geschapen door een grote verkeersstroom van en naar Rotterdam in te voegen op de A12 tussen twee woonkernen.	Dit deel van de zienswijze gaat niet over het inpassingsplan ‘Arnhemseweg en Hengelder’. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1.
2.6	Tijdens een gesprek op 27 juni 2016 is zowel de gemeente Zevenaar als aan de provincie Gelderland een tekening afgegeven van een alternatief in de vorm van een bypass langs de A12. Rijkswaterstaat heeft dit voorstel als technisch te complex afgewezen. Het voorstel van de bypass komt in grote lijnen overeen met de reeds uitgewerkte en voorgestelde “trompet-oplossing” van ervaringsdeskundigen van het CDA, waarbij ook alle hoofdverkeersstromen ongestoord doorgang kunnen vinden en de uitvoering van de fly-over(s) aanzienlijk eenvoudiger en dus goedkoper kan worden. Beide oplossingen hebben als uitgangspunt het open houden van de Griethse Poort om daarmee te voorkomen dat Zevenaar op slot raakt, om maar te zwijgen van kostenbesparingen die daarmee gerealiseerd kunnen worden. De weerstand van Rijkswaterstaat tegen te veel op- en afritten op een te korte afstand is hiervoor reeds als onterecht weggezet. Inspreker vraagt zich af of er sprake is van territoriumdrift.	De afsluiting van de Griethse Poort is geen onderdeel van het inpassingsplan ‘Arnhemseweg en Hengelder’. Deze afsluiting is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1.
2.7	Het is nu duidelijk geworden dat het sluiten van de Griethse Poort al in 2008 ondoorzichtig is geregeld in klein comité. In ruil daarvoor zou als wisselgeld een op- en afrit gemaakt worden bij Zevenaar-Oost (= 7 Poort). Voor inspreker is en blijft het een raadsel dat (de meerderheid van) de gemeenteraad hiermee heeft ingestemd. Een gemeentelijke enquête, waar mensen onder ede gehoord kunnen worden omtrent de gevolgde procedure en besluitvorming, zou hieromtrent uitkomst kunnen bieden. Dit is tevens goed voor de geloofwaardigheid van bestuur c.q. politiek en verantwoording naar de inwoners van Zevenaar.	Dit deel van de zienswijze gaat niet over het inpassingsplan ‘Arnhemseweg en Hengelder’. Wij verwijzen naar het antwoord bij 2.1. Het in overweging nemen van een gemeentelijke enquête is aan de gemeente Zevenaar.
2.8	Het appartementencomplex Loningsmaeth, op de kruising van de Ringbaan Noord/(provinciale)Arnhemseweg/Methen, is een van de zwaarst geraakte locaties van Zevenaar voor wat betreft verkeersaanbod, geluidsbelasting en verhoging van fijnstofgehalte (zij het wel binnen de vigerende norm).	Ter hoogte van het appartementencomplex Loningsmaeth wordt inderdaad een toename van de verkeersintensiteit verwacht. Deze toename is met name te wijten aan autonome ontwikkelingen, zoals project ViA15 maar ook zaken als economische groei en groei van mobiliteit zijn van invloed op de

		verkeersintensiteit. Slechts een beperkt deel van deze toename is het gevolg van de aanpassingen aan de Arnhemseweg die in dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken blijkt dat het inpassingsplan ten aanzien van de door inspreker genoemde aspecten voldoet aan de geldende wettelijke normen. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor fijnstof geldt dat het de wettelijk vastgestelde grenswaarden niet worden overschreden en zodoende wordt voldaan aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. De geluidbelasting is in de toekomstige situatie lager dan in de huidige situatie. Dit komt doordat we maatregelen treffen om de geluidbelasting te beperken. Meer informatie hierover is terug te lezen in de beantwoording van onderdeel 2.12 van deze zienswijze.
2.9	De realiteit is dat, bij afsluiting van de op- en afrit Griethse Poort, Zevenaar slechts twee ontsluitingen dreigt te krijgen: de te verbreden Arnhemseweg (N810) aan de westkant op de "verlengde" A15 en 7 Poort aan de oostkant op de bestaande A12. Dat betekent dat al het inkomende en uitgaande verkeer voor het overgrote deel via de bebouwde kom, het centrum dus, naar binnen en naar buiten moet. Zevenaar komt dan 's morgens en 's avonds op slot te zitten en wordt getroffen door een verkeersinfarct.	De afsluiting van de Griethse Poort en de nieuwe aansluitingen zijn vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. In het verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) zijn de toekomstige verkeersstromen geprognoseerd. Het wegontwerp is hierop afgestemd. Door de capaciteit van de Arnhemseweg aan te passen zorgen we ervoor dat de toename van het verkeer ook in de toekomst op een vlotte en veilige manier wordt afgewikkeld. Van een verkeersinfarct zal dan ook geen sprake zijn.
2.10	Sluiting van de Griethse Poort betekent een verdubbeling van het verkeersaanbod op de Arnhemseweg van ca. 15.000 voertuigen per dag naar ca. 30.000 voertuigen per dag, geperst door bestaande woonwijken. Dit is voor de bewoners van het appartementencomplex Loningsmaeth onaanvaardbaar en vormt een ernstige aantasting van leefbaarheid en leefgenot.	De afsluiting van de Griethse Poort is niet vastgelegd in het voorliggende inpassingsplan maar in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. In de huidige situatie rijden op de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex Loningsmaeth 16.200 motorvoertuigen per dag. Project ViA15 en enkele andere ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en de aanleg van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen zullen er ter hoogte van appartementencomplex Loningsmaeth in 2033 naar verwachting 25.260 motorvoertuigen per etmaal over de Arnhemseweg rijden. Door de maatregelen aan de Arnhemseweg waar het inpassingsplan in voorziet, stijgt dit aantal motorvoertuigen in 2033 naar 27.770. Slechts een beperkt deel van de toename

		is te wijten aan het inpassingsplan voor de Arnhemseweg. Door de capaciteit van de Arnhemseweg aan te passen, zorgen we ervoor dat de toename van verkeer ook in de toekomst op een vlotte en veilige manier wordt afgewikkeld. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Voorbeelden zijn akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
2.11	Een reeds meermaals ingebracht alternatief is een rondweg, dan logischerwijze buiten het centrum om, die globaal de helft van de toename van het aantal voertuigen absorbeert en dus de druk op de Arnhemseweg verlaagt. Deze rondweg loopt ten zuiden van - en parallel aan - de verbrede A12 en vervolgens ten oosten van - en parallel aan - de verlengde A15 om dan aan te sluiten op de Arnhemseweg. Het lijkt een standaardantwoord om deze rondweg steeds als “te duur” en “niet doelmatig” af te serveren. En dit nota bene door de provincie Gelderland, nagenoeg de rijkste provincie en duidelijk mede-veroorzaker van het probleem.	Wij zijn van mening dat er geen reële alternatieven voor de aanpassing van de Arnhemseweg zijn. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing van de Arnhemseweg.
2.12	De bouwvergunning van het appartementencomplex Loningsmaeth is in 2001 verleend onder de provinciale voorwaarde dat een hogere geluidsbelasting zou gelden van 52 en 54 dB voor de lagere resp. hogere verdiepingen in plaats van de gangbare 48 dB. Dat is destijds geaccepteerd, er was geen andere keuze. In het inpassingsplan staat dat voor de bovenste verdiepingen geen oplossende maatregelen mogelijk zijn; de geluidsbelasting loopt daar op tot 60 dB (zonder SMA). De provincie heeft hierop besloten de norm nogmaals te verhogen middels het hogere waarde besluit. Deze ingreep wordt als buitengewoon bewoners-onvriendelijk ervaren want de bewoners worden zo voor de tweede keer “gepakt”.	De hogere waarden die bij de bouw van het appartementencomplex zijn verleend, zijn lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Om die reden hebben we de toekomstige geluidbelasting getoetst aan de eerder verleende hogere waarde. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting bij een aantal appartementen toeneemt met (afgerond) 2 dB of meer. Om die reden moeten verplicht geluidmaatregelen worden afgewogen. Om toenames ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarde zoveel mogelijk te beperken wordt op de Arnhemseweg het geluidreducerende asfalt

		SMA-NL 8G+ toegepast. Bovendien hebben we bij de verdere uitwerking van het wegontwerp en mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker ruimte gevonden om de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex in zuidelijke richting te verleggen. Hierdoor wordt de afstand tussen de weg en het appartementencomplex ongeveer drie meter groter ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en ten opzichte van de huidige situatie. Aanvullende maatregelen in de vorm van de aanleg van een wal of geluidscherm zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk. Dit is beschreven in het document 'Toelichting keuzes afschermdende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 23 september 2016. Een wal of geluidscherm beperkt het uitzicht vanuit de appartementen op de onderste verdiepingen en ontnemt het zicht vanuit de omgeving op het markante appartementencomplex. Dit draagt niet bij aan de gewenste aantrekkelijke entree van Zevenaar. Door de toepassing van stil asfalt en het verleggen van de Arnhemseweg is de geluidbelasting na de wegaanpassing lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Dit is terug te lezen in het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen in het inpassingsplan. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting bij inspreker in beeld is gebracht door middel van twee rekenpunten. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg hier 45,6 dB en 54,5 dB. Na aanpassing van de Arnhemseweg is geluidbelasting op deze punten 44,6 dB en 53,6 dB. De afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie bedraagt daarmee ongeveer 1 dB. Voor de andere woningen in het appartementencomplex gelden andere geluidwaarden. Deze staan in het akoestisch onderzoek en zijn grotendeels afhankelijk van ligging ten opzichte van de Arnhemseweg en de verdieping in het appartementencomplex. Het beeld is echter voor alle woningen vergelijkbaar: de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg neemt na de wegaanpassing af ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie. Voor enkele woningen kan niet worden voorkomen dat de geluidbelasting hoger is dan de hogere grenswaarde die bij de bouw van het appartementencomplex is verleend. Voor deze woningen geldt dat opnieuw een hogere grenswaarde moet worden verleend.
2.13	De Wet geluidhinder schrijft voor dat er getoetst moet worden op basis van één weg i.c. de Arnhemseweg en die loopt evenwijdig aan het lage deel van het gebouw. Het hoge deel van het gebouw staat gedraaid, bijna diagonaal op de kruising en wordt dus van vier kanten belaagd. Voor dit hoge deel van het	Bij het uitvoeren van de onderzoeken bij het inpassingsplan hebben wij ons gehouden aan de wettelijk voorgeschreven onderzoeksmethoden. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan, staat wat de akoestische gevolgen zijn van de aanpassingen aan de Arnhemseweg,

	gebouw wordt in het geheel niet gekeken naar de geluidsbelasting. "Dat is niet aan de orde want het staat niet zo in de Wet". Naar mening van inspreker kan de Wet geluidhinder zo nooit bedoeld zijn. Ingeval van een overschrijding zou ook hier een hogere waarde voor vastgesteld moeten worden waartegen inspreker vervolgens ook weer bezwaar aantekent.	Ringbaan-Noord en Methen. Daarnaast is ook de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht. Hierbij wordt de geluidbelasting van al het wegverkeer bij elkaar opgeteld. Voor de woning van inspreker geldt dat de cumulatieve geluidbelasting met 61 dB niet uitzonderlijk hoog is voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom. De cumulatieve geluidbelasting bij de andere woningen in het appartementencomplex varieert van 53 dB tot 62 dB. Dit is niet uitzonderlijk hoog voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk. Er wordt geen hogere grenswaarde voor de cumulatieve geluidbelasting vastgesteld, omdat hier wettelijk gezien geen plicht toe bestaat. Wel wordt bij het bepalen van het binnenniveau rekening gehouden met de cumulatieve geluidbelasting. Meer informatie over het binnenniveau is te vinden bij de beantwoording van onderdeel 2.14 van deze zienswijze.
2.14	De binnenwaarde voor geluidbelasting moet t.z.t. nog gemeten worden om te zien of de maximaal toegestane waarde van 33 dB niet wordt overschreden.	Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB (Lden) bedragen. Dit geldt voor woningen waarbij een hogere waarde voor geluid is vastgesteld. De ruimtes waar deze waarden gelden zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². De binnenwaarde wordt normaalgesproken bepaald door middel van een berekening, waarbij bekeken wordt hoeveel geluid de gevel tegenhoudt. Hierbij is aandacht voor zaken als soort glas, oppervlak van ramen en deuren en de aanwezigheid van isolatiemateriaal. Basis voor de berekening is de toekomstige situatie in 2033. Indien het binnenniveau niet zal blijken te voldoen aan 33 dB, worden maatregelen getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen. Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. Deze maatregelen worden aangeboden, er is geen verplichting deze te accepteren.
2.15	De nieuwe verbrede Arnhemseweg wordt opgeschoven naar de gevel van het appartementencomplex Loningsmaeth tot op minder dan 30 meter. Dit terwijl aan de overzijde voldoende 'lege' ruimte aanwezig is (groenstrook-wandelpad-waterloop-kinderboerderij).	Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp en mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker hebben we ruimte gevonden om de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex in zuidelijke richting te verleggen. Hierdoor wordt de afstand tussen de weg en het appartementencomplex ongeveer drie meter groter ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en ten opzichte van de huidige situatie. Dit is weergegeven in de bijlage bij deze

		zienswijzenota. De verkeersbestemming in het inpassingsplan komt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan wel iets dichterbij het appartementencomplex te liggen. Dit doen we om de geluidwal te regelen. De geluidwal wordt door middel van een aanduiding binnen de verkeersbestemming mogelijk gemaakt. Om zeker te stellen dat de weg niet noordelijker komt te liggen hebben wij de as van de rijbanen opgenomen op de verbeelding.
2.16	Door het opschuiven van de Arnhemseweg in de richting van de gevel van het appartementencomplex Loningsmaeth wordt de broedplaats van ijsvogels, een beschermde vogelsoort, geroerd.	Tijdens de veldbezoeken voor het uitgevoerde flora- en faunaonderzoek (als onderdeel van de natuurtoets) zijn geen ijsvogels aangetroffen in het plangebied. Ook uit bestaande gegevens blijken hier geen broedgevallen. IJsvogels broeden doorgaans in steile, onbegroeide oevers van een beek of rivier of stevige wortelkluiten van omgevallen bomen, waarin zij een nestgang graven. Geschikte broedlocaties binnen het plangebied van het inpassingsplan lijken te ontbreken.
2.17	In het inpassingsplan wordt, prematuur, gesproken over mitigerende maatregelen. Voor het geval dat het onverhoopt zover zou komen dat dit inpassingsplan geheel of gedeeltelijk uitgevoerd gaat worden, moeten die maatregelen recht doen aan leefbaarheid en leefgenot voor zover dat dan nog wel mogelijk is. Te denken valt aan geluidisolerende binnen- en buitenmaatregelen, verbod voor vrachtverkeer, strikte snelheidshandhaving, compenserende planschade etc.	In het inpassingsplan zijn geluidreducerende maatregelen opgenomen zoals het toepassen van geluidreducerend asfalt, het (beperkt) verleggen van de Arnhemseweg en de aanleg van een geluidwal langs de Arnhemseweg. Een vrachtwagenverbod is niet reëel, onder meer omdat de Arnhemseweg een belangrijke toegangsweg is en blijft voor de bevoorrading van winkels in het centrum. Bovendien wordt een vrachtwagenverbod net als de handhaving van de snelheid niet geregeld in een inpassingsplan. Voor woningen waarvoor een hogere waarde besluit is genomen, wordt - na het onherroepelijk worden van dit besluit - een onderzoek aan de woning uitgevoerd. Meer informatie hierover is terug te lezen bij de beantwoording van onderdeel 2.14 van deze zienswijze. Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
2.18	Als toch tot uitvoering wordt overgegaan, moet er voordat de eerste schop de grond in gaat een 'nulmeting' komen om de conditie van het gebouw vast te leggen om daarmee oeverloze discussies achteraf te voorkomen over wie verantwoordelijk en bijgevolg aansprakelijk is voor welke schade in wat voor een vorm dan ook.	De werkzaamheden (vooral graafwerkzaamheden en asfalteren) tijdens de realisatiefase zijn bij de Arnhemseweg niet zo ingrijpend dat schadelijke trillingen verwacht worden. Bovendien geldt dat de weg ter hoogte van het appartementencomplex in de zuidelijke richting wordt verlegd. De afstand van de weg tot het appartementencomplex bedraagt ruim 30 meter. De afstand is daarmee te groot om trillingen of andere schade te verwachten tijdens de uitvoeringsfase. Wij zien daarom op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een nulmeting. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en de omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op

		trillingsschade kunnen voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn.
Conclusie - In de bijlage bij deze zienswijzenota is een afbeelding van de nieuwe wegligging ter hoogte van appartementencomplex 'Loningsmaeth' opgenomen. - Op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de as van de rijbanen vastgelegd. Deze ligt circa 3 meter zuidelijker dan de wegas in de huidige situatie en dan de wegas waarop het ontwerp-inpassingsplan was gebaseerd. - Het geluidonderzoek wordt aangepast op basis van de ontwerpwijziging. Het nieuwe geluidsonderzoek wordt als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd.		

2.3 Zienswijze 3

	Zienswijze	Antwoord						
3.1	Inspreker vraagt zich af wat het absoluut aantal voertuigen op de Arnhemseweg nu en in de toekomst is. Dit omdat de verkeersintensiteit voor een groot deel de absolute overlast voor omwonenden gaat bepalen.	In de toelichting van het (ontwerp-)inpassingsplan staan de verkeersintensiteiten zoals deze geprognosticeerd zijn in de verkeersmodellen. Voor het weggedeelte Methen-Zonegge, waar de tuin van inspreker aan grenst, geldt dat er in de huidige situatie ongeveer 8.600 motorvoertuigen per etmaal rijden. Door autonome ontwikkelingen, zoals project ViA15, bevolkingsgroei en realisatie van woonwijken en bedrijventerreinen, rijden er in 2033 naar verwachting 11.700 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg zoals deze in het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, neemt dit aantal toe tot ongeveer 12.680 motorvoertuigen per etmaal in 2033.						
3.2	Wat is de uitstoot van fijnstof in de huidige en de toekomstige situatie?	Bij het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Wettelijk gezien hoeven de concentraties fijnstof in de huidige situatie niet te worden bepaald. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de concentraties fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc. De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Arnhemseweg zijn opgenomen in onderstaande tabel. <table> <tr> <th>Locatie</th><th>PM₁₀ [µg/m³]</th><th>PM_{2,5} [µg/m³]</th></tr> <tr> <td>Normen</td><td>40 µg/m³ (Jaargemiddelde)</td><td>25 µg/m³</td></tr> </table>	Locatie	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]	Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde)	25 µg/m³
Locatie	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]						
Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde)	25 µg/m³						

			50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	(Jaargemiddelde)
		N810 (Arnhemseweg)	20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)	11,9 µg/m³
		Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.		
3.3	Wat is de geluidsoverlast in dB in de huidige en de toekomstige situatie?	We hebben onderzoek gedaan naar de geluidbelasting bij de woningen die binnen de geluidzone van aan te passen wegen liggen. Hoe deze geluidzones worden bepaald is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Uit Bijlage 2 van het akoestisch onderzoek volgt dat de woning van inspreker binnen de geluidzone van de Methen/Ringbaan-Noord ligt. Inspreker woont vlak bij het zuidelijke/oostelijke deel van de Arnhemseweg. Op dit deel zijn geen wegaanpassingen voorzien. Wel is hier een toename van verkeer te verwachten, met name als gevolg van autonome ontwikkelingen zoals project ViA15. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de weg maximaal 34,0 dB. Na aanpassing van de Arnhemseweg daalt deze geluidbelasting tot maximaal 33,4 dB. Dit komt doordat we geluidreducerend asfalt aanleggen. Hiermee ligt de geluidbelasting ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De cumulatieve geluidbelasting is maximaal 59 dB. Voor een woning dicht bij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom is de cumulatieve geluidbelasting niet uitzonderlijk hoog. Wij zijn van mening dat na de wegaanpassing is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.		
3.4	Inspreker vraagt zich af hoe de voorzieningen zijn vanwege de daling van de waarde van de woning en waar inspreker zich kan melden voor planschade.	Wanneer inspreker als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .		
3.5	Er wordt een aarden wal aangelegd ter hoogte van Stegeslag/ Altbroek. Deze wal wordt niet doorgetrokken langs de Zonegge wijk. Inspreker vindt dit spijtig omdat deze wal de geluidsoverlast kan beperken. Inspreker pleit ervoor de wal door te trekken langs de Zonegge tot aan het politiebureau.	We moeten verplicht geluidmaatregelen in overweging nemen op het moment dat sprake is van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer. We hebben gekozen om ter hoogte van de woning van inspreker geluidreducerend asfalt aan te leggen. Door de toepassing van geluidreducerend asfalt (bronmaatregel) kunnen we de verwachte toename van de geluidbelasting nagenoeg geheel wegnemen. Er is daarmee geen noodzaak om de wal door te trekken langs Zonegge.		

3.6	Volgens de berekeningen zal het verkeer hoofdzakelijk over de nieuw aangelegde wegen rijden. Echter bij filevorming zal het verkeer een andere route gaan zoeken en met grote zekerheid zal dit verkeer over de Arnhemseweg de op dat moment snelste route volgen achter de woning van inspreker aan de Zonegge.	De capaciteitsuitbreiding van de Arnhemseweg zorgt ervoor dat de toename van de verkeersintensiteit op vlotte en veilige wijze kan worden afgewikkeld. Filevorming als gevolg van calamiteiten zal slechts incidenteel voorkomen. Gezien het incidentele karakter is er geen aanleiding om maatregelen te treffen.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.4 Zienswijze 4

	Zienswijze	Antwoord
4.1	Inspreker vreest met de komst van de A15, de sluiting van de Griethse Poort en de aanpassing en verbreding van de Arnhemseweg voor een ernstige aantasting van het woongenot. Inspreker realiseert zich dat het ondoenlijk is om elke burger te behoeden voor aantasting van het woongenot en richt zich in de zienswijze vooral op een zo acceptabel mogelijke inpassing van dit infrastructurele project. Dit doet inspreker door in de zienswijze op een aantal aspecten in te gaan.	De doortrekking van de A15 en de sluiting van de Griethse Poort zijn geregeld in het Tracébesluit ViA15, dat de minister van Infrastructuur en Milieu in maart 2017 heeft vastgesteld. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Op de aspecten die inspreker in de zienswijze aanhaalt gaan wij hierna in.
4.2	In de omgevingsvisie van de provincie staat als doel “het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Dit doel betekent vooral: ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels”. De laatste zinsnede onderschrijft inspreker. Helaas komt inspreker over deze plannen nog regelmatig tegen dat er veel moeite wordt gedaan om uit te leggen dat bepaalde dingen niet kunnen vanwege de regels. Als voorbeeld geeft inspreker het verwijderen van enkele bomen vanuit het oogpunt van veiligheid terwijl andere bomen dan weer niet weg mogen (groenvoorziening, maatschappelijk oogpunt). Dit maakt de dialoog er niet makkelijker op naar mening van inspreker.	Het doel van de maatregelen aan de Arnhemseweg is het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid op lange termijn en een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer op de Arnhemseweg. De maatregelen zijn nodig om de verwachte toename van de verkeersintensiteit op een vlotte en veilige wijze te kunnen afwikkelen. Een belangrijke eis is dat de aanpassingen op een goede manier worden ingepast in de bestaande ruimte. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. Het inpassingsplan is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van allerlei belangen, zoals luchtkwaliteit, geluid, natuur en ruimtelijke inpassing. Hierbij zullen we te allen tijde moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Tegelijkertijd hebben we zoveel mogelijk geprobeerd vast te houden aan en uit te gaan van onze doelen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor

		de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten mag de aanpassing van de Arnhemseweg (zonder aanvullende maatregelen) in geen geval leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.
4.3	Er worden zaken uitgelegd op een wijze die voor inspreker in strijd zijn met een open en eerlijke communicatie. Hierbij haalt inspreker de voorbeelden aan als weergegeven onder 4.4 en 4.5.	Wij betreuren dat inspreker het gevoel heeft dat de communicatie niet open en eerlijk verloopt. Wij gaan in 4.4 en 4.5 in op de voorbeelden die inspreker aanhaalt.
4.4	De op- en afrit Griethse Poort wordt gesloten. De Arnhemseweg krijgt de effecten hiervan voor een groot deel te verwerken. In dat licht verbaast inspreker zich over de tekst en de tabel op pagina 25 van het inpassingsplan. Volgens inspreker ligt het referentiepunt voor de verkeerstoename niet voor maar na de afsluiting van de Griethse Poort. De effecten van de sluiting van de Griethse Poort worden als autonome groei aangemerkt. Inspreker verbaast zich over deze uitleg en is het hier niet mee eens. Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen de suggestie dat de toekomstige situatie op de Arnhemseweg niet voor een groot deel het gevolg is van de sluiting van de Griethse Poort. De toename van verkeer van 16.000 in 2013 naar 24.340 in 2014 als autonoom beschouwen is misleidend.	Met autonome ontwikkelingen bedoelen we ontwikkelingen die die los van de maatregelen in het inpassingsplan worden uitgevoerd. De afsluiting van de Griethse Poort (en de nieuwe snelwegaansluiting bij de N810) zorgen inderdaad voor een toename van de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg. Omdat de minister van Infrastructuur en Milieu deze maatregelen in maart 2017 heeft vastgelegd in een tracébesluit, beschouwen we deze maatregelen als autonome ontwikkeling. In de toekomst zijn er ook andere ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit, die in samenhang met de maatregelen aan de A15 en A12, aanpassingen aan de Arnhemseweg in de toekomst noodzakelijk maken. Door middel van het inpassingsplan maken wij deze aanpassing mogelijk. De afsluiting van de Griethse Poort en de nieuwe snelwegaansluiting bij de N810 vormen belangrijke uitgangspunten voor het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar)'. De verkeerscijfers laten zien dat in de huidige situatie inderdaad ongeveer 16.000 voertuigen per etmaal op de Arnhemseweg rijden. Door autonome ontwikkelingen, waaronder het project ViA15, zullen er in 2033 naar verwachting 25.870 motorvoertuigen per etmaal rijden. We passen de Arnhemseweg aan zodat de verwachte toename van het verkeer vlot en veilig verwerkt kan worden. Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg zoals voorgesteld in het inpassingsplan, neemt het aantal voertuigen in 2033 toe tot ongeveer 28.150 voertuigen per etmaal. De aanpassing van de Arnhemseweg leidt op zichzelf dus slechts tot een beperkte toename van de verkeersintensiteit.
4.5	In de "Structuurvisie gemeente Zevenaar 2030 'Samen kijken naar de toekomst' (2013)" staat dat de gevolgen voor de Arnhemseweg onderzocht dienen te worden, waarbij als streven wordt benoemd het behouden van de karakteristieke bomen. Deze passage is opgenomen op pagina 17 van het inpassingsplan. In bijlage 20 leest inspreker de afwegingen om de karakteristieke bomen te verwijderen. Niet de wegbreedte, maar kans op beschadiging bij de uitvoering en de kwaliteit van de huidige bomen leiden tot de beslissing om ze te kappen en te vervangen. Een redenering die pijn doet en de wijze waarop dit in het inpassingsplan wordt verwoord irriteert inspreker (verwezen wordt naar pagina 17 onder 2.5.2). Inspreker vindt de wijze waarop	De Arnhemseweg wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de karakteristieke bomenlaan. Deze groene structuur is erg waardevol en draagt bij aan een mooie entree van Zevenaar. De aanpassingen aan de Arnhemseweg leiden ertoe dat bomen moeten worden verwijderd of dat tijdens de uitvoering bomen beschadigd kunnen raken waardoor ze alsnog verwijderd moeten worden. De herplant van nieuwe bomen (en waar mogelijk en gewenst het behoud van bestaande bomen) moet ervoor zorgen dat een nieuwe groene structuur langs de Arnhemseweg ontstaat. We zullen de tekst in de toelichting bij het inpassingsplan verduidelijken.

	dit wordt gecommuniceerd erg creatief en is van mening dat er eerlijk gecommuniceerd moet worden door aan te geven dat de karakteristieke bomen niet behouden kunnen worden of dat men deze bomen niet behouden wil.	
4.6	Inspreker verzoekt om alle mogelijkheden te benutten om samen met de bewoners aan Citer en Schellenkrans dezelfde belevings- en gebruikswaarde te realiseren, die men met het plan voor ogen heeft voor de verkeersdeelnemers die Zevenaar binnen komen. Het zou wat inspreker betreft zeer wenselijk zijn om de wijk aan de zuidzijde van het nieuwe kruispunt met groen af te scheiden van het nieuwe kruispunt. Daarbij zou inspreker het wenselijk vinden om het groene gebied aan de westzijde van de Schellenkrans bij het kruispunt zo in te richten met groen dat het zicht vanuit de woning aan de Schellenkrans 66 op het nieuwe kruispunt verminderd wordt. Het is mogelijk om de plannen met een heuvel en begroeiing voor de oostkant van de Schellenkrans min of meer te spiegelen naar de westkant. Inspreker gaat daar graag met de plannenmakers en landschapsarchitecten over in gesprek.	Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Buiten de procedure van het inpassingsplan vindt een terugkoppeling plaats van de gedetailleerde uitwerking van het gebied. Het inpassingsplan biedt hier voldoende ruimte voor.
4.7	Als tot kappen en herplant wordt besloten doet inspreker een beroep op herplant met redelijk grote bomen. Indien dat niet mogelijk is, verzoekt inspreker de kap van de bomen te heroverwegen. Uit het onderzoek en de overwegingen in bijlage 20 blijkt namelijk dat kappen niet nodig is voor de wegverbreding op zich.	De omvang en de soort van de her te planten bomen worden niet geregeld in een inpassingsplan. Dit komt aan de orde richting de uitvoering van het project. Bij de aanvraag voor de kapvergunning worden in overleg met de gemeente Zevenaar afspraken gemaakt over de soort en omvang van de her te planten bomen.
4.8	Inspreker is nog onvoldoende overtuigd dat de bomen tijdens de uitvoering niet afdoende kunnen worden beschermd. De opmerkingen over de staat van de bomen en de kwaliteit roepen een sfeer op van doelredenering.	Ons uitgangspunt is om de bomen tijdens de uitvoering zo goed mogelijk te beschermen. Helaas kan niet worden voorkomen dat er bomen zullen moeten worden gekapt om de werkzaamheden mogelijk te maken. We hebben onderzoek laten doen naar de staat van de bomen door middel van een bomeneffectanalyse. Deze is opgenomen in de natuurtoets, die als bijlage is opgenomen bij het (ontwerp-)inpassingsplan. De bomeneffectanalyse is uitgevoerd door een deskundig bureau op het gebied van boomtechnisch onderzoek. Deze zienswijze geeft geen aanleiding om te twifelen aan de kwaliteit van het onderzoek.
4.9	Inspreker zou graag meer inzicht willen in de effecten op de grondwaterstand tijdens en na de reconstructie van het gebied Arnhemseweg.	Tijdens van de voorbereiding van het (ontwerp-)inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is opgenomen in de bijlage bij het (ontwerp-)inpassingsplan. In dit onderzoek zijn ook de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten.
4.10	Inspreker vraagt zich af welke maatregelen genomen worden om de overlast bij de uitvoering van de werkzaamheden te beperken.	Hier is op dit moment nog geen antwoord op te geven. Bij de aanbesteding van het werk aan de aannemer zal het een belangrijke eis zijn om overlast van de werkzaamheden voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. In het inpassingsplan hoeven hier geen voorzieningen voor te worden getroffen.

4.11	Inspreker wenst meer inzicht in de mogelijkheden voor een planschadevergoeding vanwege de waardevermindering van de woning.	Wanneer inspreker als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
Conclusie In de toelichting van het inpassingsplan wordt de afweging ten aanzien van het kappen van bomen verduidelijkt.		

2.5 Zienswijze 5

	Zienswijze	Antwoord
5.1	Inspreker stelt voor om, gelet op het gepresenteerde ontwerp van de Arnhemseweg en de enorme overlast van al het verkeer ter hoogte van de kruising van de Arnhemseweg met de Schellenkrans/Roodwilligen, het verkeer vanuit het centrum door middel van een groene golf over deze kruising te leiden. Deze groene golf kan beginnen bij de kruising van de Arnhemseweg met de Methen/Ringbaan Noord. Doordat hiermee veel stop/startverkeer ter hoogte van de kruising wordt voorkomen scheelt dit veel overlast qua fijnstof en geluid. Ook voorkomt men hiermee dat auto's tussen de twee kruisingen te hard rijden.	Het instellen van een groene golf is een verkeerskundige maatregel die niet planologisch geregeld hoeft te worden in het inpassingsplan. Wij nemen deze suggestie mee richting de uitvoering van het project en gaan hierover met de gemeente Zevenaar in overleg.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.6 Zienswijze 6

	Zienswijze	Antwoord
6.1	Als gevolg van het ontwerp-inpassingsplan zal de aan het perceel van inspreker gelegen Arnhemseweg als aansluitingsweg voor de nieuwe A15 gaan fungeren. De Arnhemseweg zal daartoe dienen te worden verbreed. De capaciteit zal zeker worden verdubbeld en minstens 30.000 verkeersbewegingen genereren. Inspreker heeft ernstige bezwaren tegen deze voorgenomen aanpassing van de Arnhemseweg, gezien de daarmee verbonden extra verkeersbelasting. De voorgenomen plannen vormen dan ook een ernstige aantasting van het woongenot van inspreker. Deze aantasting bestaat in ieder geval uit de toegenomen geluidhinder, welke volgens de berekeningen wel binnen de normering blijft. Daarmee kan echter niet worden gezegd dat de geluidssituatie (planologisch) aanvaardbaar is, de buitenruimte dreigt praktisch onbruikbaar te worden.	Dat de Arnhemseweg gaat fungeren als aansluitingsweg voor de nieuwe A15 is een gevolg van het Tracébesluit ViA15, dat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft vastgesteld in maart 2017. Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen voor dat de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze belangrijke ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen afwikkelen, is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. We hebben de toekomstige verkeersintensiteiten geprognosticeerd met behulp van een verkeersmodel. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit op het wegvak ter hoogte van de woning van inspreker circa 16.200 motorvoertuigen

		per etmaal. Autonome ontwikkelingen, waaronder project VIA15, zorgen ervoor dat de verkeersintensiteit hier in 2033 toeneemt tot 25.260 motorvoertuigen per etmaal. De aanpassing van de Arnhemseweg zorgt ervoor dat het verkeer in 2033 toeneemt tot 27.770 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee is slechts een beperkt deel van de toename het gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. De geplande aanpassing van de Arnhemseweg heeft gevolgen voor de omgeving. We hebben dit uitvoerig laten onderzoeken. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting zijn in beeld gebracht. Op verschillende locaties treffen we maatregelen om de toename van de geluidbelasting te beperken of helemaal weg te nemen. Ter hoogte van de woning van inspreker geldt dat we geluidreducerend asfalt toepassen en een geluidwal met scherm toepassen. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg bij de woning van inspreker maximaal 54,3 dB. De geluidreducerende maatregelen zorgen ervoor dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker fors afneemt ten opzichte van de huidige situatie. De toekomstige geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg bedraagt maximaal 50,2 dB. De afname bedraagt ruim 4 dB. Dit is terug te lezen in het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het inpassingsplan is opgenomen. De buitenruimte (tuin) is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting in de tuin hoeft dan ook niet te worden getoetst. Gezien de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker is er echter geen aanleiding om te verwachten dat in de tuin sprake zou zijn van een onacceptabele geluidbelasting. We zijn van mening dat bij de woning van inspreker na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
6.2	Inspreker wijst op de aan de toegenomen verkeersbelasting gekoppelde andere hinder en overlast, zoals de stikstof en fijnstofbelasting en lichthinder en is van mening onevenredig benadeeld te worden door de voorgestane ontwikkeling. Dit temeer daar er alternatieven zijn die voor inspreker minder belastend zijn.	We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentraties stikstofdioxide en fijnstof zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide fijnstof (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld). Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

		In het technisch ontwerp voor de Arnhemseweg proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met eventuele lichthinder. Aangezien tussen de Arnhemseweg en de woningen aan de Altbroek een drie meter hoge geluidwerende voorziening (wal met scherm) wordt gerealiseerd, zal van lichthinder niet of nauwelijks sprake zijn.
6.3	Primair is inspreker voor de realisering van de zogenaamde Randweg. Mocht de verbreding van de Arnhemseweg onvermijdelijk zijn dan heeft inspreker een voorkeur om deze in zuidwestelijke richting te verschuiven, in plaats van de noordoostelijke verbreding, welke nu aan de orde is. Dit heeft als voordeel dat er meer ruimte tussen de Arnhemseweg, in combinatie met de geluidswal, en het perceel van inspreker overblijft zodat de aantasting van het woongenot van inspreker beperkter zal zijn.	Wij zijn van mening dat er geen reële alternatieven voor de aanpassing van de Arnhemseweg zijn. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing van de Arnhemseweg. Er is geen noodzaak om de Arnhemseweg ter hoogte van de woning van inspreker in zuidelijke richting te verleggen. Door de aanleg van stil asfalt en een geluidwal met scherm daalt de geluidbelasting tot een acceptabel niveau. Een verschuiving van de Arnhemseweg in zuidelijke richting leidt tot een hogere geluidbelasting op woningen ten zuiden van de Arnhemseweg: bij Citer, Schellenkrans en Schalmei. Hier zijn geluidmaatregelen niet overal mogelijk dan wel zeer onwenselijk. Hoewel de wal met scherm bij Altbroek kan zorgen voor een beperkte aantasting van het woongenot van inspreker, is de ligging van deze maatregel in onze ogen niet dusdanig belemmerend dat dit zou leiden tot een onacceptabele woonsituatie.
6.4	Ter beperking van de overlast van de verkeerstoename is een geluidswal met scherm gepland, met een totale hoogte van 3 meter. Voor de woonbeleving is een dergelijk scherm echter een sterk negatieve factor, doordat het uitzicht vrijwel geheel komt te vervallen en derhalve een geheel ingesloten kavel dreigt te ontstaan.	De teen (overgang tussen maaiveld en talud) van de wal komt op ruim 15 meter van de perceelgrens van inspreker te liggen. Deze geluidwerende voorziening van drie meter hoog (wal met scherm) zorgt inderdaad voor een beperking van het uitzicht. Deze maatregel is echter noodzakelijk om een forse toename van de geluidbelasting bij verschillende woningen aan Altbroek te voorkomen. In onze

		ogen is de ligging van de wal niet dusdanig belemmerend dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet langer kan worden gegarandeerd. Richting de uitvoering van het project bekijken we hoe de wal eruit moet komen te zien. Hierbij zullen we proberen om verstorende effecten zo veel mogelijk te voorkomen.
6.5	De aanleg van de A15 tussen Zevenaar en Duiven zal de natuurlijke stroom grondwater, afkomstig van de rivieren en het Pannerdensch Kanaal gaan beïnvloeden. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst d.d. 10 september vernam inspreker dat door de aanleg van de A15 de grond en met name de kleilaag zal gaan uitdrogen, waarbij het aanleggen van een verdiept tracé als 'damwand' zal gaan fungeren. Lokale maatregelen die inspreker indertijd door de gemeente werden geadviseerd om schade te voorkomen zijn onzinnig en nutteloos als deze uitdroging de komende jaren door de aanleg van de A15 verder veroorzaakt wordt en zal blijven voortduren. Dit is door inspreker als particulier niet te beïnvloeden, maar de schade wordt inspreker dan door toedoen derden aangedaan. Inspreker vreest voor toename van scheurvorming en verzakkingen door verdere uitdroging van de bodem en grondverplaatsing.	Inspreker maakt zich zorgen om gevolgen voor het grondwater door de aanleg van de A15. Het voorliggend inpassingsplan gaat niet over de aanleg van de A15. Dit is onderdeel van het Tracébesluit ViA15, dat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft vastgesteld en per 16 maart 2017 ter visie heeft gelegd.
6.6	Inspreker is woonachtig aan de Altbroek 15 waarbij de achtertuin aan de Arnhemseweg is gelegen. De te verwachte forse toename van het verkeer zal veel meer hinder gaan geven aan de direct aanwonenden zowel wat betreft geluidhinder als ook de luchtverontreiniging. Dit zal een vermindering geven van de levensvreugde en kan zelfs leiden tot gezondheidsschade door stress door het lawaai en door de invloed van fijnstof en stikstofoxiden. Dit ondanks de wettelijke maatregelen die genomen zullen worden.	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit zijn in beeld gebracht. De betreffende onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij het inpassingsplan. Naar aanleiding van het akoestisch onderzoek is besloten om geluidreducerend asfalt op de Arnhemseweg toe te passen. Ook wordt tussen de Arnhemseweg en de woningen aan de Altbroek een drie meter hoge geluidwerende voorziening (wal met scherm) aangelegd. Dit leidt ter hoogte van de woning van inspreker tot een forse afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitvoerig in beeld laten brengen. De resultaten hiervan staan in het luchtkwaliteitsonderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. In het onderzoek zijn de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. Uit het onderzoek volgt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde voor NO₂ (jaar- en uurgemiddelde), de grenswaarden voor PM₁₀ (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld) en de grenswaarden voor PM_{2,5}. Dit betekent dat het project ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Helaas kunnen we beperkte negatieve effecten voor sommige omwonenden niet

		voorkomen. Wij zijn van mening dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
6.7	De waarde van de huizen in de directe omgeving zal negatief beïnvloed worden.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
6.8	Door het sluiten van de aansluiting Griethse Poort en het aanleggen van aansluitingen van de N810, de Arnhemseweg/Oostsingel op de nieuwe A15 zal de verkeersdrukke op genoemde weg en op de daaraan in Zevenaar aansluitende Ringbaan Noord toenemen. Daardoor ontstaat ook een doorsnijding van Zevenaar door een drukke verkeersader. Het verkeer, niet alleen auto's, maar vooral ook voetgangers en fietsers, uit de wijken Stegeslag en Lentemorgen zullen door deze toenemende verkeersdrukke getroffen worden.	De afsluiting van de Griethse Poort maakt geen deel uit van het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. Deze afsluiting is vastgelegd in het Tracébesluit ViA15 van de minister van Infrastructuur en Milieu. Naast dit tracébesluit zijn er ook andere autonome ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en ontwikkeling van bedrijventerreinen die leiden tot een toename van de verkeersintensiteit. Om deze toename ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen afwikkelen is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. In het technisch ontwerp voor de Arnhemseweg houden we rekening met alle weggebruikers, dus ook met langzaam verkeer. Zo komen er vrijliggende fietspaden en worden er ter plaatse van de kruisingen verkeersveilige oversteken aangelegd.
6.9	Het Regiocombi(structuur) alternatief heeft de voorkeur van inspreker met als tweede mogelijkheid het Bundelingsalternatief. Bij deze alternatieven zal de verkeersdrukke minder toenemen en zal geen enorme grondverplaatsing hoeven plaats te vinden. Tevens hoeft geen verdiept tracé te worden aangelegd waardoor geen invloed wordt uitgeoefend op de grondwaterstromen en het grondwaterpeil waardoor de toch al instabiele grond minder (negatief) wordt beïnvloed.	Inspreker doelt hier op alternatieve oplossingen voor de doortrekking van de A15. Het voorliggend inpassingsplan van de provincie gaat niet over de aanleg van de A15. De aanleg van de A15 is onderdeel van het Tracébesluit ViA15, dat de minister van Infrastructuur en Milieu in maart 2017 heeft vastgesteld.
6.10	Indien toch gekozen wordt voor het doortrekkingsalternatief A15 noord of zuid, zou inspreker willen zien dat er vooraf een gedegen onderzoek gedaan wordt naar de consequenties voor de instabiele grond in Zevenaar, zowel voor wat betreft de dreigende verdroging als ook de grondverplaatsing.	Inspreker doelt hier op alternatieve oplossingen voor de doortrekking van de A15. Het voorliggend inpassingsplan gaat niet over de aanleg van de A15. De aanleg van de A15 is onderdeel van het Tracébesluit ViA15, dat de minister van Infrastructuur en Milieu in maart 2017 heeft vastgesteld.
6.11	Onderzocht moet worden wat de gevolgen zijn van de plannen voor de kans op extra scheurvorming en verzakking van de huizen in Zevenaar.	In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is te vinden als bijlage bij het inpassingsplan. Daarin zijn ook de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de aanpassing van de Arnhemseweg leidt tot scheurvorming en/of verzakking van huizen.
6.12	Inspreker wenst een nulmeting voor aanvang van de werkzaamheden zodat de schade te bewijzen zal zijn.	De werkzaamheden (met name graafwerkzaamheden en asfalteren) tijdens de realisatiefase zijn bij de Arnhemseweg niet zo ingrijpend dat schadelijke trillingen verwacht worden. De afstand van de weg tot aan de woning van inspreker bedraagt circa 35 meter en is daarmee voor het aspect trillingen in de gebruiksfase relatief groot. Wij zien op dit moment geen aanleiding voor het

6.13	Kosten voor preventieve maatregelen (zoals onderheien) na een nulmeting, en schade ten gevolge van de aanleg van de A15 maar ook waardevermindering van de woning zal inspreker gaan verhalen. Dit alles nog los van alle overlast die inspreker binnen de bebouwde komende jaren van de aanleg zal gaan ondervinden.	uitvoeren van een nulmeting. De aanleg van de A15 valt buiten de reikwijdte van dit inpassingsplan. Voor de aanpassing aan de Arnhemseweg zien wij op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een nulmeting. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en de omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op trillingsschade voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn. Wanneer inspreker als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.7 Zienswijze 7

	Zienswijze	Antwoord
7.1	De zienswijze van inspreker is gelijkkluidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2. Voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.8 Zienswijze 8

	Zienswijze	Antwoord
8.1	Inspreker maakt bezwaar tegen het voorlopig wegontwerp Hengelder. Door het openstellen van tweerichtingsverkeer op de Marconistraat krijgt inspreker te maken te maken met een verdubbeling van verkeersbewegingen, uitstoot van meer fijnstof, meer geluidsoverlast en een nog meer onveilige situatie op de kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat. Hierdoor ontstaat een beperking van het woongenot.	Er is inderdaad sprake van een toename van de verkeersintensiteit. Op de Marconistraat (ten noorden van de Fahrenheitstraat) neemt de verkeersintensiteit toe van 800 motorvoertuigen per etmaal in 2013 tot 1.960 motorvoertuigen per etmaal in 2033. Voor het deel ten zuiden van de Fahrenheitstraat geldt dat het verkeer toeneemt van 900 motorvoertuigen per etmaal in 2013 tot 3.780 motorvoertuigen per etmaal in 2033. Dit is grotendeels het gevolg van het afsluiten van de Griethse Poort (tracébesluit ViA15), de nieuwe snelwegaansluiting Zevenaar Oost (tracébesluit ViA15) en het openstellen van de Marconistraat voor tweerichtingsverkeer. De verkeersintensiteiten op de Marconistraat worden toegevoegd aan de toelichting van het inpassingsplan.

	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Hengelder en de Marconistraat tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben de effecten van de verkeerstoename op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting hebben we in beeld laten brengen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De aanpassing van de Hengelder leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Volgens het akoestisch onderzoek dat was opgenomen bij het ontwerp-inpassingsplan, lag de woning van inspreker niet binnen de geluidzone van de geplande wijziging van de Marconistraat. Doordat alleen het kruisingsvlak op de Marconistraat als uitgangspunt voor de geluidzone is genomen, kwam de woning van inspreker buiten het aandachtsgebied te liggen. Aangezien het veranderen van de Marconistraat (tussen kruising Fahrenheitstraat en Hengelder) in een tweerichtingenweg ook zou kunnen worden beschouwd als een fysieke wijziging in de zin van de Wet geluidhinder, hebben we ervoor gekozen om de geluidbelasting op een aantal woningen aan de Marconistraat aanvullend te onderzoeken. Hierdoor komt de woning van inspreker alsnog binnen het aandachtsgebied van de aanpassing van de Marconistraat te liggen. Het akoestisch onderzoek wijst uit dat de geluidbelasting als gevolg van de Marconistraat toeneemt. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting maximaal 48,9 dB. Na de aanpassing van de Marconistraat neemt de geluidbelasting toe tot 53,5 dB. Omdat de toename groter is dan (afgerond) 2dB hebben we geluidmaatregelen afgewogen. Ter hoogte van de woning van inspreker kiezen we voor de aanleg van geluidreducerend asfalt. Hierdoor neemt de geluidbelasting met 2,2 dB af tot maximaal 51,3 dB. Aanvullende geluidmaatregelen zoals schermen zijn hier niet mogelijk, vanwege de toegangswegen naar woningen en bedrijven. Omdat de toename van de geluidbelasting niet geheel kan worden weggenomen moet een hogere grenswaarde worden vastgesteld.
--	--

		De cumulatieve geluidbelasting is maximaal 56 dB. Voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en nabij een bedrijventerrein is deze geluidbelasting niet uitzonderlijk hoog. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk. In onze ogen heeft de uitvoering van het project geen belangrijke negatieve gevolgen voor veiligheid op de kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat. Er is sprake van een gelijkwaardige kruising (T-splitsing). Voor de veiligheid van fietsers kiezen we voor de aanleg van een verhoogd fietspad. Door het fietspad op een plateau te leggen wordt de fietsoversteek beter geaccentueerd. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig. Daarom is de kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat niet opgenomen in het inpassingsplan. De aanleg van het nieuwe fietspad langs de Fahrenheitstraat is mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
8.2	Er is geen rekening gehouden met het feit dat niet alleen aan het eind van de Marconistraat maar ook andere panden in deze straat bewoond worden. Een groot deel van de straat is dan ook niet meegenomen in de plannen. Over materiële of immateriële schade voor bewoners wordt niet gesproken.	We hebben inderdaad een aantal woningen niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Dit is toegelicht bij de beantwoording van onderdeel 8.1 van deze zienswijze. De gevolgen voor de betreffende woningen zijn alsnog in beeld gebracht. De bewoners van deze woningen zijn hiervan op de hoogte gebracht.
8.3	De kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat is nu al een zeer gevaarlijke kruising waar in het voorlopig ontwerp geen enkele rekening mee is gehouden. Deze kruising wordt helemaal niet genoemd.	We hebben de kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat niet opgenomen in het inpassingsplan. In onze ogen heeft de uitvoering van het project geen belangrijke negatieve gevolgen voor de veiligheid op de kruising Marconistraat/Fahrenheitstraat. Er is sprake van gelijkwaardige kruising (T-splitsing). Voor de veiligheid van fietsers kiezen we voor de aanleg van een fietspad op een verkeersplateau. Door het fietspad verhoogd te leggen wordt de fietsoversteek geaccentueerd en worden automobilisten hier beter op geattendeerd.
8.4	Inspreker zou graag gehoord worden zoals geregeld in artikel 7:2 Awb en behoudt zich het recht voor om nadere gronden en feiten aan te voeren, nadat fouten in het besluit worden hersteld.	Voordat Provinciale Staten besluiten over de vaststelling van het inpassingsplan, kunnen zij indieners van zienswijzen de gelegenheid bieden om in te spreken bij de Commissie Bereikbaarheid, Openbaar Vervoer en Cultuur. In de meeste gevallen wordt hiervoor een hoorzitting georganiseerd. Provinciale Staten stellen inspreker hiervan te zijner tijd op de hoogte.
Conclusie - De verkeersintensiteiten op de Marconistraat worden toegevoegd aan de toelichting bij het inpassingsplan - Het aandachtsgebied (geluidzone) van de wijzigingen aan de Marconistraat wordt aangepast in het akoestisch onderzoek. Daardoor worden enkele woningen langs de Marconistraat alsnog worden meegenomen in het akoestisch onderzoek.		

- In het inpassingsplan en het akoestisch onderzoek wordt opgenomen dat op (een deel van) de Marconistraat geluidreducerend asfalt wordt toegepast.

2.9 Zienswijze 9

	Zienswijze Hobbycentrum De Liemers	Antwoord
9.1	Aan de zijkant van het gebouw van inspreker ligt een groenstrook die op dit moment wordt onderhouden en machinaal gemaaid door de gemeente. Dit is belangrijk voor inspreker aangezien de aan deze groenstrook grenzende deur een nooduitgang betreft die te allen tijde vrij moet zijn. Als de groenstrook versmald wordt, zoals het huidige plan aangeeft, kan de gemeente dit gedeelte niet meer bereiken om dit te maaien met hun machine. Inspreker kan de betreffende groenstrook niet onderhouden omdat het in eigendom is bij de gemeente. De doorgang wordt, in geval van nood, dan belemmerd door de snelgroeiende bosschage. Inspreker verzoekt het overblijvende gedeelte van de groenstrook te voorzien van betegeling, identiek aan het terrasgedeelte aan de achterzijde. Dit gedeelte zal dan, in overleg met de gemeente, worden onderhouden door inspreker. Ter illustratie heeft inspreker een tekening van het gebouw meegezonden.	De afgelopen tijd hebben we het technisch ontwerp verder uitgewerkt. Op dit moment zijn wij nog met het waterschap Rijn en IJssel in overleg over de ligging van de watergang en het fietspad. De ligging is nog afhankelijk van aanwezige kabels en leidingen in de grond. We hebben daarom in het inpassingsplan een brede bestemming 'Water' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn zowel een watergang als een fietspad en groenstroken mogelijk. We kunnen helaas niet voorkomen dat een (kleine) strook grond van het terrein waarop het hobbycentrum is gevestigd, moet worden aangekocht. Het gaat om de hoek waar nu een afdak met houtopslag staat. Samen met het hobbycentrum en de gemeente gaan we in overleg over verwerving van de grond en vergoeding van eventuele schade. Wij zorgen ervoor dat de bestaande nooduitgang van het hobbycentrum goed bereikbaar blijft. Indien tijdens de nadere uitwerking van het plan blijkt dat we de groenstrook moeten aanpassen (bijvoorbeeld in verband met het verleggen van kabels en leidingen), dan zoeken we samen met het hobbycentrum en de gemeente naar een passende oplossing voor de inrichting en het beheer en onderhoud van deze groenstrook.
Conclusie		
• De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.10 Zienswijze 10

	Zienswijze	Antwoord
10.1	Als gevolg van het ontwerp-inpassingsplan zullen de rijbanen van de Arnhemseweg zeer dicht aan het perceel van inspreker gaan grenzen. Hierdoor neemt de geluidshinder en de luchtverontreiniging toe en zal het uitzicht vanuit de woning en tuin nadelig worden beïnvloed. Dit heeft een nadelige invloed op het woongenot.	De doortrekking van de A15 en enkele andere autonome ontwikkelingen zorgen ervoor dat de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg toeneemt. Om deze toename vlot en veilig te kunnen afwikkelen is het nodig dat de capaciteit van de Arnhemseweg wordt uitgebreid. We zijn onder meer van plan om het huidige profiel van één rijstrook per rijrichting te veranderen in een profiel van twee rijstroken per rijrichting. Hierdoor komt de weg inderdaad dicht bij het perceel van inspreker te liggen.

		Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de wegaanpassing tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. Daarom komt er tussen de Arnhemseweg en de woningen aan de Altbroek een drie meter hoge geluidwerende voorziening (wal met scherm). De teen van de wal (overgang tussen maaiveld en talud) komt op ruim 15 meter van de perceelgrens van inspreker te liggen. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 54,1 dB. Door de wal met scherm en de toepassing van geluidreducerend asfalt neemt de geluidbelasting hier in de toekomst af tot maximaal 50,0 dB. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie ruim lager is dan de huidige geluidbelasting. De wal met scherm zorgt inderdaad voor een beperking van het uitzicht. De maatregel is echter noodzakelijk om de forse toename van de geluidbelasting bij verschillende woningen aan Altbroek te voorkomen. Richting de uitvoering van het project bekijken we hoe de wal eruit komt te zien. Hierbij zullen we verstorende effecten zoveel mogelijk proberen te voorkomen. Ook de effecten op de luchtkwaliteit hebben we uitvoerig laten onderzoeken. Hierbij is voor stikstofdioxide en fijnstof in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de aanpassing van de Arnhemseweg. De resultaten zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De berekende concentraties stikstofdioxide en fijnstof zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat voor geen van de stoffen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. Er wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Hoewel het inpassingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving, kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
10.2	Het bepaalde onder 10.1 heeft tevens een nadelige invloed op de verkoopbaarheid en de verkoopwaarde van de woning. Indien de plannen worden gerealiseerd dan verzoekt inspreker, alvorens definitieve besluitvorming plaatsvindt, om de waardevermindering van de woning vast te laten stellen door deskundigen.	Wanneer inspreker als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
Conclusie De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.11 Zienswijze 11

	Zienswijze	Antwoord
11.1	De zienswijze van inspreker is gelijkloidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.12 Zienswijze 12

	Zienswijze	Antwoord
12.1	De zienswijze van inspreker is gelijkloidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.13 Zienswijze 13

	Zienswijze	Antwoord
13.1	De zienswijze van inspreker is gelijkloidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkloidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.14 Zienswijze 14

	Zienswijze	Antwoord
--	------------	----------

	Inspreker heeft op 24 september 2016 een zienswijze tegen de geplande aanpassingen aan de Arnhemseweg ingediend bij de gemeente Zevenaar. De gemeente Zevenaar heeft de zienswijze op 23 november 2016 doorgestuurd naar de provincie Gelderland. De zienswijze is ingediend ruim voor de terinzagelegging (20 oktober 2016 t/m 30 november 2017) van het ontwerp-inpassingsplan en kan daarom niet worden aangemerkt als formele zienswijze. Hoewel de zienswijze niet ontvankelijk is, hebben we volledigheidshalve besloten de zienswijze wel mee te nemen in deze zienswijzenota.	
14.1	Inspreker vraagt zich af of er voldoende rekening wordt gehouden met de individuele omstandigheden van de direct betrokken bewoners, hun leefklimaat, gezondheid en hun financiële belangen in de toekomst, dit met betrekking tot het plan de verkeersstroom vanaf de A15 Zevenaar binnen te leiden.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze belangrijke ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen afwikkelen, is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. Om de aanpassing te kunnen uitvoeren stellen we een inpassingsplan op. We hebben dit plan zo zorgvuldig mogelijk voorbereid. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. Er moet te allen tijde sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Rekening houden met de individuele omstandigheden van de direct betrokken bewoners is slechts tot op zekere hoogte mogelijk. De verschillende belangen worden met name geborgd door de geldende wet- en regelgeving. Om die reden hebben we de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig laten onderzoeken en laten toetsen aan de relevante wetten. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan de gevolgen voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. De resultaten van de verschillende milieuonderzoeken zijn als bijlage opgenomen bij het inpassingsplan. Uit de verschillende milieuonderzoeken volgt dat de aanpassing van de Arnhemseweg voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks het optreden van deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
14.2	Het verkeersknooppunt rotonde Arnhemseweg/Ringbaan Noord ligt circa 50 meter van de woning, leefruimte en tuin van inspreker. In de huidige situatie ondervindt inspreker een gevoelsmatige toename van geluidsoverlast en ongetwijfeld ook fijnstof. Dit is de waarneming van inspreker zonder dat er nog maar sprake is van de aansluiting van de verkeersstroom van de A15 op het genoemde kruispunt.	Inspreker woont relatief dicht bij de kruising Arnhemseweg - Methen - Ringbaan-Noord. Hier is een toename van verkeer te verwachten, met name als gevolg van autonome ontwikkelingen als project ViA15. We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig in beeld laten brengen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de aanpassing van de Arnhemseweg bij een aantal woningen leidt tot een toename van de geluidbelasting. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg bij de woning van inspreker maximaal 51,2 dB. In de toekomstige

		situatie neemt de geluidbelasting toe tot maximaal 52,7 dB. Omdat de toename groter is dan (afgerond) 2 dB of meer, zijn we verplicht maatregelen af te wegen om deze toename in te perken. Daarom passen we bij de kruising Arnhemseweg - Methen - Ringbaan-Noord geluidreducerend asfalt toe. Hierdoor neemt de geluidbelasting af tot maximaal 50,5 dB. De geluidbelasting na de aanpassing van de Arnhemseweg is daarmee lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. De rekenpunten op de begane grond en aan de voorzijde van de woning van inspreker geven aan dat de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg hier zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder blijft. De cumulatieve geluidbelasting (de geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) is bij de woning van inspreker maximaal 58 dB. Voor een woning dicht bij een drukke kruising binnen de bebouwde kom is de cumulatieve geluidbelasting niet uitzonderlijk hoog. Ook de effecten op de luchtkwaliteit hebben we laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld). Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Hoewel het inpassingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving, kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
14.3	Inspreker had als directbetrokkene wel een persoonlijke uitnodiging verwacht voor de informatiebijeenkomst van 31 mei 2016 in Zevenaar. Deze bleef echter achterwege.	We hebben geen persoonlijke uitnodigingen verstuurd voor de informatiebijeenkomst op 31 mei 2016. We hebben ervoor gekozen de uitnodiging te publiceren in verschillende kranten, op sociale media en op de websites van de provincie en de gemeente. In onze ogen heeft dit voor voldoende bekendheid gezorgd.
14.4	Volgens inspreker was de informatieavond niet bedoeld om een open discussie of protest te laten horen. Het was aangekondigd als informatiebijeenkomst waarbij de inwoners alleen konden aanhoren en vragen stellen. De plannen waren tot in detail uitgewerkt.	Tijdens de informatieavond hebben we een referentieontwerp gepresenteerd. Daarnaast hebben we de aanwezigen inzicht gegeven in de effecten op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Belangstellenden konden reageren en met de aanwezige deskundigen in gesprek over de voorgestelde plannen. De reacties die we tijdens de informatieavond ontvingen, hebben we betrokken bij de verdere uitwerking van het plan.

14.5	Tijdens de informatiebijeenkomst van 31 mei 2016 zijn de berekeningen voor geluidsoverlast getoond. Deze berekeningen lieten zien dat niet of nauwelijks sprake zou zijn van een toename in dB's. De geluidsdeskundige gaf aan dat voor de woning van inspreker de toename in geluidsoverlast nauwelijks waarneembaar zou zijn. Inspreker vreest dat de werkelijke toename veel groter zal zijn dan dat de geluidsdeskundige met zijn berekeningen heeft willen aantonen.	De toekomstige geluidbelasting is berekend met behulp van een gevalideerde rekenmethode. De uitgevoerde berekeningen zijn uitgevoerd in overeenstemming met het geldende 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De resultaten van de geluidberekeningen zijn terug te lezen in het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting bij de woning van inspreker zijn hierin opgenomen. De geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg neemt beperkt toe ten opzichte van de huidige situatie. De geluidbelasting als gevolg van de Ringbaan-Noord en Methen neemt af. Dit komt door de aanleg van geluidreducerend asfalt.														
14.6	Inspreker vreest dat de waarde van de woning verder zal afnemen.	Wanneer inspreker als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .														
14.7	Er wordt op geen enkele wijze gesproken over de bestaande hoeveelheden fijnstof of over de hoeveelheden fijnstof waarmee inspreker in de toekomst te maken krijgt. Inspreker vraagt zich af hoe dit mogelijk is aangezien inspreker 50 meter van een verkeersknooppunt woont dat zijn weerga in toename van auto's niet kent.	We hebben een luchtkwaliteitsonderzoek laten opstellen. Deze was opgenomen als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Hierin zijn de toekomstige concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc. De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Arnhemseweg zijn opgenomen in onderstaande tabel. <table><tr><th>Locatie</th><th>NO₂ [µg/m³]</th><th>PM₁₀ [µg/m³]</th><th>PM_{2,5} [µg/m³]</th></tr><tr><td>Normen</td><td>40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)</td><td>40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)</td><td>25 µg/m³ (Jaargemiddelde)</td></tr><tr><td>N810 (Arnhemseweg)</td><td>16,8 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)</td><td>20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)</td><td>11,9 µg/m³</td></tr></table>			Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]	Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)	N810 (Arnhemseweg)	16,8 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)	11,9 µg/m³
Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]													
Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)													
N810 (Arnhemseweg)	16,8 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)	11,9 µg/m³													

		Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaats van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.											
14.8	Inspreker wijst op de mogelijkheid dat inspreker nu al te veel fijnstof inademt en de gevolgen hiervan voor zijn gezondheid en luchtwegen. Inspreker vraagt zich af wat de wettelijke eisen zijn.	We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit getoetst aan de luchtkwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het inpassingsplan. In onderstaande tabel staan de wettelijk vastgelegde grenswaarden voor fijnstof en fijnere fractie fijnstof. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Stof</th><th>Grenswaarde</th><th>Toetsingsperiode</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">PM₁₀ (fijnstof)</td><td>40 µg/m³</td><td>Jaargemiddelde</td></tr> <tr> <td>50 µg/m³</td><td>24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden</td></tr> <tr> <td>PM_{2,5} (fijnere fractie fijnstof)</td><td>25 µg/m³</td><td>Jaargemiddelde</td></tr> </tbody> </table> De toekomstige concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} (achtergrondconcentraties plus bijdrage als gevolg van de planontwikkeling) bedragen respectievelijk 20,0 µg/m³ en 11,9 µg/m³. Zodoende is er geen sprake van overschrijding van de grenswaarden. Er zijn dan ook geen belangrijke negatieve effecten voor de gezondheid te verwachten. Meer informatie over de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit is opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek.	Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode	PM ₁₀ (fijnstof)	40 µg/m³	Jaargemiddelde	50 µg/m³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden	PM _{2,5} (fijnere fractie fijnstof)	25 µg/m³	Jaargemiddelde
Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode											
PM ₁₀ (fijnstof)	40 µg/m³	Jaargemiddelde											
	50 µg/m³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden											
PM _{2,5} (fijnere fractie fijnstof)	25 µg/m³	Jaargemiddelde											
14.9	Inspreker is voor wat betreft geluidsoverlast voorstander van een wetenschappelijk onafhankelijke praktische nulmeting voor en na de aanleg.	Bij toetsing aan de Wet geluidhinder is toetsing op basis van berekeningen de gangbare methode. De wijze waarop deze berekeningen uitgevoerd moeten worden is beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De door ons uitgevoerde berekeningen voldoen aan de eisen in dit voorschrift. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de juistheid van de methode. Aanvullende metingen zijn niet voorgeschreven. Daarom zien wij geen aanleiding voor het uitvoeren van geluidmetingen.											
14.10	De theoretische modellen waarmee de geluidsoverlast is berekend zijn discutabel en de hiervoor genoemde metingen zullen dit bewijzen. De kengetallen gaan uit van aannames van geluidsoverlast per gekozen voertuig en aantallen voertuigen. Inspreker vraagt zich af of deze kengetallen rekening houden met rijgedrag, geluidsapparatuur in auto's, nerveus gasgedrag bij stoplichten en opstopping van wachtend verkeer enzovoort.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en conform wettelijke eisen. In het onderzoek is ter hoogte van de kruising Arnhemseweg - Methen - Ringbaan-Noord een kruispunttoeslag toegepast. Deze toeslag is een correctie voor de geluidbelasting als gevolg van het afremmen en optrekken van verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt. Wij zien geen aanleiding om de kwaliteit van het gehanteerde model in twijfel te trekken.											
14.11	Inspreker geeft als suggestie om geheel ondergronds een rotonde met aan- en afvoerwegen aan te leggen welke zich in vier richtingen splitsen. Het bovenliggende platvorm dat dan ontstaat, kan met een goede drainage	De aanleg van een ondergrondse rotonde is niet aan de orde. Het huidige plan leidt in onze ogen niet tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor de omgeving. Een dergelijke oplossing is vanwege het grote ruimtebeslag en de											

	dienstdoen als aansluiting op het aangelegen park en de toegangsweg naar de Zonegge. Er kan groen worden aangebracht en bomen geplaatst. Op deze wijze is ook een veilige oversteek voor de schooljeugd gewaarborgd.	hoge kosten bovendien niet reëel. Daarnaast geldt dat een rotonde onvoldoende capaciteit heeft om de toename van de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg vlot en veilig af te wikkelen.
14.12	De huidige omgeving kent veel bomen en groen welke in enige mate zorgdragen voor de zuurstofvoorziening en mogelijk het compenseren van de vervuiling door fijnstof. Zeker is dat de hoeveelheid fijnstof sterk zal toenemen indien het huidige plan op de kruising zijn doorgang zal vinden. Alleen al om deze redenen vindt inspreker het plan niet acceptabel. Inspreker pleit voor een oplossing waarbij rekening wordt gehouden met de hoeveelheid feitelijk geproduceerd fijnstof en de gezondheid van belanghebbenden. Ten aanzien van de kengetallen voor fijnstof wijst inspreker erop dat onlangs nog is aangetoond dat de vervuilingcijfers opgenomen door autofabrikanten niet volledig of onjuist blijken te zijn in praktijksituaties.	De toekomstige concentratie fijnstof blijft onder de wettelijk vastgestelde grenswaarden. Hiermee voldoet het plan aan de milieukwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Voor meer informatie over de effecten wordt verwezen naar de beantwoording van de onderdelen 14.7 en 14.8 van deze zienswijze. De emissies van motorvoertuigen zijn berekend met landelijk vastgestelde rekenmethodieken, gebruikmakend van wettelijk voorgeschreven emissiefactoren die jaarlijks door de minister van Infrastructuur en Milieu worden bekendgemaakt. Die emissiefactoren zijn niet gebaseerd op testemissies van (auto)fabrikanten, maar worden afgeleid uit praktijkmetingen. Overigens is ons streven om te zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van de Arnhemseweg. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor groenvoorzieningen. Meer informatie hierover is te vinden in het landschapsplan dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.15 Zienswijze 15

	Zienswijze	Antwoord
15.1	Insprekers wonen op zeer korte afstand van de beoogde ontwikkeling m.b.t. de Arnhemseweg. De afstand van hun perceelgrens tot aan de rand van de weg bedraagt minder dan 30 meter en de afstand tot de woning bedraagt minder dan 50 meter. De voorkeursgrenswaarde op de gevel ter plaatse bedraagt 48 dB. Deze waarde wordt niet gehaald. U heeft besloten dat een besluit hogere grenswaarde voor de woning van 50 dB vastgesteld kan worden. Cliënten zijn van mening dat de ontwerpbesluitvorming te kort schiet in termen van motivering en zorgvuldigheid. Zo stelt u dat binnen de bebouwde kom ter hoogte van Altbroek wel een hoogte van 3 meter (2,5 meter wal en 0,5 meter scherm) ruimtelijk aanvaardbaar is maar ter hoogte van Roodwilligen maximaal 2 meter is toegestaan binnen de bebouwde kom. Als argument in dat kader wordt gebruikt, naast de geluidreductie, de privacy in de tuin. Bij Roodwilligen hanteert u nu juist het uitzicht van de weg op de woningen als een argument. Wat cliënten betreft heeft u niet aangetoond dat het beleid eraan in de weg staat om een 3 meter hoog scherm te plaatsen gecombineerd met geluidreducerend asfalt. Noch is aangetoond dat een verdiepte weg in het landschap in strijd zou zijn met het ruimtelijk beleid. Ook niet is	De doortrekking van de A15 en enkele andere autonome ontwikkelingen zorgen voor een toename van verkeer op de Arnhemseweg. Om het verkeer ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen verwerken is het nodig de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten. Op basis van het voorlopig technisch ontwerp ligt het perceel van inspreker op een afstand van ruim 45 meter van de rand van de Arnhemseweg. De woning van inspreker ligt op circa 65 meter afstand. Om zeker te stellen dat de weg niet noordelijker komt te liggen hebben wij de as van de rijbanen opgenomen op de verbeelding. Als gevolg van de toename van de verkeersintensiteit neemt de geluidbelasting op verschillende woningen langs de Arnhemseweg toe. Voor de woning van inspreker geldt dat toekomstige geluidbelasting op de begane grond onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder blijft. Het akoestisch onderzoek wijst uit dat de geluidbelasting op de eerste en tweede verdieping 51,0 (toename van 3 dB) en 51,7 (toename van 3,3 dB) zal zijn. Aangezien deze toename van de geluidbelasting groter is dan (afgerond) 2 dB, zijn we verplicht

	aangetoond dat zulks zich niet zou verhouden tot een goede ruimtelijke ordening.	maatregelen af te wegen om deze toename te beperken. Omdat de Arnhemseweg ter hoogte van Roodwilligen al is voorzien van geluidreducerend asfalt, bieden bronmaatregelen hier geen oplossing. Daarom zijn voor deze locatie geluidafschermende maatregelen onderzocht. Hoewel uit onderzoek blijkt dat een drie meter hoog scherm financieel doelmatig is, stuit een drie meter hoog scherm op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Wij vinden, met de gemeente Zevenaar, een drie meter hoog scherm zowel buiten als binnen de bebouwde kom onwenselijk. Dit is onderbouwd in de notitie 'Toelichting keuzes geluidafschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit Arnhemseweg te Zevenaar' van het Gelders Genootschap, die als bijlage was opgenomen bij het ontwerp-inpassingsplan. Geluidschermen onttrekken de omgeving aan het zicht en dragen niet bij aan een aantrekkelijke stadsentree met een herkenbare identiteit. Bovendien zou het onderscheid tussen binnen- en buiten de bebouwde kom niet meer ervaarbaar zijn vanaf de weg, wat strijdig is met de gewenste landschaps- en verkeersbeleving. Voor het gedeelte buiten de bebouwde kom geldt dat zo'n scherm ernstig afbreuk doet aan het open kommenlandschap ten noorden van de N810. De gemeente Duiven heeft in de 'Structuurvisie Duiven 2015' d.d. 28 september 2015 aandacht gevraagd voor het behoud en de versterking van dit gebied. Een scherm gaat hier ten koste van de openheid en het vrije uitzicht. Bovendien zorgt een scherm er in de beleving voor dat de weg een dominante structuur is in het landschap. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het juist wenselijk de weg ondergeschikt te maken aan de omgeving. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom is onderzoek gedaan naar een scherm van twee en drie meter hoog. Volgens de 'Structuurvisie gemeente Zevenaar 2030' d.d. 20 februari 2013 hecht de gemeente waarde aan de stadsentrees als identiteitsdragers en zet zij in op de beperking van de barrièrewerking van infrastructuur en de kwaliteit van woonmilieus. Daarom willen we de weg op een ruime, aantrekkelijke en parkachtige wijze ontwikkelen, waarbij er een duidelijke overgang is tussen het gebied binnen en buiten de bebouwde kom. Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er - mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker - voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. Het akoestisch onderzoek is aangepast op basis van deze ontwerpwijziging. Een scherm van 2,2 meter hoog is
--	---	---

		min of meer gelijk aan de hoogte van gebruikelijke objecten als hagen en schuttingen. Daarmee vormt het scherm geen opvallende karakteristiek binnen de bebouwde kom. Een scherm van drie meter hoog daarentegen zorgt ervoor dat boomkruinen en daken geheel aan het zicht worden onttrokken. Daarmee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de karakteristiek van deze omgeving. We kiezen daarom voor de toepassing van geluidreducerend asfalt en de aanleg van een geluidmuur ter hoogte van Roodwilligen 1. Hierdoor is de toekomstige geluidbelasting op de eerste verdieping (afgerond) gelijk aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Op de tweede verdieping neemt de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie toe met 1,5 dB tot 49,9 dB. Omdat de toename van de geluidbelasting niet geheel kan worden weggenomen, wordt voor de woning van inspreker een hogere grenswaarde vastgesteld. Er is geen aanleiding voor een verdiepte aanleg van de Arnhemseweg. Met de huidige geluidmaatregelen bereiken we een acceptabel geluidniveau bij de woning van inspreker. Een verdiepte ligging is gezien de zeer hoge kosten bovendien niet reëel. Daarnaast geldt dat de Roodwilligen en de Schellenkrans in geval van een verdiepte ligging niet meer direct kunnen worden aangesloten op de Arnhemseweg. Verkeer zou dan door de eigen wijk een weg moeten vinden richting de Ringbaan-Noord en de Methen. Dit zou met name op de Ringbaan-Noord leiden tot een forse toename van verkeer. De (hernieuwde) aanleg van geluidreducerend asfalt en de plaatsing van de geluidwerende voorziening zorgen er in onze ogen voor dat ter plaatse van de woning van inspreker sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
15.2	Wat betreft de overwegingen buiten de bebouwde kom wordt alleen gesproken in termen van een scherm maar niet over de mogelijkheden van een wal in combinatie met een scherm. Voorts valt niet in te zien dat het belang van passanten, te weten de weggebruikers, om vrij zicht op het landschap te hebben zou moeten prevaleren boven het belang van degenen die ter plaatse woonachtig zijn. Ook deswege schiet de besluitvorming te kort.	Wij zijn van mening dat de plaatsing van zo'n maatregel buiten de bebouwde kom stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Het open kommengebied is van groot belang voor een duidelijk onderscheid tussen binnen en buiten de bebouwde kom en daarmee voor de beleving van de weggebruiker. Een wal leidt al dan niet in combinatie met scherm tot onaanvaardbare aantasting van het open kommengebied ten noorden van de N810. Daarnaast is een wal een minder effectieve maatregel dan een scherm. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 15.1 van deze zienswijze en naar de notitie 'Toelichting keuzes geluidafschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit Arnhemseweg te Zevenaar', die als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan.
15.3	In het kader van het voorliggend ruimtelijk spoor dient niet alleen de geluidbelasting op de gevel van de woning beoordeeld te worden maar ook de geluidbelasting in de tuin. Uit niets valt op te maken dat u dit belang heeft meegewogen laat staan dat controleerbaar is dat dit op een correcte manier zou zijn gebeurd.	De toetsing van geluidniveaus is uitgevoerd zoals de Wet geluidhinder dat voorschrijft. Hierbij gaat het om geluidbelasting op de gevels van een woning. De gecumuleerde waarde (geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) op de begane grond van de woning is 47 dB. Deze

		geluidbelasting is niet uitzonderlijk voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en ligt bovendien onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Een tuin is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. Gezien de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker, is er echter geen aanleiding om te verwachten dat in de tuin sprake zou zijn van een onacceptabele geluidbelasting. In onze ogen is na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
15.4	Ook als aangetoond zou zijn dat de eerdergenoemde maatregelen in strijd zouden zijn met het beleid, quod non, dan zou bezien moeten worden of er in afwijking van het beleid besloten zou moeten worden, gezien de af te wegen belangen. Zover het beleid dienaangaande geen ruimte zou bieden is inspreker van mening dat dit beleid buiten toepassing gelaten zou moeten worden nu de aangevoerde ruimtelijke belangen niet kunnen opwegen tegen de belangen van omwonenden op naleving van de voorkeursgrenswaarde.	Wij hechten net als de gemeenten Duiven en Zevenaar veel waarde aan het behoud van het open kommengebied en een aantrekkelijke stadsentree voor Zevenaar. De plaatsing van een hoger scherm binnen de bebouwde kom en de aanleg van een wal (al dan niet in combinatie met een scherm) buiten de bebouwde kom stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. We kiezen daarom voor de plaatsing van een scherm (muur) van 2,2 meter hoogte ter hoogte van het perceel Roodwilligen 1. Dit in combinatie met geluidreducerend asfalt zorgt ervoor dat op de gevel van inspreker in onze ogen sprake is van een geluidbelasting die acceptabel is.
15.5	Op drie adressen wordt in strijd met het geluidbeleid van de gemeente Zevenaar gehandeld terwijl er rechtens niet gesproken kan worden van bijzondere omstandigheden ex artikel 4:84 Awb, althans zulks is rechtens niet aangetoond.	We houden zo veel mogelijk rekening met het geluidbeleid van de gemeente Zevenaar. Voor een aantal woningen kunnen we inderdaad niet voldoen aan de ambitiewaarde en bovengrenswaarde die zijn opgenomen in het beleidsdocument 'Gemeentelijk geluidbeleid 2008'. Echter, in bijlage 2 van het geluidbeleid (bladzijde 75) wordt de mogelijkheid geboden om incidenteel een hogere waarde vast te stellen. Er is dan ook geen sprake van strijd met het geluidbeleid. In het akoestisch onderzoek is een passage opgenomen over het gemeentelijk geluidbeleid.
15.6	Voor inspreker is volstrekt onduidelijk waar u de verkeersintensiteit in het jaar 2033 op baseert, laat staan dat controleerbaar voor hen is of zulks rechtens houdbaar is. Op voorhand betwisten zij dit.	De verkeersintensiteiten zijn - zoals gebruikelijk is bij (grote) infrastructurele projecten - voorspeld met behulp van een verkeersmodel (RVMK2016-ViA15). De verkeersprognose is gebaseerd op basis van allerlei factoren. Allereerst gaat het om socio-economische aspecten zoals ontwikkeling van brandstofprijzen, arbeidsparticipatie, gezinsgrootte, autogebruik en autobezit. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met wijzigingen of uitbreidingen van infrastructuur, zoals de aanleg van nieuwe wegen, de verbreding van bestaande wegen en de reconstructie van kruispunten. Het verkeersmodel is opgesteld door een extern adviesbureau met kennis en expertise op het gebied van verkeerskunde. Ook andere overheden maken gebruik van het model. Het verkeersmodel vormt in onze ogen een goede methode om de toekomstige verkeersintensiteiten in beeld te brengen.
15.7	Inspreker merkt op dat een juridisch planologische waarborg voor het aanbrengen	Het inpassingsplan bevat een voorwaardelijke verplichting voor de noodzakelijke

	van de voorgestane geluidwerende voorziening ontbreekt. Er wordt slechts gesproken over het aanbrengen van een geluidwerende voorziening maar de hoogte en de wijze van uitvoering zijn niet geborgd.	geluidwerende voorzieningen. Dit is toegelicht in paragraaf 5.2.3 van de toelichting van het inpassingsplan. Deze bepaling heeft betrekking op het geluidsscherm (muur) bij Roodwilligen en de geluidwal met scherm bij Albroek. In de bepaling is vastgelegd dat de heringerichte weg pas in gebruik mag worden genomen na realisatie van de geluidmaatregelen. Naar aanleiding van de zienswijze van inspreker zijn bovendien de vorm en hoogtes van de geluidwerende voorzieningen opgenomen in de voorwaardelijke verplichting. Daarmee is gewaarborgd dat de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen zodanig is dat een overschrijding van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de omliggende woningen wordt voorkomen. Er is geen reden om aan te nemen dat de geluidwerende voorzieningen niet (op de juiste manier) worden gerealiseerd. Bovendien geldt dat we de benodigde grond al in eigendom hebben en er voldoende budget beschikbaar is.
15.8	Onverlet dat er aan de grenswaarde voor PM ₁₀ en PM _{2,5} zou worden voldaan is wat inspreker betreft evident dat de verdergaande akoestische afscherming ook zal bijdragen aan een minder vergaande emissie van fijnstof richting hun perceel. Dit aspect had betrokken moeten worden bij een integrale afweging van belangen.	De concentraties PM ₁₀ en PM _{2,5} blijven ruim onder de wettelijk vastgestelde grenswaarden. Daarmee voldoet het plan ruim aan de luchtkwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Wij zien geen aanleiding om maatregelen te treffen ten behoeve van een lagere emissie van fijnstof richting de woning van inspreker.
15.9	Inspreker verzoekt alsnog als voorwaardelijke verplichting een scherm van 270 meter lang en drie meter hoog op te nemen in de regels dan wel de weg verdiept aan te leggen om de voorkeurgrenswaarde van 48 dB te waarborgen.	We zien af van de plaatsing van een 270 meter lang scherm van drie meter hoogte. Een verdiepte ligging van de Arnhemseweg is in onze ogen niet reëel. De onderbouwing hiervoor is te vinden in de beantwoording van de voorgaande onderdelen van deze zienswijze.
Conclusie - Op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de as van de rijbanen vastgelegd. - In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een 2,2 meter hoge muur bij Roodwilligen. Deze hoogte wordt ook opgenomen in de toelichting en de regels van het inpassingsplan. - In de regels van het inpassingsplan zijn de vorm en hoogtes van de geluidwerende voorzieningen bindend beschreven en met een voorwaardelijke verplichting vastgelegd. - In het akoestisch onderzoek wordt een passage over het gemeentelijk geluidbeleid opgenomen.		

2.16 Zienswijze 16

	Zienswijze	Antwoord
16.1	De zienswijze van inspreker is gelijkkluidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.17 Zienswijze 17

	Zienswijze	Antwoord
17.1	De zienswijze van inspreker is gelijklopend aan de zienswijze als samengevat onder 6.1 tot en met 6.4 van deze zienswijzenota, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijklopend aan de in onderdeel 6.1 tot en met 6.4 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie bij onderdeel 6.1 tot en met 6.4 van deze zienswijzenota.
Conclusie De zienswijze is gelijklopend aan de in onderdeel 6.1 tot en met 6.4 van deze zienswijzenota behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.6.		

2.18 Zienswijze 18

	Zienswijze	Antwoord
18.1	Inspreker is eigenaar van en woonachtig in een appartement in het appartementencomplex Loningsmaeth. Dit complex is gelegen ter hoogte van de kruising Ringbaan-Noord en Arnhemseweg in Zevenaar. Op deze locatie is door het bestreden inpassingsplan een verkeerstoename voorzien van 16.000 tot 29.000 à 32.000 per dag. Dit in combinatie met het feit dat de Arnhemseweg naar het zich laat aanzien tot een afstand van slechts 30 meter naar het appartementencomplex van inspreker verschuift, maakt dat sprake is van een onleefbare situatie. Dit geldt voor zowel binnen als buiten (het balkon van cliënt bevindt zich aan de zijde van de Arnhemseweg). Het plan leidt zodoende tot aantasting van het woongenot.	De verkeersintensiteiten zijn geprognoseerd met behulp van een verkeersmodel (RVMK2016-ViA15). De cijfers laten zien dat in de huidige situatie op het wegvak ter hoogte van de woning van inspreker inderdaad ongeveer 16.200 voertuigen per etmaal op de Arnhemseweg rijden. Door autonome ontwikkelingen zullen er in 2033 naar verwachting 25.260 motorvoertuigen per dag rijden. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die los van de maatregelen in het inpassingsplan worden uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn het project ViA15, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Deze ontwikkelingen zorgen dus voor een groei van het verkeer. Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg zoals voorgesteld in het inpassingsplan neemt het aantal voertuigen in 2033 verder toe tot 27.770 voertuigen per dag. De aanpassing van de Arnhemseweg leidt op zichzelf dus slechts tot een beperkte toename van verkeer. Volgens het referentieontwerp waarop het ontwerp-inpassingsplan gebaseerd is, kwam de rand van de verharding van de Arnhemseweg slechts voor een zeer beperkt deel dicht bij het appartementencomplex te liggen. Het referentieontwerp is echter na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan aangepast. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp en mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker hebben we ruimte gevonden om de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex in zuidelijke richting te verleggen. Hierdoor wordt de afstand tussen de weg en het appartementencomplex ongeveer drie meter groter ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en ten opzichte van de huidige situatie. Dit is weergegeven in de bijlage bij deze zienswijzenota. Het akoestisch onderzoek is op basis van deze ontwerpwijziging aangepast. Om zeker te stellen dat de weg

		niet noordelijker komt te liggen hebben wij bovendien de as van de rijbanen opgenomen op de verbeelding. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken blijkt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
18.2	Inspreker gaat veel geluidsoverlast ondervinden van het plan door de geringe afstand na aanpassing van de weg tot de woning van de cliënt, in ieder geval van dat gedeelte van de weg dat door motorvoertuigen gebruikt zal worden. De afstand van de woning van inspreker tot de weg bedraagt slechts 30 meter. Gecombineerd met een aantal verkeersbewegingen van 29.000 tot 32.000 per dag is het niet verwonderlijk dat de geluidsnormen ten opzichte van de woning van cliënt sterk overschreden worden.	In de beantwoording van onderdeel 18.1 van deze zienswijzenota is aangegeven dat de Arnhemseweg - mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker - in zuidelijke richting wordt verlegd. Hierdoor wordt de afstand tussen de weg en het appartementencomplex ongeveer drie meter groter ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en de huidige situatie. Het akoestisch onderzoek is aangepast op basis van deze ontwerpwijziging. In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting bij de woning van inspreker onderzocht op basis van twee rekenpunten. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg bij de woning van inspreker maximaal 57,0 dB. Na de aanpassing van de Arnhemseweg is de geluidbelasting maximaal 55,3 dB. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting met 1,7 tot 2,8 dB afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Deze afname van het geluid komt doordat we stil asfalt toepassen en doordat de Arnhemseweg verder van het appartementencomplex af komt te liggen. Bovendien zorgt de geluidwerende voorziening (wal met scherm) bij Altbroek ervoor dat het appartementencomplex gedeeltelijk wordt afgeschermd van de Arnhemseweg. Omdat de berekende geluidbelasting hoger is dan de hogere grenswaarde die bij de bouw van het appartementencomplex is vastgesteld, moet opnieuw een hogere grenswaarde-procedure worden doorlopen.
18.3	De gemeente heeft parallel aan de procedure voor het inpassingsplan een procedure hogere geluidswaarde in gang gezet. Dit ontwerp besluit hogere geluidswaarden kan naar de mening van inspreker niet in stand blijven. Om die reden dient inspreker daar afzonderlijk een zienswijze tegen in, een kopie van deze zienswijze is als bijlage opgenomen. De argumentatie in deze zienswijze maakt onlosmakelijk deel uit van onderhavige zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan ten aanzien van het aspect geluid.	Voor de volledigheid merken wij op dat niet de gemeente maar de provincie de procedure voor de hogere geluidswaarde in gang heeft gezet. De provincie Gelderland heeft de Omgevingsdienst Regio Nijmegen de opdracht gegeven om onder mandaat een hogere grenswaarde namens de provincie te verlenen. Hoewel dit deel van de zienswijze juridisch geen betrekking heeft op het inpassingsplan, hebben we de samenvatting hiervan inclusief beantwoording voor de volledigheid wel opgenomen in voorliggende nota.

18.4	Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onder meer voor de woning van inspreker is eerder in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Stegeslag al een hogere waarde vastgesteld van 54 dB(A), thans corresponderend met 53,46 respectievelijk 53,47 in dB bepaald. Inspreker mocht en mag erop vertrouwen dat dit de maximale geluidsbelasting is die zij nu maar ook in de toekomst ten hoogste op hun woning ervaren. Door nu nieuwe maatregelen te nemen aan wegen, zonder te voorzien in afdoende bron- en overdrachtsmaatregelen, wordt inspreker geconfronteerd met nog hogere geluidsbelastingen, hetgeen vooral het gebruik van het balkon nagenoeg onmogelijk maakt.	De hogere waarden die bij de bouw van het appartementencomplex zijn verleend, zijn lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Om die reden hebben we de toekomstige geluidbelasting getoetst aan de eerder verleende hogere waarde. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting bij een aantal appartementen toeneemt met (afgerond) 2 dB of meer. Om die reden moeten verplicht geluidmaatregelen worden afgewogen. Wij hebben een zorgvuldige afweging gemaakt van bron- en overdrachtsmaatregelen. Op basis van deze afweging kiezen we voor de toepassing van het geluidreducerende asfalt SMA-NL 8G+. Geluidafschermende maatregelen zijn onwenselijk vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dit is beschreven in het document 'Toelichting keuzes afschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 23 september 2016. Dit document is opgenomen als bijlage bij het inpassingsplan en het hogere grenswaarden-besluit. Wel hebben we - mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker ruimte gevonden om de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex in zuidelijke richting te verleggen. Zoals beschreven in de beantwoording van onderdeel 18.2, is de geluidbelasting na aanpassing van de Arnhemseweg lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Dit komt door de toepassing van geluidreducerend asfalt en doordat de weg verder van het appartementencomplex af komt te liggen. Omdat de geluidbelasting toeneemt ten opzichte van de eerder verleende hogere waarde, moet opnieuw een besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde worden genomen voor de woning van inspreker. Dit is een mogelijkheid die de Wet geluidhinder biedt. De maximale geluidwaarde uit de wet wordt niet overschreden. Balkons zijn geen geluidgevoelige ruimten in de zin van de Wet geluidhinder. Deze hoeven dan ook niet te worden getoetst.
18.5	Inspreker is van mening dat in het voorgenomen besluit bronmaatregelen onvoldoende zijn afgewogen. Allereerst is het zo dat vanwege de aanpassingen aan de wegen er op de woning van inspreker bijna sprake is van een verdubbeling van de verkeersintensiteiten, van 15.600 naar 26.200 motorvoertuigen per etmaal. Er dienen vooreerst andere maatregelen te worden onderzocht, waardoor een betere spreiding van het verkeer tot stand wordt gebracht en die tot minder (geluids-) overlast leidt. In het kader van de voorbereidingsprocedure zijn daarover al verschillende voorstellen gedaan zowel richting gemeente als richting provincie.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen passen we de Arnhemseweg aan. In de huidige situatie rijden op de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex Loningsmaeth ongeveer 16.200 motorvoertuigen per dag. Door autonome ontwikkelingen zoals de doortrekking van de A15, de afsluiting Griethse Poort, bevolkingsgroei en ontwikkeling van

		woningbouwlocaties en bedrijventerreinen zullen er in 2033 naar verwachting 25.260 motorvoertuigen over de Arnhemseweg rijden. Door de maatregelen op de Arnhemseweg, die in het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, stijgt dit aantal motorvoertuigen in 2033 naar 27.770. Slechts een beperkt deel van de totale toename van verkeer is te wijten aan het inpassingsplan voor de Arnhemseweg. In onze ogen zijn er geen reële alternatieven voor de geplande aanpassing van de Arnhemseweg. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
18.6	Ter plaatse is voldoende ruimte beschikbaar om de nieuwe rijbanen van de Arnhemseweg verder in zuidelijke richting te projecteren, zodat er meer afstand wordt gecreëerd tussen de woningen en het appartementencomplex, hetgeen een verbetering van de akoestische situatie tot gevolg heeft. Een dergelijke bronmaatregel dient in de afweging te worden betrokken.	Mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker hebben we in het ontwerp ruimte gevonden om de Arnhemseweg in zuidelijke richting te verleggen. Hierdoor wordt de afstand tussen de weg en het appartementencomplex ongeveer drie meter groter ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en de huidige situatie. Het akoestisch onderzoek is aangepast op basis van deze ontwerpwijziging. We hebben de gevolgen voor de geluidbelasting opnieuw berekend. Uit het akoestisch onderzoek blijkt de geluidbelasting ruim 1 dB afneemt ten opzichte van de berekende geluidbelasting bij het ontwerp-inpassingsplan. Ook is er, zoals beschreven in de beantwoording van onderdeel 18.2, sprake van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie.
18.7	In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van het geluidreducerende asfalt SMA-NL8 G+ waarmee een reductie wordt bereikt van 2 tot 3 dB. Er zijn echter tegenwoordig verschillende typen verharding die een aanmerkelijk groter geluidreducerend effect hebben dan het gekozen asfalttype SMA/NL8	Er zijn inderdaad asfaltsoorten die een hogere geluidreductie kunnen bereiken. Deze asfaltsoorten zijn echter met name op kruisingen erg gevoelig voor vroegtijdige schade door wringende (vrachtwagen)banden. SMA-NL 8G+ is de enige geluidreducerende asfaltsoort die hiertegen bestand is en toegepast kan

	G+. In het akoestisch rapport wordt, zonder dit nader te motiveren, gesteld dat dit uit civieltechnisch (lees: financieel) oogpunt niet wenselijk is. Inspreker is van mening dat een zorgvuldigere afweging plaats moet vinden tussen enerzijds de te bereiken geluidsreductie en anderzijds de kosten van de civieltechnische maatregelen. Immers nu worden besparingen op het wegonderhoud feitelijk afgewenteld op een beperkt aantal bewoners die met veel te hoge geluidsbelastingen op hun woning worden geconfronteerd.	worden op en nabij kruisingen. Andere geluidreducerende asfaltsoorten slijten te snel en zijn daarom vanuit civieltechnisch oogpunt onwenselijk omdat het asfalt dan te vaak moet worden vervangen. Bovendien neemt het geluidreducerende effect van het asfalt als gevolg van de slijtage versneld af.
18.8	Qua overdrachtsmaatregelen wordt voor het deel van de Arnhemseweg, ter hoogte van Altbroek, aanvullend aan het geluidreducerende asfalt, gekozen voor een afscherming in de vorm van een geluidswal van 2,5 meter met daarop een scherm van 0,5 meter. In de notitie "Toelichting keuzes geluidsafschermende maatregelen in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit Arnhemseweg te Zevenaar" d.d. 23 september 2016 van het Gelders Genootschap, wordt vervolgens gesteld dat het om stedenbouwkundige redenen ongewenst is om ter plaatse van het appartementencomplex aan de Lonismaat een afscherming te realiseren. Bij de bepaling van de beëindiging van de grondwal is kennelijk gekeken naar akoestische en landschappelijke overwegingen en is er voor gekozen de wal op te laten houden op het punt waar het parkeerdek van het appartementencomplex aansluit op het appartementendeel. Op deze wijze zijn volgens die notitie geen extra maatregelen nodig voor de woningen achter het appartementencomplex en blijven de visuele relaties van en naar het appartementencomplex intact. Daarnaast wordt aangegeven dat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens van de bewonersvereniging van dit complex, die namens alle bewoners heeft aangegeven een wal ter plekke ongewenst te vinden. Inspreker verzet zich tegen dit standpunt. Allereerst is het zo dat een geluidswal aanvankelijk door de bewoners onaanvaardbaar werd geacht, enerzijds omdat de voorkeur uitging naar andere maatregelen en anderzijds omdat was aangegeven dat de geluidsbelasting op de hogere verdiepingen daarmee zou toenemen. Het moge duidelijk zijn dat inspreker, indien de keuze slechts zou bestaan uit ofwel het accepteren van een hogere geluidsbelasting op de gevel dan wel het treffen van afschermende maatregelen, de effecten van die laatste maatregelen zeker onderzocht wenst te zien. Daarbij speelt een rol dat er ook afschermingen denkbaar zijn, al dan niet in combinatie met de eerder hiervoor aangegeven bronmaatregelen, die de voordelen daarvan benadrukken en de nadelen elimineren. Als voorbeeld kan een transparant scherm worden genoemd. Hiermee wordt het bezwaar ondervangen dat voor de laagst gelegen appartementen het uitzicht niet mag worden verstoord, welk aspect blijkens het ontwerpbesluit kennelijk in de overweging is betrokken. Inspreker is van mening dat nader onderzoek noodzakelijk is naar de mogelijkheden van het treffen van afschermende voorzieningen.	Mede naar aanleiding van deze zienswijze is in een notitie inzichtelijk gemaakt welke schermhoogte nodig is om het toekomstige geluidniveau te verlagen tot de hogere waarde die bij de bouw van het appartementencomplex is verleend. Deze notitie is toegevoegd aan de bijlage bij deze zienswijzenota. Voor de woning van inspreker geldt dat in dat geval een scherm van ongeveer drie meter hoogte noodzakelijk is. Op de derde en vierde verdieping van het appartementencomplex is dan nog steeds sprake van een (forse) toename ten opzichte van de eerdere verleende hogere waarde. Dergelijke hoge schermen dragen - zeker binnen de bebouwde kom - niet bij aan de gewenste aantrekkelijke stadsentree van Zevenaar. Dit (al dan niet transparante) scherm zou op ruim 20 meter van het appartementencomplex komen te liggen. Hierdoor wordt de relatie van het appartementencomplex met de omgeving verstoord. Het gebouw verliest hierdoor aan stedenbouwkundige betekenis als markering van de kruising. De ervaring leert bovendien dat het aanzicht van transparante schermen snel verslechtert, met name als gevolg van vervuiling (graffiti, aanslag etc.). Wij zien omwille van stedenbouwkundige bezwaren dan ook af van een scherm ter hoogte van appartementencomplex Loningsmaeth. Een wal is vanwege het schuine talud een minder effectieve maatregel dan een scherm. Om eenzelfde geluidreducerend effect als een scherm te bereiken moeten de wal verder worden verhoogd. Ook deze maatregel stuit vanwege de markante ligging van het appartementencomplex op stedenbouwkundige bezwaren, omdat het uitzicht vanuit en het aanzicht op het appartementencomplex worden verstoord.

18.9	De thans voorgestelde aanpak waarbij een hogere waarde wordt vastgesteld, leidt er slechts toe dat de aanwezige balkons nauwelijks nog bruikbaar zijn vanwege de hoge optredende geluidsbelastingen. Derhalve wordt ten onrechte geconcludeerd dat ter hoogte van het appartementencomplex Lonismaat afschermende maatregelen ongewenst zijn.	Balkons zijn geen geluidgevoelige ruimten in de zin van de Wet geluidhinder. Daarom zijn deze niet getoetst. Zoals beschreven in de beantwoording van onderdeel 18.2, is de geluidbelasting na de aanpassing van de Arnhemseweg lager dan de geluidbelasting in de huidige situatie. De toename van geluid door meer verkeer wordt weggenomen door de toepassing van geluidreducerend asfalt en doordat de Arnhemseweg verder van het appartementencomplex af komt te liggen. Afschermende maatregelen zijn omwille van stedenbouwkundige bezwaren niet gewenst. Omdat de toekomstige geluidbelasting hoger is dan de eerder verleende hogere waarde, moet opnieuw een hogere waarde worden vastgesteld.
18.10	De landschappelijke kwaliteit wordt van grotere waarde geacht dan de woon- en leefkwaliteit in de woningen van het appartementengebouw, hetgeen niet kan worden aanvaard.	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan en het hogere waarde-besluit voor de maatregelen aan de Arnhemseweg is een integrale afweging gemaakt tussen verschillende belangen. Zo heeft er ook een afweging plaatsgevonden tussen de thema's geluid, landschap en verkeerkunde. Wij zijn van mening dat deze thema's in het inpassingsplan goed in balans zijn. Bij de woning van inspreker is sprake van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat we stil asfalt aanleggen en doordat de Arnhemseweg verder van de woning af komt te liggen. Om de geluidbelasting bij de woning van inspreker te reduceren tot de hogere waarde die bij bouw van het appartementencomplex is verleend moet een ongeveer drie meter hoog scherm worden geplaatst. Op de derde en vierde verdieping van het appartementencomplex is dan nog steeds sprake van een (forse) toename ten opzichte van de eerdere verleende hogere waarde. Drie meter hoge schermen dragen niet bij aan de gewenste aantrekkelijke entree van Zevenaar. De schermen belemmeren het uitzicht vanuit het appartementencomplex naar de omgeving en vice versa. Aangezien zo'n scherm hier onwenselijk is vanwege stedenbouwkundige bezwaren, moet opnieuw een hogere waarde worden verleend. Vanuit de Wet geluidhinder is er geen noodzaak om aanvullende (overdrachts)maatregelen te nemen.
18.11	Een hogere waarde dan de voorkeurswaarde kan formeel gezien pas worden vastgesteld indien de toepassing van maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtsgebied onvoldoende doeltreffend zijn, of wanneer deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Nu aan dit wettelijk criterium niet is voldaan kan niet tot vaststelling van de hogere waarden worden besloten, in elk geval niet voor zover dit het appartementengebouw aan de Lonismaat betreft.	De provincie treft maatregelen om de geluidbelasting op de woning van inspreker te beperken. De aanleg van stil asfalt en een verschuiving van de Arnhemseweg in zuidelijke richting zorgen ervoor dat de geluidbelasting bij de woning van inspreker afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Aanvullende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dit is beschreven in de beantwoording van de onderdelen 18.8 t/m 18.10 van deze zienswijze en in de notitie 'Toelichting keuzes afschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 5 september 2016.

18.12	De Wet geluidhinder stelt in artikel 110a, lid 6 voorts nog een aanvullende eis met betrekking tot gecumuleerde geluidbelastingen. Op grond van die bepaling kan slechts tot vaststelling van een hogere waarde worden besloten indien dat niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Inspreker stelt vast dat die aanvullende afweging niet heeft plaatsgevonden.	In paragraaf 5.5 van het Hogere waarde besluit wordt de gecumuleerde waarde beoordeeld aan de hand van de maximaal toegestane waarde.
18.13	Uit het ontwerpbesluit blijkt voorts dat de vaststelling van de hogere waarden, voor onder meer de woning van cliënten, ook in strijd is met het gemeentelijk geluidbeleid van Zevenaar. Immers uit dat beleid vloeit voort dat als bovengrens voor de gecumuleerde geluidsbelasting, en zonder de aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder, is vastgesteld een waarde van 58 dB. Uit bijlage 3a bij het akoestisch onderzoek blijkt dat die waarde voor de woning van cliënten 62 dB is.	We houden zo veel mogelijk rekening met het geluidbeleid van de gemeente Zevenaar. Voor een aantal woningen kunnen we inderdaad niet voldoen aan de ambitiewaarde en bovengrenswaarde die zijn opgenomen in het beleidsdocument 'Gemeentelijk geluidbeleid 2008'. Dit geldt ook voor een aantal appartementen van het complex 'Loningsmaeth'. Hier geldt in gebiedstype 'woonwijken Zevenaar' een bovengrens bij geluidklasse 'zeer onrustig' van 58 dB. De maximale waarde (gecumuleerd) die bij genoemd complex voorkomt is 62 dB, waarmee het binnen de kwalificatie 'lawaaig' valt. Echter, in bijlage 2 van het geluidbeleid (bladzijde 75) wordt de mogelijkheid geboden om incidenteel een hogere waarde vast te stellen. Hiermee is het vaststellen van de hogere waarden niet in strijd met het genoemde geluidbeleid.
18.14	Bij dit alles speelt bovendien een rol dat het hier nog gaat om gevelbelastingen aan de buitenzijde van de woning en nog geen onderzoek is gedaan naar de optredende geluidsbelastingen binnen de woning. Immers een becijferde geluidsbelasting van 62 dB (cumulatief zonder aftrek artikel 110g Wet geluidhinder volgens bijlage 3a bij het akoestisch onderzoek) betekent zeer waarschijnlijk dat er ook nog aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden aan de gevels, teneinde een acceptabel binnenniveau te bewerkstelligen.	Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB (Lden) bedragen. Dit geldt voor woningen waarbij een hogere waarde voor geluid is vastgesteld. De ruimtes waar deze waarden gelden zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m ² . Basis voor de berekening is de toekomstige situatie in 2033 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het binnenniveau niet zal voldoen aan 33 dB, worden maatregelen getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen. Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. Ze worden aangeboden, er is geen verplichting deze te accepteren.
18.15	De maatregelen als bedoeld onder 18.14 zijn nog niet in beeld gebracht, evenmin als de kosten die dat met zich meebrengt. Door die maatregelen buiten de beschouwing te laten ontstaat een onvoldoende transparant beeld met betrekking tot de kosten van de maatregelen gezamenlijk en daardoor een onvolledig beeld met betrekking tot de doeltreffendheid van de in beschouwing genomen maatregelen.	Voor de afweging van bron- en overdrachtsmaatregelen (zoals stil asfalt en geluidschermen) is gebruik gemaakt van een vastgelegde systematiek uit de 'Regeling Doelmatigheid Geluidmaatregelen Wet geluidhinder'. Hierbij worden kosten van dergelijke maatregelen uitgedrukt in punten, welke vergeleken wordt met de geluidreductie per woning (reductiepunten). Eventuele maatregelen aan woningen worden bij deze afweging niet betrokken. Ter hoogte van het appartementencomplex Loningsmaeth kiezen we voor de

		toepassing van geluidreducerend asfalt. Daarnaast verleggen we de Arnhemseweg ter hoogte van het appartementencomplex beperkt in zuidelijke richting. Omwille van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard komt er geen scherm. Op dit moment is nog niet duidelijk of maatregelen aan de woning noodzakelijk zijn. Maatregelen om te kunnen voldoen aan het binnenniveau van 33 dB worden zo nodig in beeld gebracht na de vaststelling van het inpassingsplan en het hogere waarden-besluit. Maatregelen aan de woning zijn (mits bewoners ermee instemmen) verplicht, ongeacht de hoogte van de kosten. In onze kostenraming wordt rekening gehouden met de mogelijke noodzaak om zulke maatregelen te treffen. Wij zien op dit moment geen aanleiding om de doeltreffendheid van dergelijke maatregelen in twijfel te trekken.
18.16	Vast staat dat het te verwachten geluidsniveau onaanvaardbaar hoog wordt zowel in als buiten het appartement van cliënt. Zijn balkon wordt sowieso onbruikbaar. Zijn appartement is niet meer als geheel te gebruiken voor de woonfunctie welke daarop van toepassing is.	Een balkon is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op het balkon hoeft dan ook niet in beeld te worden gebracht. Op de gevel van de woning van inspreker is de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg in de toekomstige situatie lager dan in de huidige situatie. Dit komt doordat we stil asfalt toepassen en doordat de weg verder van het appartementencomplex af komt te liggen. De cumulatieve geluidbelasting is met 62 dB niet uitzonderlijk voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk. Bij de beantwoording van onderdeel 18.14 van deze zienswijze is aangegeven dat de binnenwaarde ten hoogste 33 dB mag bedragen. Dit is dezelfde (maximale) geluidbelasting als bij de bouw van het appartementencomplex gehanteerd is. Er is geen aanleiding om te verwachten dat het appartement in de toekomstige situatie niet langer te gebruiken is als woning. Wij hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg laten onderzoeken en concluderen op basis van de resultaten dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
18.17	Als het besluit hogere geluidswaarde de toets der kritiek zou kunnen weerstaan, betekent dat natuurlijk niet dat daarmee de kous af is in onderhavige procedure. Daarin moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld worden of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zoals inspreker in het voorgaande heeft toegelicht, is daarvan geen sprake meer na uitvoering van het onderhavige besluit.	Bij het opstellen van het inpassingsplan en het Hogere Waarde besluit voor de maatregelen aan de Arnhemseweg hebben we de gevolgen van de wegaanpassing in beeld laten brengen. Door stil asfalt toe te passen en de Arnhemseweg in zuidelijke richting te verleggen neemt de geluidbelasting bij de woning van inspreker af ten opzichte van de huidige geluidbelasting. De cumulatieve geluidbelasting is niet uitzonderlijk voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

		Wij hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig laten onderzoeken. Uit de onderzoeken blijkt dat we voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
18.18	De wijze waarop met de bezwaren van inspreker ten aanzien van het aspect geluid wordt omgegaan verbaast des te meer, omdat al sinds het in gebruik nemen van het appartementencomplex de aandacht is gevestigd op de geluidsproblematiek. Keer op keer heeft de VVE de gemeente Zevenaar aangeschreven met het verzoek iets aan de situatie te doen, inzicht te geven in metingen, aanpassingen te doen aan de verkeerssituatie etc. De al bestaande overlast is al jaren bekend bij de gemeente Zevenaar. Het is voor cliënt dan ook onvoorstelbaar dat een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op een kortere afstand van het appartementencomplex zonder aanvullende maatregelen ruimtelijk inpasbaar zou zijn.	De woning van inspreker is gelegen nabij een belangrijke ontsluitingsweg in Zevenaar. De verwachte toename van de verkeersintensiteit is grotendeels het gevolg van project ViA15 en enkele andere autonome ontwikkelingen. Om deze toename vlot en veilige af te kunnen wikkelen is het nodig dat de capaciteit van het wegennet wordt vergroot. Slechts een beperkt deel van de verwachte toename is het gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Voor de situatie van inspreker geldt dat de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg in de toekomstige situatie lager is dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Dat komt door de toepassing van stil asfalt en doordat de Arnhemseweg op een grotere afstand van het appartementencomplex komt te liggen. De cumulatieve geluidbelasting is met 62 dB niet uitzonderlijk voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk. Na het onherroepelijk worden van het hogere-grenswaardebesluit gaan we na of er maatregelen moeten worden genomen aan de woning van inspreker. Volgens

		artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in een woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedragen. Dit geldt voor de woonkamer, slaapkamers en de keuken (als deze groter is dan 11 m ²).			
18.19	Door een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op een kleinere afstand van het appartementencomplex zal het fijnstof onevenredig toenemen. Dit heeft zijn effect op de gezondheid van inspreker.	We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Bovendien neemt de afstand tussen de woning van inspreker en de Arnhemseweg toe. Dit is beschreven in de beantwoording van onderdeel 18.1 van deze zienswijze.			
18.20	Door de nieuwe situatie zullen ramen en deuren gesloten moeten blijven. Zowel vanwege het geluid als de luchtkwaliteit. Strikt technisch gezien kan dat. Daarvoor is een WTW-unit geplaatst in de woning van inspreker. Deze zuigt af en blaast 24 uur per dag lucht naar binnen. Na de aanpassing van het kruispunt zal de lucht die binnenkomt echter niet meer 'zuiver' te noemen zijn. Deze zal vol fijnstof zitten waardoor inspreker zowel binnen als buiten geconfronteerd wordt met een voor zijn gezondheid nadelige situatie.	We hebben een luchtkwaliteitsonderzoek laten opstellen. Deze was opgenomen als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Hierin zijn de toekomstige concentraties van stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc. De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Arnhemseweg zijn opgenomen in onderstaande tabel.			
		Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]
		Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)
		N810 (Arnhemseweg)	16,8 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)	11,9 µg/m³

		Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaats van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. De effecten van de aanpassing van de Arnhemseweg op de luchtkwaliteit geven geen aanleiding om belangrijke negatieve gevolgen voor de gezondheid te verwachten.
18.22	In het bestreden ontwerp besluit wordt enkel gesteld dat 'door Provinciale Staten van Gelderland ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan voldoende budget zal zijn gereserveerd om aan de geraamde kosten te kunnen voldoen, zodat het project economisch uitvoerbaar is. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond'. Inspreker vraagt zich af wat de stand van zaken is ten aanzien van de besluitvorming over (de hoogte van) het budget? Is duidelijk hoe hoog het budget moet zijn zodat alle kosten, waaronder maatregelen die de overlast moeten beperken, gedekt worden?	Voor de maatregelen aan het onderliggend wegennet is een kostenraming opgesteld. Bij de vaststelling van het inpassingsplan is er voldoende budget beschikbaar om de wegaanpassingen te kunnen uitvoeren. In de kostenraming is ook rekening gehouden met maatregelen die we zullen nemen om negatieve gevolgen van het project waar mogelijk te beperken of weg te nemen.
18.23	Inspreker vreest dat zijn woning in waarde daalt. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.	Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk weg te nemen. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
18.24	De gemeente moet volgens de wet een goede ruimtelijke ordening nastreven. Tijdens eerdere besprekingen voorafgaand aan de procedure zijn meerdere alternatieven voorgesteld. Voor inspreker is daarbij het voorstel om de Griethse Poort open te houden van groot belang om milieu- en verkeerstechnische redenen. Een andere oplossing ligt in het anders of elders afvoeren van de verkeersstromen om te voorkomen dat Zevenaar op slot komt te zitten. Inspreker is bereid met de gemeente mee te denken over een alternatieve oplossing.	De afsluiting van de Griethse Poort volgt uit het Tracébesluit ViA15. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft dit plan in maart 2017 vastgesteld. Voor het inpassingsplan vormt de maatregel een autonome ontwikkeling. Door de afsluiting van de Griethse Poort zal het verkeer van en naar Zevenaar zich gaan verdelen over de snelwegaansluitingen Zevenaar-Oost en de N810. Dit zorgt in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen voor een forse toename van verkeer op de Arnhemseweg. In onze ogen zijn er geen reële alternatieven voor de aanpassing van de Arnhemseweg. Bovendien is het beleid van de provincie Gelderland om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande

		infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en beperken van verspreiding impact op milieu). Als de toename van verkeer vlot en veilig af kan worden gewikkeld door aanpassing van de bestaande infrastructuur én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde.
18.25	Inspreker dringt er nogmaals op aan omwonenden, zoals inspreker zelf, bij de besluitvorming te betrekken om de nadelige ruimtelijke impact zoveel als mogelijk te beperken.	De besluitvorming over het inpassingsplan vindt plaats door Provinciale Staten. Voordat Provinciale Staten besluiten over de vaststelling van het inpassingsplan wordt aan indieners van zienswijzen de gelegenheid geboden om in te spreken bij de Commissie Bereikbaarheid, Openbaar Vervoer en Cultuur. In de meeste gevallen wordt hiervoor een hoorzitting georganiseerd. Inspreker wordt hierover te zijner tijd op de hoogte gesteld.
18.26	Inspreker verzoekt voor aanvang van de (bouw)werkzaamheden een nulmeting uit te laten voeren van de woning van inspreker. Inspreker gaat ervan uit en ziet graag bevestigd dat een dergelijke meting in uw opdracht en voor uw rekening wordt uitgevoerd.	De werkzaamheden (met name graafwerkzaamheden en asfalteren) tijdens de realisatiefase zijn bij de Arnhemseweg niet zo ingrijpend dat schadelijke trillingen verwacht worden. Bovendien geldt dat de bestaande rand van de verharding ter hoogte van het appartementencomplex ongeveer drie meter naar het zuiden schuift. De afstand van de weg tot aan het appartementencomplex bedraagt ruim 30 meter en is daarmee voor het aspect trillingen in de gebruiksfase relatief groot. Wij zien op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een nulmeting. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en de omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op trillingsschade kunnen voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn. We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan.
Conclusie • In de bijlage bij deze zienswijzennota is een afbeelding van de nieuwe wegligging ter hoogte van appartementencomplex 'Loningsmaeth' opgenomen. • Het geluidonderzoek wordt aangepast op basis van de ontwerpwijziging. Het nieuwe geluidsonderzoek wordt als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd. • Op de verbeelding van het inpassingsplan wordt de as van de rijbanen vastgelegd. Deze ligt circa drie meter zuidelijker dan de wegas in de huidige situatie en dan de wegas waarop het ontwerp-inpassingsplan was gebaseerd. • Op basis van de zienswijze wordt een paragraaf over het gemeentelijk geluidbeleid opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan. • In de bijlage van de zienswijzennota wordt een notitie opgenomen over de benodigde hoogte van een geluidscherm ter hoogte van appartementencomplex 'Loningsmaeth' • Het onderzoek naar trillingen is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan.		

2.19 Zienswijze 19

Zienswijze	Antwoord
------------	----------

19.1	De zienswijze van inspreker is gelijklopend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2, voor een samenvatting van de zienswijze wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijklopend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijklopend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.20 Zienswijze 20

	Zienswijze	Antwoord
20.1	De woning van inspreker ligt direct aan de Arnhemseweg c.q. Ringbaan Noord te Zevenaar. Inspreker maakt bezwaar tegen het plan vanwege een toename van geluidhinder, uitstoot CO ₂ , uitstoot fijnstof en de bushalte.	We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten wijzen uit dat de aanpassing van de Arnhemseweg voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. De onderzoeken zijn opgenomen in de bijlage van het inpassingsplan. Het is onduidelijk waarom inspreker bezwaar maakt tegen de bushalte.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.21 Zienswijze 21

	Zienswijze	Antwoord
21.1	Inspreker wijst op de gevolgen van de uitbreiding van de hoofdweg Hengelder voor het sportpark. De weg komt nu pal naast het sportpark te liggen. Als inspreker nu op de bijvelden (van DCS) naar zijn kinderen staat te kijken, is het al luidruchtig. Dit wordt alleen maar erger. Inspreker vindt dat er een aarden wal tussen voetbalvelden en weg moet komen te liggen zodat het geluid en de uitlaatgassen enigszins worden tegen gehouden.	De Hengelder komt niet dicht bij het sportpark te liggen. Tussen het sportpark en de Hengelder wordt een tweerichtingenfietspad aangelegd. We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Hengelder voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit uitvoerig in beeld laten brengen. De onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen van het inpassingsplan. Voor wat betreft de geluidbelasting geldt dat een sportpark geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder is. Om die reden is toetsing aan de Wet geluidhinder niet aan de orde. We hebben ook een luchtkwaliteitsonderzoek laten opstellen. Deze was opgenomen als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Hierin zijn de toekomstige concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg

		van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc.			
		De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Hengelder zijn opgenomen in onderstaande tabel.			
		Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]
		Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)
		Hengelder	16,3 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	19,8 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt zeven keer overschreden)	11,7 µg/m³
		Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaats van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Er zijn dan ook geen belangrijke negatieve gevolgen voor aanwezig op het sportpark te verwachten.			
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan					

2.22 Zienswijze 22

	Zienswijze	Antwoord
22.1	De zienswijze van inspreker is gelijkkluidend aan de zienswijze als samengevat in paragraaf 2.2. Voor een samenvatting van de zienswijze wordt kortheidshalve hiernaar verwezen.	De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.2.
Conclusie De zienswijze is gelijkkluidend aan de in paragraaf 2.2 behandelde zienswijze. Voor de conclusie wordt verwezen naar de conclusie in paragraaf 2.2.		

2.23 Zienswijze 23

	Zienswijze	Antwoord
23.1	Inspreker verwijst naar een passage op pagina 30 van de toelichting bij het inpassingsplan. Op deze pagina wordt verwezen naar een onderzoek naar de gevolgen voor de omgeving als gevolg van de wegligging van de Arnhemseweg, beschouwd vanuit een noordelijke en een zuidelijke variant. Het betreffende onderzoek heeft echter niet ter inzage gelegen en is derhalve niet controleerbaar voor inspreker.	We hebben de gevolgen van een zuidelijke wegligging vorig jaar in beeld gebracht. De betreffende notitie was inderdaad niet opgenomen in de bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Wij voegen de notitie alsnog toe aan het vast te stellen inpassingsplan. Overigens hebben wij deze notitie geactualiseerd op basis van de verkeerscijfers die tijdens de zomer van 2016 beschikbaar zijn gekomen.
23.2	Inspreker vindt de conclusie uit het eerdergenoemde onderzoek verbazingwekkend omdat juist de noordelijke wegligging van de Arnhemseweg betekent dat de weg veel dichter richting een groter aantal woningen opschuift dan bij een zuidelijke wegligging. Nog vreemder vindt inspreker dat bij de uitgewerkte noordelijke wegligging geluidreducerende maatregelen langs de Arnhemseweg voor de woningen aan de Citer worden aangebracht terwijl daarvoor geen enkele noodzaak bestaat.	Bij een noordelijke ligging van de Arnhemseweg bedraagt de afstand tot de woningen aan de noordzijde ongeveer 60 meter (Roodwilligen 1 buiten beschouwing gelaten). Bij een zuidelijke ligging bedraagt de afstand tot de woningen in het zuiden ongeveer 40 meter (Schellenkrans 61 buiten beschouwing gelaten). In geval van een zuidelijke ligging geldt dat met name ter hoogte van de woningen aan de Schalmey (kasteelwoningen) sprake zal zijn van een (fors) hogere geluidbelasting. Vanwege het zicht op het waardevolle open landschap en de ligging buiten de bebouwde kom is het ongewenst om ter hoogte van de woningen aan de Schalmey geluidwerende voorzieningen aan te leggen. Ter hoogte van Citer is een wal opgenomen in het landschapsplan. Deze wal heeft een landschappelijke functie en geen geluidreducerende functie. Er is op deze locatie inderdaad ook geen noodzaak tot het treffen van geluidmaatregelen. Het landschapsplan wordt op dit onderdeel aangescherpt.
23.3	Inspreker heeft de inloopavond op 3 november in Zevenaar bezocht en hier aan alle aanwezige provinciale medewerkers gevraagd waar het betreffende onderzoek te vinden is. Een aantal wist niet van het onderzoek af en diegenen die het wel wisten vertelden dat de wegligging niet door een dergelijk onderzoek is bepaald maar door 'meer en andere factoren'.	Er is een integrale afweging gemaakt voor de maatregelen aan de Arnhemseweg. Voor wat betreft de gevolgen voor de geluidbelasting geldt dat er over het geheel gezien geen grote verschillen zijn tussen een noordelijke en een zuidelijke ligging van de weg. Een noordelijke ligging is gunstiger voor de woningen aan de zuidzijde en zuidelijke ligging is gunstiger voor de woningen aan de noordzijde. Naast de gevolgen voor de geluidbelasting is ook gekeken naar andere aspecten, zoals de aankoop van particuliere grond en opstallen. Bij een noordelijke wegligging hoeven geen woningen gesloopt te worden. Het perceel bij Roodwilligen 1 wordt wel kleiner, maar de woning kan worden gehandhaafd. Bij een zuidelijke ligging is geen robuust en verkeersveilig ontwerp mogelijk zonder dat de woning aan de Schellenkrans 61 moet worden gesloopt. In de bijlage is een afbeelding opgenomen van beide varianten.
23.4	Inspreker heeft een argumentatie aangetroffen over de effecten op de hoeveelheid te verwerven gronden van de woningen Roodwilligen 1 en Schellenkrans 61. Inspreker verbaast zich omdat die verschillen, als die er al in	Het doel van de maatregelen aan de Arnhemseweg is een verbetering van de regionale en lokale bereikbaarheid op lange termijn en een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer op de Arnhemseweg. Het plan is tot stand

	die vorm zijn, beperkt zullen zijn en derhalve niet zouden moeten leiden tot het verminderen van het woongenot van een aanzienlijk aantal woningen aan de Roodwilligen. Al deze informatie, die op onnavolgbare wijze wordt gebruikt als argumentatie, zorgt ervoor dat de controleerbaarheid onmogelijk is geworden. De overtuiging van inspreker dat sprake is van een verkeerd gekozen wegligging is hierdoor alleen maar toegenomen.	gekomen na een zorgvuldige afweging van alle belangen die spelen, zoals lucht, geluid, natuur en ruimtelijke inpassing. We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg laten onderzoeken en laten toetsen aan de relevante wettelijke normen. Hieruit blijkt dat we voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Rekening houden met de individuele omstandigheden van de direct betrokken bewoners is slechts tot op zekere hoogte mogelijk. Niet alleen de belangen van de bewoners van Roodwilligen zijn in het geding, maar ook die van bewoners van met name Schalmei en Citer. Op basis van het feit dat zowel een noordelijke als een zuidelijke wegligging leidt tot een hogere geluidbelasting op omliggende woningen en in geval van een zuidelijke wegligging bij robuust en verkeersveilig ontwerp niet kan worden voorkomen dat Schellenkrans 61 moet worden gesloopt, hebben we gekozen voor een noordelijke wegligging.
23.5	Voor het wooncomfort van inspreker ontstaat een groot verschil bij de keuze voor de noordelijke wegligging. De weg schuift immers op richting de woning van inspreker die juist hun aangename en zonrijke tuin aan de zuidzijde van hun woning hebben.	Het doel van de maatregelen aan de Arnhemseweg is een verbetering van de regionale en lokale bereikbaarheid op lange termijn en een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer op de Arnhemseweg. Het plan is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle belangen die spelen, zoals lucht, geluid, natuur en ruimtelijke inpassing. Ook een zuidelijke ligging van de Arnhemseweg is bekeken. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
23.6	Bij een zuidelijke wegligging zal de weg dichterbij de woningen aan de Schellenkrans komen te liggen, echter deze woningen zijn gebouwd als geluidswal en hebben geen enkele meter grond ten noorden van hun woning liggen. Hierdoor wordt het woongenot van deze bewoners in het geheel niet beïnvloedt door een zuidelijke wegligging.	In tegenstelling tot wat inspreker beweert, zijn de woningen aan de Schellenkrans/Schalmei niet gebouwd als geluidwerende voorziening (dove gevel). Er is volgens de Wet geluidhinder sprake van een dove gevel als er geen te openen delen aanwezig zijn die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte. Geluidgevoelige ruimten zijn woon- of slaapkamers of keukens met een omvang groter dan 11m². We hebben de bouwtekeningen van de woningen aan de Schalmei opgevraagd bij de gemeente Zevenaar. Hieruit blijkt dat er in de gevel te openen delen (ramen) aanwezig zijn die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (woonkamer/keuken/slaapkamer). Er worden dan ook niet voldaan aan de voorwaarden voor een dove gevel. Om die reden zijn de woningen aan de Schellenkrans/Schalmei in het akoestisch onderzoek

		beschouwd als 'gewone' woningen. De toetsing van geluidsniveaus is uitgevoerd zoals de Wet geluidhinder dat voorschrijft. Hierbij gaat het om geluidbelasting op de gevels van een woning. Een tuin is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidwerende voorziening (muur) bij Roodwilligen 1 schermt een deel van het geluid als gevolg van verkeer op de Arnhemseweg af. De cumulatieve geluidbelasting op de begane grond bij de woning van inspreker bedraagt 50 dB. Dit is geen uitzonderlijke geluidbelasting voor een woning die nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom ligt. Hoewel de tuin van inspreker relatief dicht bij de Arnhemseweg ligt, is er geen reden om aan te nemen dat de aanpassing van de Arnhemseweg leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting in de tuin van inspreker. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.
23.7	De nadelige effecten van een noordelijke wegligging voor de woonomgeving worden verder versterkt doordat de doelmatig gebleken geluidreducerende voorzieningen langs de Arnhemseweg/ N810 buiten de bebouwde kom van Zevenaar achterwege worden gelaten vanwege 'ruimtelijke kwaliteit'. Juist voor de woning van inspreker betekent dit aanmerkelijk meer geluidsoverlast dan gewenst.	Wij vinden een drie meter hoog scherm zowel buiten als binnen de bebouwde kom onwenselijk. Dit is onderbouwd in het document 'Toelichting keuzes afschermdende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 5 september 2016. Dit document is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Voor het gedeelte buiten de bebouwde kom geldt dat zo'n scherm ernstig afbreuk doet aan het open kommenlandschap ten noorden van de N810. De gemeente Duiven heeft in de 'Structuurvisie Duiven 2015' d.d. 28 september 2015 aandacht gevraagd voor het behoud en de versterking van dit open gebied. Een scherm gaat hier ten koste van de openheid en het vrije uitzicht. Bovendien zorgt een scherm er in de beleving voor dat de weg een dominante structuur wordt in het landschap. Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het juist wenselijk om de weg ondergeschikt te maken aan de omgeving.
23.8	Inspreker merkt op dat de te nemen geluidbeperkende maatregelen en het vaststellen van een hogere waarde voor de maximaal toegestane geluidbelasting niet tegemoetkomen aan een goede ruimtelijke kwaliteit.	De aanpassing van de Arnhemseweg is nodig om de verwachte toename van de verkeersintensiteit ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen verwerken. Bij het opstellen van het inpassingsplan voor de maatregelen aan de Arnhemseweg is een integrale afweging gemaakt tussen verschillende aspecten, geluid, landschap en verkeerkunde. Uit deze afweging zijn op een aantal plaatsen maatregelen voortgekomen zoals het toepassen van geluidreducerend asfalt en het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. We kunnen helaas niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van

		sommige omwonenden. Ondanks deze effecten is ons oordeel dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woning van inspreker.
23.9	Inspreker verzoekt zijn zienswijze inzake het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder als ingelast te beschouwen in het kader van de hiervoor behandelde zienswijze.	Hoewel dit deel van de zienswijze juridisch geen betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan, hebben we de samenvatting hiervan inclusief beantwoording voor de volledigheid wel opgenomen in voorliggende nota.
23.10	Uit akoestisch onderzoek blijkt dat een aantal maatregelen doelmatig zijn om de geluidsbelasting op de woning van inspreker (gelegen aan de Roodwilligen 23) en leefomgeving te beperken. Vanuit 'ruimtelijke uitgangspunten' wordt afgeweken van de maatregel om een geluidsscherm van 270 meter lang en 3 meter hoog te plaatsen. Juist voor de woning van inspreker is hierdoor de extra geluidsbelasting hoger dan nodig. Inspreker kan zich niet vinden in het niet uitvoeren van deze maatregelen.	Wij vinden, met de gemeente Zevenaar, een drie meter hoog scherm zowel buiten als binnen de bebouwde kom onwenselijk. Dit is onderbouwd in de notitie 'Toelichting keuzes geluidafschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit Arnhemseweg te Zevenaar', die als bijlage was opgenomen bij het ontwerp-inpassingsplan. Geluidschermen onttrekken de omgeving aan het zicht en dragen niet bij aan een aantrekkelijke stadsentree met een herkenbare identiteit. Bovendien zou het onderscheid tussen binnen- en buiten de bebouwde kom niet meer ervaarbaar zijn vanaf de weg, wat strijdig is met de gewenste landschaps- en verkeersbeleving. Voor het gedeelte buiten de bebouwde kom geldt dat zo'n scherm ernstig afbreuk zou doen aan het open kommenlandschap ten noorden van de N810. De gemeente Duiven heeft in de 'Structuurvisie Duiven 2015' d.d. 28 september 2015 aandacht gevraagd voor het behoud en de versterking van dit open gebied. Een scherm gaat hier ten koste van de openheid en het vrije uitzicht. Bovendien zorgt een scherm er in de beleving voor dat de weg een dominante structuur wordt in het landschap. Vanuit ruimtelijke kwaliteit is het juist wenselijk de weg ondergeschikt te maken aan de omgeving. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom is onderzoek gedaan naar een scherm van twee en drie meter hoog. Volgens de 'Structuurvisie gemeente Zevenaar 2030' d.d. 20 februari 2013 hecht de gemeente waarde aan de stadsentrees als identiteitsdragers en zet zij in op de beperking van de barrièrewerking van infrastructuur en de kwaliteit van woonmilieus. Daarom willen we de weg op een ruime, aantrekkelijke en parkachtige wijze ontwikkelen, waarbij er een duidelijke overgang is tussen het gebied binnen en buiten de bebouwde kom. Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er - mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker - voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. Het akoestisch onderzoek is aangepast op basis van deze ontwerpwijziging. Hierdoor is de geluidbelasting op de begane grond ongeveer 1,8 dB lager dan de berekende geluidbelasting bij het ontwerp-inpassingsplan.

		Een scherm van 2,2 meter hoog is min of meer gelijk aan de hoogte van gebruikelijke objecten als hagen en schuttingen. Daarmee vormt het scherm geen opvallende karakteristiek binnen de bebouwde kom. Een scherm van drie meter hoog daarentegen zorgt ervoor dat boomkruinen en daken geheel aan het zicht worden onttrokken. Daarmee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de karakteristiek van deze omgeving. Buiten deze ruimtelijke beleving zijn schermen en wallen ook qua beleving van de weggebruiker niet zonder meer vergelijkbaar. Daar waar een wal weggebruikers een gevoel geeft van ruimtelijke verbreding, leiden schermen juist meer tot een gevoel van insluiting, zeker wanneer een scherm op zeer korte afstand van de weg staat. We kiezen voor de toepassing van geluidreducerend asfalt en de aanleg van een geluidmuur ter hoogte van Roodwilligen 1. Met deze toename beperken we een belangrijk deel van de toename van de geluidbelasting. De resterende geluidbelasting is niet uitzonderlijk hoog voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.
23.11	Behalve het bepaalde onder 23.10 is tevens nagelaten andere mogelijke geluidreducerende maatregelen te betrekken bij de overwegingen. Dit is op zijn minst onzorgvuldig omdat er wel degelijk andere geluidreducerende maatregelen voorhanden zijn die in de situatie van het open gebied toepasbaar zijn zonder dat hierdoor de ruimtelijke kwaliteit wordt aangetast. Het eerste waar inspreker aan denkt zijn zogenaamde 'diffractoren' zoals de provincie die heeft toegepast langs de rondweg Hummelo (N314).	We nemen deze suggestie mee richting de uitvoering van het project. Diffractoren behoren (nog) niet tot het wettelijke pakket aan maatregelen om de geluidbelasting te verminderen. De aanleg van diffractoren is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
23.12	Het toepassen van diffractoren (of vergelijkbare maatregelen) aan zowel de noord- als zuidzijde van de N810 zorgt er bovendien voor dat inspreker geen hinder meer ondervindt van reflecterend geluid van de zogenoemde 'Kasteelwoningen' aan de Schellenkrans. Bovendien wordt hierdoor de redresseerruimte langs de N810 aanmerkelijk vergroot en dat zorgt weer voor een toename van verkeersveiligheid.	Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het 'Reken- en meetvoorschrift 2012'. Zodoende is ook rekening gehouden met de weerkaatsing van geluid door gevels. We nemen deze suggestie mee richting de uitvoering van het project. Diffractoren mogen nog niet als maatregel in onderzoeken volgens de Wet geluidhinder meegenomen worden. De aanleg van diffractoren is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
23.13	Dat diffractoren niet tot het reguliere wettelijke maatregelenpakket behoren (het proces daartoe loopt nog) behoeft ten tijde van de feitelijke reconstructie van de Arnhemseweg geen probleem te zijn. Er staat u niets in de weg om deze geluidbeperkende maatregelen mee te nemen vanuit een experimenteel karakter en op een later moment het besluit aan te passen/in te trekken voor de woning van inspreker (en andere woningen) en de aantekening in het register van het kadaster te verwijderen.	We nemen deze suggestie mee richting de uitvoering van het project. Diffractoren mogen nog niet als maatregel in onderzoeken volgens de Wet geluidhinder meegenomen worden. De aanleg van diffractoren is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
23.14	Het resultaat van het toepassen van diffractoren (of vergelijkbare maatregelen)	Richting de uitvoering van het project kan worden besloten om diffractoren toe

	heeft tot gevolg dat de waarde van woning van inspreker niet extra daalt. Dit betekent dat planschade beperkt kan blijven. Een voor alle partijen win-situatie.	te passen. De aanleg van diffractoren is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Mocht inspreker vinden dat er schade ontstaat als gevolg van de uitvoering van het provinciale inpassingsplan, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
Conclusie - De notitie over de vergelijking van een noordelijke en zuidelijke ligging van de Arnhemseweg in relatie tot geluid wordt toegevoegd aan de bijlage bij het inpassingsplan. - In de bijlage bij de zienswijzennota wordt een afbeelding opgenomen waarin de varianten van een noordelijke en zuidelijke wegligging van de Arnhemseweg zijn weergegeven. - In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een 2,2 meter hoge muur bij Roodwilligen. Deze hoogte wordt ook opgenomen in de toelichting en de regels van het inpassingsplan. - Het landschapsplan wordt aangepast zodat duidelijk wordt dat bij Citer geen sprake is van een geluidwerende wal.		

2.24 Zienswijze 24

	Zienswijze	Antwoord
24.1	In het ontwerpbesluit wordt op pagina 7 gesproken over het doelmatig zijn van een scherm van 2 meter hoog en 400 meter lang (Schalmei/Schellenkrans). Hiervan wordt afgezien vanwege afbreuk van de kwaliteit van de entree van Zevenaar. Hiermee wordt de last van de toename van het geluid en de fijnstof uitstoot volledig bij inspreker neergelegd. Geen enkele bescherming terwijl deze wel als doelmatig wordt benoemd. Inspreker is van mening dat er een glaswand of iets dergelijks moet komen langs de Schalmei/Schellenkrans, aan de kant van de Arnhemseweg. Door transparant materiaal te gebruiken, kan de entree qua zicht behouden blijven. Een wal is wat inspreker betreft ook prima, deze kan beplant worden. Op de vorenstaande wijze krijgt inspreker bescherming tegen de toename van het geluid en de fijnstof uitstoot.	Bij het opstellen van het inpassingsplan en het Hogere Waarde besluit voor de maatregelen aan de Arnhemseweg is een integrale afweging gemaakt tussen veel aspecten. Zo is ook een afweging gemaakt tussen geluid, landschap en verkeerkunde. Het is voor de weggebruiker belangrijk dat de overgang naar de bebouwde kom van Zevenaar duidelijk wordt vormgegeven. Daarnaast vinden wij het met de gemeente Zevenaar van belang om de stadsentree aantrekkelijk vorm te geven. Het zicht op de karakteristieke kasteelwoningen en de karakteristieke woonboerderij (Schellenkrans 61) draagt bij aan de identiteit van deze stadsentree. Het onttrekken van deze bebouwing aan het zicht vanaf de weg is ongewenst. Geluidschermen zijn zeker in het buitengebied (ter hoogte van de kasteelwoningen), waar de openheid een specifieke kwaliteit is, onwenselijk. Dat geldt ook voor transparante geluidschermen. De ervaring leert bovendien dat het aanzicht van dergelijke schermen snel aan kwaliteit (transparantie) verliest, met name als gevolg van vervuiling (graffiti, aanslag etc.). We hebben de gevolgen van het plan voor de geluidbelasting laten onderzoeken. De resultaten staan in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft

		de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg op de begane grond en de eerste verdieping van de woning van inspreker wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor de derde verdieping is sprake van een lichte toename tot 49 dB. De cumulatieve geluidbelasting (de geluidbelasting van al het wegverkeer bij elkaar opgeteld) bedraagt maximaal 57 dB. Dit is niet uitzonderlijk hoog voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. We hebben de effecten van het plan op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.
24.2	Indien het besluit ongewijzigd blijft heeft inspreker recht op schadevergoeding bestaande uit; waardevermindering woning, vermindering woongenot, mogelijke gezondheidsschade vanwege geluidsoverlast en uitstoot fijnstof en kosten van geluidsoverlast verminderende maatregelen.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is onder andere te vinden via www.gelderland.nl/Planschade .
24.3	Inspreker maakt zich ernstige zorgen over de verdroging van de grond en de daling van het grondwaterpeil door de verbreding van de weg en de half verdiepte aanleg van de A15. Inspreker is bang dat het huis gaat verzakken en verwacht een officiële nulmeting om vast te stellen hoe de situatie nu is. Op deze wijze kan gekeken worden naar de gevolgen op termijn en of de eventuele schade ten gevolge van de nieuwe wegen vast te stellen is.	In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd. In het onderzoek zijn de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Wij zien dan ook geen aanleiding voor een nulmeting. De gevolgen van de verdiepte aanleg van de A15 zijn in beeld gebracht in het kader van het Tracébesluit ViA15. Dit plan is in maart 2017 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het inpassingsplan.		

2.25 Zienswijze 25

	Zienswijze	Antwoord
25.1	Inspreker verlangt dat er, voordat er met de werkzaamheden wordt begonnen, een nulmeting wordt uitgevoerd waarin de waardebeoordeling van de woning voor de werkzaamheden wordt vastgelegd. Na uitvoering van de werkzaamheden verlangt inspreker wederom een nulmeting die wordt vergeleken met de eerdere nulmeting. Als er uit deze vergelijking een waardevermindering van de woning optreedt, die toe te rekenen is aan de uitgevoerde werkzaamheden, dan verlangt inspreker hiervoor financieel gecompenseerd worden.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is. Hierbij wordt de waardevermindering bepaald op basis van een vergelijking van het huidige (bestemmingsplan) en toekomstige (toekomstige) planologische regime. We zien geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
25.2	De werkzaamheden zullen mogelijk grote gevolgen hebben voor de grondwaterstand. Dit kan dan weer gevolgen hebben voor de woning van inspreker. Verzakkingen, e.d. zijn niet uitgesloten. Ook hier verlangt inspreker een nulmeting m.b.t de bouwkundige staat van de woning voorafgaande van de werkzaamheden.	In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is terug te vinden in de bijlage van het inpassingsplan. Daarin zijn de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Wij zien dan ook geen aanleiding voor een nulmeting.
25.3	In de voorgenomen inpassing is langs de Arnhemseweg, ter hoogte van de woning van inspreker, aan de noordzijde een geluidswal opgenomen. Op deze aarden wal staat een muurtje, hiertegen maakt inspreker bezwaar. Het muurtje zal een negatief beeldbepalend element zijn. Indien er een geluidswal dient te komen dan dient deze geheel een aarden wal te zijn.	Deze maatregel is nodig om de geluidbelasting op de achterliggende woningen te beperken. Een wal van drie meter hoog heeft vanwege het talud meer breedte nodig dan een combinatie van een wal en scherm. Er is geen ruimte voor een bredere uitvoering van de wal. In onze ogen wordt de wal op een goede manier ingepast in het landschap en is het scherm niet dusdanig opvallend dat sprake is van een negatief beeldbepalend element. Bovendien is de afstand van de woning van inspreker tot de wal met circa 100 meter relatief groot, waardoor het muurtje slechts beperkt zichtbaar zal zijn vanuit de woning van inspreker.
25.4	Aan de zuidzijde van de Arnhemseweg is voorgenomen over een beperkte lengte een wal met daarop een muurtje te plaatsen. Ook van deze wal verlangt inspreker dat deze geheel een aarden wal wordt welke zodanig landschappelijk wordt ingepast dat de wal een geïntegreerd onderdeel uitmaakt van het landschap.	De wal met geluidscherm ter hoogte van Citer was ten onrechte opgenomen in het landschapsplan bij het ontwerp-inpassingsplan. Er is op deze locatie geen noodzaak tot de aanleg van een wal met een geluidreducerende functie. Wel is een wal (zonder scherm) voorzien die een landschappelijke functie heeft. Het landschapsplan is op dit punt aangepast. Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het uitzicht van de omwonenden een aandachtspunt. De landschappelijke inpassing van de groenzone is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
25.5	Aan de noordzijde van de "Arnhemseweg" (N810), voorbij de inrit "Roodwilligen" in de richting Duiven, is een stenen muur voorzien. Deze muur zal het totale beeld in de omgeving zodanig verstoren. Het is dan ook ondenkbaar dat deze	Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er naar aanleiding van zienswijzen voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. De hoogte van de muur blijft relatief beperkt en min of meer gelijk aan

	muur er komt. Daarnaast zal de muur een weerkaatsing van het verkeersgeluid richting het zuiden veroorzaken, wat ook een verhoging van het geluidniveau op de woning van inspreker tot gevolg zal hebben. Het pand Roodwilligen 1, direct gelegen aan de “Arnhemseweg” (N810) is aangekocht. Aangezien dit pand waardoor er ruimte komt om een geluidwal aan te leggen welke als beeld aansluit op de geluidwal Roodwilligen kruispunt Methen “Arnhemseweg” (N810). Voor de invulling van deze geluidwal verwijst inspreker naar de eerdere opmerkingen m.b.t. de aarden geluidwal.	de hoogte van gebruikelijke objecten als hagen en schuttingen. Daarmee vormt de muur geen opvallende karakteristiek binnen de bebouwde kom. Een hogere muur vinden we landschappelijk niet aanvaardbaar. Door de geluidwerende voorziening vorm te geven als een muur refereren we qua vorm aan de nabijgelegen kasteelwoningen en ontstaan associaties met een stadsmuur. Op deze wijze past de muur in het streven van de provincie en de gemeente naar een representatieve stadsentree. We hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de muur (gedeeltelijk) te vervangen door een wal. Dit is beschreven in een notitie die is opgenomen in de bijlage bij deze zienswijzennota. Om een met de muur vergelijkbare geluidreductie te krijgen moet een wal ongeveer vier meter hoog worden. Hier zien wij in overleg met de gemeente Zevenaar van af. Een dergelijke hoge wal past niet bij de gewenste aantrekkelijke stadsentree van Zevenaar. Er is geen noodzaak om het pand aan de Roodwilligen te slopen. De weg blijft op voldoende afstand van de woning. De woning zorgt daarnaast voor een geluidreductie op achterliggende woningen. Het slopen van de woning zou dan ook kapitaalvernietiging zijn. Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het ‘Reken- en meetvoorschrift 2012’. Zodoende is ook rekening gehouden met de weerkaatsing van geluid door de muur bij Roodwilligen 1. In de praktijk heeft deze reflectie nauwelijks invloed op de hoogte van de geluidbelasting bij de woning van inspreker.
25.6	Uit een eerdere berekening volgt dat de woning van inspreker boven de maximaal toegestane geluidswaarde kwam. Plotseling komt de provincie met een nieuwe berekening, waaruit zou blijken dat de geluidswaarde voor de woning van inspreker net onder de maximumwaarde zou komen.	Bij het ontwerp-inpassingsplan is in het akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt wat de resultaten zijn van de berekeningen en op basis van welke uitgangspunten de geluidbelasting is berekend. Hetzelfde geldt voor het voorlopige akoestisch onderzoek dat in een eerder stadium is opgesteld in het kader van het voorontwerp-inpassingsplan. De geluidbelasting die is berekend in het kader van het ontwerp-inpassingsplan valt over het algemeen lager uit. Het verschil tussen de beschreven verkeersintensiteit is te verklaren doordat in de tussentijd een actueel verkeersmodel (RVMK2016-VIA15) beschikbaar is gekomen. Dit verkeersmodel prognosticeert lagere verkeersintensiteiten dan het verkeersmodel dat werd gebruikt ten tijde van de vaststelling van het voorontwerp-inpassingsplan. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting na aanpassing van de Arnhemseweg lager is dan de geluidbelasting in de huidige situatie. De afnames variëren van 0,2 dB tot 0,3 dB. Dit komt doordat de Arnhemseweg in noordelijke

		richting wordt verschoven en doordat geluidreducerend asfalt wordt toegepast.
25.7	Inspreker verlangt dat er een nulmeting verricht wordt, voordat er met de werkzaamheden wordt aangevangen. Na de werkzaamheden moet opnieuw een meting worden verricht. Mocht hieruit blijken dat er sprake is van een (te) hoge waarde, dan verlangt inspreker dat er op kosten van de provincie maatregelen worden getroffen aan de woning van inspreker.	Bij toetsing aan de Wet geluidhinder is toetsing op basis van berekeningen de gangbare methode. De wijze waarop deze berekeningen uitgevoerd moeten worden is beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De uitgevoerde berekeningen voldoen aan de eisen in dit voorschrift. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de juistheid van de methode. Aanvullende metingen zijn niet voorgeschreven. Daarom zien wij geen aanleiding voor het uitvoeren van geluidmetingen.
25.8	Inspreker verlangt dat hij een duidelijke berekening met resultaten van de eerder gemaakte berekening en de berekening met resultaten van de tweede berekening verstrekt. Inspreker verneemt daarbij graag op welke gronden de eventueel veranderde factoren ten behoeve van de tweede berekening zijn gebaseerd. Inspreker behoudt zich het recht om t.z.t. bezwaar aan te tekenen tegen deze gronden en de gebruikte factoren.	In het akoestisch onderzoek is beschreven wat de resultaten zijn van de berekeningen en op basis van welke uitgangspunten de geluidbelasting is berekend. De verschillen tussen het voorlopige akoestisch onderzoek bij het voorontwerp-inpassingsplan en het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan zijn grotendeels te verklaren doordat er in de tussentijd een nieuw (actueel) verkeersmodel (RVMK2016-VIA15) beschikbaar is gekomen. Dit verkeersmodel gaat uit van lagere verkeersintensiteiten dan het verkeersmodel dat werd gebruikt ten tijde van de vaststelling van het voorontwerp-inpassingsplan. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. De hoeveelheid verkeer is geprognosticeerd op basis van allerlei factoren. Voorbeelden zijn de aanwezige en geplande infrastructuur, economische groei, bevolkingsontwikkeling, autobezit en brandstofprijzen. Deze factoren zijn niet statisch, zodat dit logischerwijs evenmin geldt voor de verkeersintensiteiten. Overigens wijken de berekende geluidniveaus in het akoestische onderzoek bij het definitieve inpassingsplan ook (beperkt) af van de geluidniveaus in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan. Dat komt doordat we het technisch ontwerp verder hebben uitgewerkt. We hebben de geluidniveaus opnieuw laten berekenen, onder meer omdat er een aantal kleine ontwerpwijzigingen zijn aangebracht, waaronder een beperkte verhoging van de muur bij Roodwilligen 1 en een aangepaste ligging van de geluidwal bij Altbroek.
25.9	De verbreding van de Arnhemseweg en het optrekken en remmen van auto's t.g.v. de verkeerslichten zorgen voor een ernstige aantasting van het woongenot. Inspreker verlangt dat hij de provincie een zodanige verkeersregeling maakt (groene golf), dat er sprake is van een regelmatig doorstromende verkeersstroom.	Het instellen van een groene golf is een verkeerskundige maatregel die niet in het inpassingsplan geregeld wordt. Wij nemen deze suggestie mee richting de uitvoering van het project. De maatregel is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
25.10	Door het vergroten van de kruising met verkeerslichten zal sprake zijn van voortdurend remmende en optrekkende auto's. De kans is evident dat hierdoor sprake is van een verhoging van het fijnstofgehalte die boven de toelaatbare grenswaarden uit komt. Ook hiervoor verlangt inspreker een nulmeting voor en na uitvoering van de werkzaamheden. Indien blijkt dat de toelaatbare grenzen	We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit laten onderzoeken volgens de voorgeschreven methode ('Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'). De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld). Op dit punt wordt

	worden overschreden, verlangt inspreker maatregelen.	ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. We zien dan ook geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
25.11	Het fijnstof zal een extra vervuiling veroorzaken voor de witte woning van inspreker. Door de verhoging van de verkeersstromen zullen de gevels vaker gereinigd moeten worden. Hiervoor verlangt inspreker een compensatie.	We verwachten niet dat inspreker de witte muren van zijn woning significant vaker moet reinigen als gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Wanneer er volgens inspreker toch een direct verband tussen de onderhoudsfrequentie en de aanpassing van de Arnhemseweg blijkt te zijn, dan kan inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen.
25.12	Ten gevolge van de werkzaamheden zal het gevaarlijker worden op de weg voor de deur van inspreker. Ook is er een reële kans dat de Schellenkrans als sluiproute zal worden gebruikt. Inspreker vraagt om bij de inrichting oog te hebben voor deze risico's.	Op dit moment is niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De veiligheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op, waarbij veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. We streven naar een zo veilig mogelijke uitvoering van het project, waarbij ook voorkomen van sluiptverkeer aandacht krijgt. Richting de uitvoering komt er meer duidelijkheid over de wijze waarop de aannemer te werk zal gaan.
25.13	Inspreker verlangt dat hij gedurende de werkzaamheden ongestoord zijn woning kan bereiken.	Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op, waarbij bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt is. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving te zijner tijd tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen.
25.14	Inspreker verlangt dat hij te allen tijde en in alle gevallen met één partij kan spreken (één loket).	Voorlopig blijft de provincie Gelderland het aanspreekpunt voor de aanpassing van de Arnhemseweg. Indien de verantwoordelijkheid voor het project richting de uitvoering van het project wordt overgedragen, dan wordt de omgeving hierover tijdig geïnformeerd.
Conclusie - Het landschapsplan wordt aangepast zodat duidelijk wordt dat bij Citer geen sprake is van een geluidwerende wal. - Het onderzoek naar de vervanging van de geluidmuur door een geluidwal is als bijlage opgenomen bij deze zienswijzenota.		

2.26 Zienswijze 26

	Zienswijze	Antwoord
26.1	Inspreker wijst op de aansluiting van de A15 op de A12 richting Duitsland (pagina 159 van genoemd Regiovoorstel). Deze sluit op eenzelfde manier aan	Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Dit gaat over

	als de A50 bij knooppunt Grijsoord richting Arnhem en de A50 bij knooppunt Waterberg richting Utrecht, waarbij de linker rijbaan van die A50 versmalt als een mespunt. Er staan in beide gevallen op de A50 borden met een schuine pijl naar rechts, maar zonder verdrijvingsstrepen en versmalling, zodat de automobilist op de linker rijbaan zolang mogelijk ook links blijft rijden. Als gevolg hiervan ondervindt de automobilist op de A12 hinder en wordt het verkeer op de A12 door deze situatie gestagneerd. Om deze situatie bij de A15 op de A12 te voorkomen, zou men kunnen besluiten de 2-baans aansluiting van de A15 tijdig met verdrijvingsstrepen naar 1 baan (met vluchtstrook, uiteraard) te versmallen, zodat deze dan naadloos aansluit op de in middels breder geworden A12. Op deze manier vindt er geen stagnatie plaats op de A12.	onderwerpen uit het project ViA15. Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit had inspreker de mogelijkheid om hierover zienswijzen naar voren te brengen. In maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit ViA15 vastgesteld.
26.2	Om ook de doorstroming op de A12 te bevorderen zou men tevens kunnen besluiten de zuidelijke afrit Zevenaar-Oost (weg Hengelder) enigszins richting afrit Oud-Dijk (A18) te verplaatsen, de afrit Oud-Dijk (A18) wat te verlengen en zo te combineren met een nieuwe afrit Zevenaar-Oost. Op eenzelfde manier als de afrit A50 en Arnhem-Noord ter hoogte van het Postiljon Motel. De noordelijke afrit Zevenaar-Oost kan dan eventueel blijven op de plaats, waar deze nu geprojecteerd is, of ook richting A18 verplaatsen.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Dit gaat over onderwerpen uit het project ViA15. Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit had inspreker de mogelijkheid om hierover zienswijzen naar voren te brengen. In maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit ViA15 vastgesteld.
26.3	Met de onder 26.2 geschetste maatregelen kan de "Griethse Poort" "open" blijven. Om het onderliggende wegennet (met name de N810) niet verder te belasten kan de aansluiting van de A15 op de Arnhemse weg (N810) vervallen. Tevens kan nu ook de 2-baans A15 richting A12 makkelijk gesplitst worden in 1 baan richting Utrecht en 1 baan richting Oberhausen. Op de vorenstaande wijze wordt een rondweg om Zevenaar behouden in plaats van een rondweg door Zevenaar met alle gevolgen van dien.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Dit gaat over onderwerpen uit het project ViA15. Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit had inspreker de mogelijkheid om hierover zienswijzen naar voren te brengen. In maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit ViA15 vastgesteld.
26.4	Destijds (eind jaren 60 in de vorige eeuw) is de A15 niet verlengd, rekening houdend met dier en natuur, maar inspreker heeft nu het gevoel, dat "men" met het onderliggende wegennet geen rekening houdt met de mens.	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de mogelijke negatieve gevolgen van de aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Hierbij voldoen we aan de geldende wet- en regelgeving. De resultaten van de verschillende onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij het inpassingsplan. In de zienswijze is onduidelijk in welk opzicht er te weinig rekening is gehouden met de mens.
26.5	Inspreker haalt een tekst aan uit het "Streefbeeld verkeersstructuur kern Zevenaar" (januari 2015). Inspreker geeft aan dat men met wat lap- en poetswerk probeert de gevolgen voor de leefomgeving enigszins in te passen.	De provincie wil dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A15, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen passen we de Arnhemseweg aan. In hoofdzaak gaat het om uitbreiding van het profiel naar twee rijbanen per rijrichting. Ook de kruisingen ter hoogte van Schellenkrans-Roodwilligen en Methen-Ringbaan-Noord worden aangepast.

		Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
26.6	Inspreker merkt op dat in hetzelfde stuk, waarschijnlijk doelt inspreker op het krantenartikel waarvan in zijn zienswijze een uitsnede is opgenomen, er een onderzoek zal plaatsvinden voor een randweg om de toekomstige verkeersdruk op de Arnhemseweg (N810) eventueel te verminderen. Of die randweg er komt, is niet bekend. Om deze randweg te ondervangen, kan men beter de A12 tussen aansluiting A15 en Griethse Poort 5-baans maken en deze 5e baan tevens als afrit Griethse Poort gebruiken, waarna de A12 weer als 4-baans verdergaat. Zo'n vergelijkbare situatie ziet men nu ook tussen knooppunt Grijsoord en afslag Ede-Oost.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Het gaat over onderwerpen uit het project ViA15. Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit had inspreker de mogelijkheid om hierover zienswijzen naar voren te brengen. In maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit ViA15 vastgesteld. Wij zijn van mening dat er geen reële alternatieven voor de aanpassing van de Arnhemseweg zijn. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing van de Arnhemseweg.
26.7	Op de wijze als geschetst onder 26.6 kan de Griethse Poort openblijven, wordt de verkeersdruk op de N810 binnen de perken gehouden en liggen de op- en afritten in de A12 niet te dicht op elkaar. Met name dit laatste punt wordt gebruikt om te rechtvaardigen dat de Griethse Poort afgesloten moet worden.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Dit gaat over onderwerpen uit het project ViA15. Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit had inspreker de mogelijkheid om hierover zienswijzen naar voren te brengen. In maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu

	het Tracébesluit ViA15 vastgesteld.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het inpassingsplan.	

2.27 Zienswijze 27

	Zienswijze	Antwoord
27.1	Inspreker meent dat haar individuele belang onevenredig wordt geschaad in verhouding tot het bij de voorgenomen uitvoering te dienen algemeen belang.	Het doel van de maatregelen aan de Arnhemseweg is een verbetering van de regionale en lokale bereikbaarheid op lange termijn en een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer op de Arnhemseweg. Wij willen voorkomen dat deze belangrijke toegangs- en ontsluitingsweg van Zevenaar dichtslibt. Het plan is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen, zoals lucht, geluid, natuur en ruimtelijke inpassing. Rekening houden met de individuele omstandigheden van de direct betrokken bewoners is slechts tot op zekere hoogte mogelijk. We hebben de gevolgen van de aanpassing van de weg laten onderzoeken en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Op basis van de onderzoeksresultaten concluderen we dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Dit leidt in onze ogen echter niet tot het onevenredig schaden van belangen.
27.2	Naar mening van inspreker is niet voldoende concreet ingegaan op de bezwaren zoals die zijn geuit in de zienswijze die inspreker heeft ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging van het “ontwerp tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (Via15)” (OTB) en de “Aanvullende bestuursovereenkomst Doortrekking A15 Ressen naar A12 Oudbroeken”. Dit is een reden dat inspreker deze enigszins aangepaste zienswijze heeft ingediend.	Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.
27.3	De omgeving van de karakteristieke woonboerderij van inspreker zal door de planuitvoering aanzienlijk veranderen. Dit oogt niet gunstig, zowel niet qua uitzicht als qua aanzicht.	In het wegontwerp is veel aandacht besteed aan ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de weg. De beleving van individuele bewoners en weggebruikers blijft per persoon natuurlijk verschillend. In onze ogen gaat het ontwerp uit van een zorgvuldige inpassing in de omgeving. Een belangrijk uitgangspunt is dat het zicht op de kenmerkende kasteelwoningen en de karakteristieke woonboerderij van inspreker, juist bijdraagt aan de identiteit van de stadsentree van Zevenaar.

27.4	De aanpassingen aan het plaatselijke wegennet hebben grote gevolgen voor de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg en daardoor voor het woongenot. Inspreker vindt het tekenend dat, omdat de rotonde de verkeersintensiteit onvoldoende aan kan, het voornemen is om deze pal voor de woonboerderij gelegen rotonde te vervangen door een kruispunt met een verkeersregelinstallatie. Bij naar verwachting 32.800 voertuigen is dat een ruime verdubbeling van de huidige intensiteit waardoor aanzienlijk meer dan nu het geval sprake zal zijn van hinder door afremmend en optrekkend (vracht-)verkeer.	Wij hebben bij het opstellen van het inpassingsplan de verkeersintensiteiten laten berekenen. In de huidige situatie rijden op de Arnhemseweg 16.000 motorvoertuigen per dag. Door autonome ontwikkelingen zoals de doortrekking van de A15, de afsluiting Griethse Poort, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen zullen er in 2033 naar verwachting 25.870 motorvoertuigen over de Arnhemseweg rijden. Door de maatregelen op de Arnhemseweg, die in het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, stijgt dit aantal motorvoertuigen in 2033 naar 28.150. De bestaande rotonde kan het verkeer in de toekomst niet meer verwerken. Om die reden komt er een kruising met verkeersregelinstallatie. In onze ogen is de locatie van deze kruising, ondanks de ligging nabij de woning van inspreker, een logische. De woning van inspreker ligt ter hoogte van twee aansluitingen op de Arnhemseweg, te weten Schellenkrans en Roodwilligen. Overigens ligt de nieuwe kruising verder van de woning van inspreker dan de bestaande rotonde. We hebben de gevolgen van de wegaanpassing laten onderzoeken. In het akoestisch onderzoek is door middel van een kruispunttoeslag rekening gehouden met de geluidseffecten van optrekkend en afremmend verkeer ter hoogte van de kruising Arnhemseweg - Roodwilligen - Schellenkrans.
27.5	De prognose van 32.800 voertuigen in 2033 is afkomstig uit het BRO-rapport, naar inschatting van 13 juni 2033. Curieus is dat hetzelfde bureau het aantal op 26 september 2016 prognosticeert op 28.150. Dit is een verschil van liefst 4.650 voertuigen minder. Inspreker stelt de nodige vraagtekens bij de totstandkoming van de prognose.	Wij gaan ervan uit dat inspreker met '13 juni 2033' bedoelt '13 juni 2016'. Dat is immers de datum die op de toelichting van het voorontwerp-inpassingsplan 'Arnhemseweg & Hengelder (gemeente Zevenaar)' staat. Het verschil tussen de beschreven verkeersintensiteit in het voorontwerp-inpassingsplan en het ontwerp-inpassingsplan is te verklaren doordat in de tussentijd een actueel verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) beschikbaar is gekomen. Dit model gaat uit van lagere verkeersintensiteiten. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. De verkeersintensiteiten zijn - zoals gebruikelijk is bij (grote) infrastructurele projecten - geprognosticeerd met behulp van een verkeersmodel. De verkeersprognose is gebaseerd op basis van allerlei factoren. Allereerst gaat het om socio-economische aspecten zoals ontwikkeling van brandstofprijzen, arbeidsparticipatie, gezinsgrootte, autogebruik en autobezit. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met wijzigingen of uitbreidingen van infrastructuur, zoals de aanleg van nieuwe wegen, de verbreding van bestaande wegen en de reconstructie van kruispunten.
27.6	Inspreker vraagt vast te leggen dat de ontsluiting van het bij de woning behorende weiland op de Arnhemseweg wordt meegenomen in de tekeningen en bestek, zodat dit in het kader van de aanleg van het werk mede wordt	Op de verbeelding van het inpassingsplan worden geen individuele inritten vastgelegd. Binnen de verkeersbestemming zijn inritten mogelijk. Het weiland is te bereiken via het nieuw aan te leggen fietspad.

	uitgevoerd. Dit betreft, zoals reeds besproken, het verschuiven van de inrit voor de woning richting weiland. De dicht bij de kruising aan de Arnhemseweg gelegen inrit voor de woning kan dan vervallen. Inspreker verzoekt over een passende ontsluiting op de nieuwe wegenstructuur met haar in gesprek in te blijven.	Wij blijven ook richting de uitvoering van het project met inspreker in overleg. Vanzelfsprekend vormt de ontsluiting van het perceel tijdens de gesprekken met inspreker een belangrijk aandachtspunt.
27.7	Inspreker maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de woning tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, met name voor hulpdiensten. Verzocht wordt voldoende voorzieningen te treffen en de nodige waarborgen te bieden.	Op dit moment is niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op, waarbij bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt is. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving te zijner tijd tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen. Vanzelfsprekend moeten hulpdiensten de woning van inspreker altijd kunnen bereiken.
27.8	Uit de stukken (inspreker doelt op de stukken behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit (OTB)) blijkt niet van een gedegen benadering van de geluidhinderproblematiek. Opmerking is dat omliggende panden van de woonboerderij aanvankelijk wel waren meegenomen in het akoestisch onderzoek, en de dicht bij de A15/A12 gelegen woonboerderij van inspreker niet. Na de terinzagelegging van het ontwerpplan c.q. na de ommekomst van de inlooptdagen is in casu wel een duiding van de geluidsbelasting aangetroffen op de website. Daaruit bleek van een geluidsbelasting van onder alle omstandigheden minder dan 50 dB. Kennelijk was voorheen alleen de geluidsbelasting als gevolg van de A15/A12 in de beoordeling betrokken. Inspreker ondervindt echter juist een toename van geluidhinder vanwege de aanpassing van de Arnhemseweg. Dit aspect werd gemist in deze duiding. Mogelijk was dit aspect formeel buiten beschouwing gelaten omdat dit deel van de Arnhemseweg geen deel zou uitmaken van het OTB. Inspreker valt voor dat geval echter terug op het feit dat de stukken uitwijzen dat via de bestuursovereenkomst de situatie rond de Arnhemseweg onder Zevenaar praktisch gezien wel deel uitmaken van het OTB, c.q. alsnog deel zou behoren te gaan uitmaken.	Inspreker lijkt hier met name in te gaan op de geluidsbelasting als gevolg van het project ViA15. Voor de aanpassingen aan de Arnhemseweg, wat betreft het gedeelte vallend binnen de plangrenzen van het inpassingsplan, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. In het onderzoek is de woning van inspreker meegenomen. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker nagenoeg overal afneemt. Op één rekenpunt is sprake van een toename van 0,33 dB. Op de overige rekenpunten is sprake van een afname die varieert van 0,5 dB tot 2,7 dB. Dit komt doordat de rijbanen van de Arnhemseweg noordelijker komen te liggen. Daarnaast leggen we geluidreducerend asfalt aan.
27.9	Inspreker acht de geluidsberekening nog steeds ongeloofwaardig. Uit het "Akoestisch onderzoek Arnhemseweg Zevenaar" (d.d. 15 september 2015, uitgevoerd door TAUW) volgt immers al een huidige geluidbelasting van 63 dB op de voorgevel. Inspreker begrijpt niet dat Royal HaskoningDHV in haar recente rapport van 23 september 2016 bij toepassing van dezelfde standaard rekenmethode tot een substantieel lagere waarde komt. Een ruim 3 dB lagere geluidsbelasting is een groot verschil dat niet zomaar geaccepteerd kan worden. Laat staan dat er bij een verwachte verdubbeling van de	Wij hebben het akoestisch onderzoek uit 2015 opgevraagd bij de gemeente Zevenaar. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de bepaling van de geluidbelasting bij de woning van inspreker de aftrek uit artikel 110g van de Wet geluidhinder niet is toegepast. Zodoende is er een verschil met de berekende geluidbelasting in het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan. Het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en conform wettelijke eisen. In het akoestisch

	verkeersintensiteit zelfs sprake zou zijn van een toekomst lagere geluidsbelasting dan nu al het geval is. Zeker nu vooralsnog wordt uitgegaan van relatief ongunstige omstandigheden, bijvoorbeeld geen ZOAB, worden vraagtekens gezet bij de juistheid van de veronderstelde geluidsbelasting.	onderzoek is rekening gehouden met de verkeersintensiteiten die volgen uit het meest recente verkeersmodel (RVMK2016-ViA15). Ook het type asfalt is een belangrijk aspect bij het bepalen van de hoogte van de geluidbelasting. Eerder uitgevoerde onderzoeken hoeven niet te worden betrokken bij het uitvoeren van een akoestisch onderzoek voor de aanpassing van een weg (tenzij in een eerder stadium een hogere grenswaarde is vastgesteld). In de huidige situatie is de geluidsbelasting op de gevel van de woning van inspreker berekend op maximaal 58,5 dB. Dit is inclusief de 5 dB aftrek uit de Wet geluidhinder. De gevolgen voor de geluidbelasting zijn berekend voor verschillende rekenpunten bij de woning van inspreker. De aanpassing van de Arnhemseweg zorgt voor forse afnames die oplopen tot 2,7 dB van de geluidbelasting. Op slechts één rekenpunt is sprake van een toename, die met 0,3 dB beperkt is en geen aanleiding geeft tot het treffen van (aanvullende) maatregelen. De geluidbelasting neemt af ten opzichte van de huidige situatie doordat de weg hier noordelijker komt te liggen en we geluidreducerend asfalt aanleggen.
27.10	Inspreker vraagt zich af of de aan de overzijde van de beoogde kruising aan te brengen geluidsheuvel/-muur wel nodig is en of naast het verstoren van het uitzicht ook de reflectie-effecten daarvan op de woning van inspreker voldoende zijn meegewogen.	Voor verschillende woningen in de omgeving van de Arnhemseweg geldt dat er sprake is van reconstructie (een toename van (afgerond) 2 dB of meer). Daarom moeten verplicht geluidmaatregelen worden afgewogen. De geluidmuur bij Roodwilligen 1 en de geluidwal bij Altbroek zijn nodig om de geluidbelasting op de achterliggende woningen te reduceren. Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het 'Reken- en meetvoorschrift 2012'. Zodoende is ook rekening gehouden met de weerkaatsing van geluid door de muur bij Roodwilligen 1. Het reflecterende effect is opgenomen in de totaal berekende geluidwaarden bij de woning van inspreker.
27.11	Er is niet enkel sprake van een negatieve impact op het genot van het buitenverblijf bij de woonboerderij, ook het verblijven in de woning zal minder prettig worden. Dit is niet alleen als gevolg van een hogere min of meer constante geluidsbelasting maar juist vanwege de variërende geluidsbelasting door afremmend en optrekkend (vracht)verkeer als effecten van het vervangen van de rotonde door een kruising.	Door afremmend en optrekkend verkeer bij kruispunten kan inderdaad sprake zijn van een hogere geluidbelasting. Daarom is in het akoestisch onderzoek een zogenoemde kruispunttoeslag toegepast bij geregelde kruispunten. Deze correctie houdt rekening met de verhoogde geluidbelasting ter hoogte van kruisingen. Dit is ook gebeurd bij de kruising Arnhemseweg-Roodwilligen-Schellenkrans. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het noordelijker leggen van de Arnhemseweg en de toepassing van geluidreducerend asfalt juist leidt tot een afname van de geluidbelasting ter plaatse van de woning van inspreker. Op slechts één rekenpunt is sprake van een beperkte toename van de geluidbelasting. Er is geen reden om aan te nemen dat de aanpassing van de Arnhemseweg merkbare negatieve gevolgen heeft voor de geluidbelasting in de woning.

27.12	Inspreker vreest voor trillingen door de toename van het verkeer en de komst van de kruising. Dit geldt zowel voor het 'aan den lijve' ondervinden als voor de bouwkundige staat van het hoofdgebouw. In de vorige beantwoording wordt dit weerlegd door aan te geven dat de afstand toeneemt en daarmee de trillinghinder afneemt. Er wordt echter volledig voorbijgegaan aan de sterke verkeerstoename en het feit dat nu sprake is van een rotonde en in de toekomst van een kruising met afremmend en optrekkend verkeer.	We hebben voor een aantal maatgevende woningen in beeld gebracht of er belangrijke negatieve effecten als gevolg van trillingen te verwachten zijn. Ook de woning van inspreker is bekeken. Het onderzoek is opgenomen in de bijlage van het inpassingsplan. Eventuele overlast van trillingen is afhankelijk van de passages van zware voertuigen. De passages van lichte en middelzware voertuigen zijn niet relevant voor het aspect trillingen. Aangezien de Arnhemseweg in noordelijke richting wordt verschoven en de afstand tussen de weg en de woning van inspreker groter wordt, is ons oordeel dat het niet aannemelijk is dat inspreker meer trillinghinder zal gaan ondervinden. Ook het feit dat er een kruising komt in plaats van een rotonde zal niet leiden tot een groter risico op trillingen.			
27.13	Het is onvoldoende inzichtelijk of, en zo ja in hoeverre, de waterhuishouding tijdens en na de bouw zal leiden tot schade aan opstallen. Inspreker verzoekt goed vast te leggen dat de beoogde (en reeds besproken) sloot langs het weiland van inspreker (langs de Arnhemseweg) in de plannen opgenomen zal blijven.	We hebben de gevolgen voor de waterhuishouding onderzocht. De resultaten staat in de watertoets, die is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Ook de effecten op het grondwater zijn in beeld gebracht. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de waterhuishouding te verwachten. In het referentieontwerp van de weg is rekening gehouden met de sloot langs het weiland. Binnen de verkeersbestemming van het inpassingsplan zijn voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding mogelijk.			
27.14	Inspreker vreest negatieve aspecten als voortdurende neerslag van fijn-/roetstof op fruitbomen en tuingewassen, een vergroot vervuilingseffecten op de beglazing en de lichte (witte) gevels van de woning en eventuele toekomstige zonnepanelen.	We hebben een luchtkwaliteitsonderzoek laten opstellen. Deze was opgenomen als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Hierin zijn de toekomstige concentraties van stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc. De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Arnhemseweg zijn opgenomen in onderstaande tabel.			
		Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]
		Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)

			kalenderjaar overschreden worden)	uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)		
		N810 (Arnhemseweg)	16,8 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	20,0 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt acht keer overschreden)	11,9 µg/m³	
		Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaats van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Wij verwachten dat de aanpassing van de Arnhemseweg niet leidt tot belangrijke negatieve effecten als gevolg van fijnstof. Wanneer volgens inspreker toch aantoonbaar schade wordt ondervonden als gevolg van een toename van de hoeveelheid fijnstof door de aanpassing van de Arnhemseweg, dan kan inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen.				
27.15	Uit de tekeningen blijkt de beoogde aanplant van bomen tussen de Arnhemseweg en het eigendom van inspreker. Inspreker maakt op dat deze bomen binnen 2 meter van de eigendomsgrens geplant (kunnen) worden. Daartegen bestaat bezwaar, geopteerd wordt voor de (wettelijke) afstand van tenminste 2 meter.	Wij vermoeden dat inspreker doelt op de tekeningen uit het landschapsplan, dat als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd. Deze tekeningen vormen slechts een impressie, waaruit geen nauwkeurige afstanden zijn op te maken. Bij de uitvoering van het project houden we rekening met voldoende afstand tot de erfgrans.				
27.16	Inspreker constateert dat de eerder aan de overzijde van de Arnhemseweg geprojecteerde bushalte conform haar wens is verschoven in oostelijke richting.	Dit nemen wij voor kennisgeving aan.				
27.17	Inspreker maakt zich zorgen over de cumulatie van alle voornoemde effecten. Het kan zo zijn dat een of meerdere of wellicht zelfs alle aspecten zich binnen de grenzen van het aanvaardbare bevinden, dan nog maken deze effecten in samenhang de gevreesde aantasting van het woongenot onaanvaardbaar.	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Wij hebben alle aspecten zorgvuldig en integraal afgewogen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. De Arnhemseweg verschuift in noordelijke richting, waardoor de weg verder van de woning van inspreker komt te liggen. Mede hierdoor is sprake van afnames van de geluidbelasting. Ook de gevolgen voor andere relevante thema's, zoals luchtkwaliteit en landschappelijke inpassing, zijn bekeken. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na				

		de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
27.18	Er is fors geïnvesteerd in de woonboerderij. De voorliggende planologische ingreep leidt tot een niet onaanzienlijke vermogensschade.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
27.19	Gevreesd wordt voor schade tijdens de uitvoering van het werk (trillingen, bronbemaling, bereikbaarheidsproblemen etc.). Inspreker verzoekt om een nulmeting van de bestaande toestand en opstellen. Tevens wordt verzocht om de toezegging dat er één loket zal zijn voor de afwikkeling van eventuele schades zodat er geen discussies ontstaan met betrekking tot een causaal verband bij gelijktijdige uitvoering van de werkzaamheden door verschillende aannemers.	De werkzaamheden (met name graafwerkzaamheden en asfalteren) tijdens de realisatiefase zijn bij de Arnhemseweg niet zo ingrijpend dat schadelijke trillingen verwacht worden. Wij zien op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een nulmeting. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op trillingsschade kunnen voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn. Voorlopig blijft de provincie Gelderland het aanspreekpunt voor de aanpassing van de Arnhemseweg. Indien de verantwoordelijkheid voor het project richting de uitvoering van het project wordt overgedragen, dan wordt de omgeving hierover tijdig geïnformeerd. In het kader van het project ViA15 onderzoeken we momenteel om met het Rijk en de regiopartners te komen tot één loket voor de afhandeling van schade en klachten. De omgeving wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd.
27.20	Het Duivense deel van de Arnhemseweg is onder het OTB (Ontwerp Tracé Besluit) gebracht. Het Zevenaarse deel wordt onder het OIP (Ontwerp Inpassingsplan) geregeld. Inspreker heeft op zowel het OTB als de bestuursovereenkomst gereageerd met de eerdere zienswijze. Het expliciet doortrekken van de reikwijdte van het OTB tot en met de voor de woonboerderij gelegen rotonde van de Arnhemseweg (en eventueel tot de kruising met de Methen) zou daaraan een einde kunnen maken. Bovendien zou dit logischer zijn dan de huidige keuze voor een 'toevallige gemeentegrens' als niet planologisch ingegeven begrenzing van het OTB c.q. van het OIP.	In het tracébesluit van de minister van infrastructuur en milieu zijn alle maatregelen uit het project ViA15 vastgelegd. Dit besluit maakt het niet noodzakelijk aanpassingen aan de Arnhemseweg binnen de bebouwde kom van Zevenaar te nemen. De minister heeft het tracébesluit in maart 2017 vastgesteld. In de toekomst zijn er ook andere ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit, die in samenhang met de maatregelen aan de A15 en A12, zorgen voor een toename verkeer op de Arnhemseweg. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen, passen we de Arnhemseweg aan. We willen voorkomen dat het gebied twee keer op de schop moet. Daarom kiezen we ervoor de projecten zoveel mogelijk tegelijk op te pakken. Hierover hebben het Rijk en de provincie in 2015 afspraken gemaakt in een (aanvullende) bestuursovereenkomst.
27.21	Het OIP is te onvolledig c.q. te afhankelijk van het uiteindelijke Tracébesluit voor de doortrekking van de A15 om voldoende op haar merites te kunnen worden beoordeeld. Hierdoor ontstaat feitelijk pas bij de terinzagelegging van het Tracébesluit het beeld dat nu eigenlijk al zou moeten worden kunnen gevormd. Inspreker wijst hierbij op artikel 5 onder 3 van de bestuursovereenkomst. Hieruit volgt dat het Tracébesluit feitelijk onafhankelijk	In het tracébesluit van de minister van infrastructuur en milieu zijn alle maatregelen uit het project ViA15 vastgelegd. Dit besluit is door de minister vastgesteld in maart 2017. Daarmee vormt dit besluit voor het inpassingsplan aan autonome ontwikkeling. Voor project ViA15 zijn aanpassingen aan de Arnhemseweg binnen de

	van het OIP kan worden gepositioneerd, waardoor mogelijk geen sprake meer is van een harmonieuze regie op het totale planologische proces.	bebouwde kom niet noodzakelijk. In de toekomst zijn er ook andere ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit, die in samenhang met de maatregelen aan de A15 en A12, zorgen voor een toename van de verkeersintensiteit op de Arnhemseweg. Om de toename op deze belangrijke ontsluitingsweg vlot en veilig af te wikkelen is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. We willen graag voorkomen dat het gebied twee keer op de schop moet. Daarom kiezen we ervoor de projecten zoveel mogelijk tegelijk op te pakken. Project ViA15 en de aanpassing van de Arnhemseweg kunnen onafhankelijk van elkaar worden beschouwd. Wanneer het inpassingsplan niet of pas later wordt vastgesteld, dan heeft dat geen gevolgen voor de uitvoering van het tracébesluit.
27.22	Uit een voorlopig wegontwerp d.d. november 2016 blijkt van het voornemen tot het aanbrengen van een haag tussen de Arnhemseweg en het weiland van inspreker, mogelijk tot circa 1,20 meter hoogte. Inspreker heeft daartegen bezwaren uit oogpunt van uitzichtbeperking, onderhoudsoverlast en bladafvaloverlast op het weiland en in nagenoemde sloot, waardoor juist in de herfst mogelijke waterafvoerproblemen. Bovendien zou ter plaatse op verzoek van cliënt een sloot worden aangebracht. Uit het voorlopig ontwerp blijkt echter (nog) niet dat deze sloot, vanaf de richting Duiven gezien, is doorgetrokken langs het eigendom van inspreker. Met andere woorden: de sloot houdt op waar het ontwerp-inpassingsplan begint. Nu deze doortrek is afgesproken met uw medewerkers vertrouwt inspreker erop dat de haag achterwege blijft, en dat het realiseren van de sloot niet alsnog wordt beconcurrereerd door het voornemen tot het aanbrengen van genoemde haag.	Het huidige voorlopig technisch ontwerp gaat ervan uit dat de bestaande sloot gehandhaafd wordt. Dit is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Bij het opstellen van het inpassingsplan is een landschapsplan opgesteld waarin ook het referentieontwerp van de weg is opgenomen. In dwarsdoorsnede 2 van de Arnhemseweg is te zien dat er geen haag is voorzien tussen het fietspad en het perceel van inspreker. Wel komt er een haag tussen het fietspad en de rijbaan. We blijven met inspreker in gesprek tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp.
Conclusie Het onderzoek naar trillingen wordt toegevoegd aan de bijlagen bij het inpassingsplan		

2.28 Zienswijze 28

	Zienswijze	Antwoord
28.1	De geluidsoverlast zal door de te verwachten toename van het verkeer op de Ringbaan aanmerkelijk groter worden.	De gevolgen van het plan voor de geluidbelasting hebben we laten onderzoeken. De resultaten staan in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De toetsing van geluidbelasting is uitgevoerd op basis van de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op de woning van inspreker als gevolg van de Ringbaan-Noord neemt door de wegaanpassing af met 0,4 tot 0,7 dB. Dit komt doordat we op (een deel van) de Ringbaan-Noord geluidreducerend asfalt aanleggen. De geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg ligt ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet

		geluidhinder.
28.2	De toename van CO ₂ en fijnstof zal een grotere bedreiging van de gezondheid vormen.	We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken volgens de geldende wet- en regelgeving. Hierbij is voor stikstofdioxide en fijnstof in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de aanpassing van de Arnhemseweg. De resultaten staan in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De berekende concentraties stikstofdioxide en fijnstof zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat voor geen van de stoffen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. Op basis hiervan concluderen we dat ruim voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Er is dan ook geen sprake van een grote bedreiging voor de gezondheid.
28.3	De waarde van het pand zal afnemen.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
Conclusie Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijzigingen in het inpassingsplan.		

2.29 Zienswijze 29

	Zienswijze	Antwoord
29.1	De woning van inspreker ligt aan de Biezenweide en grenst met de achtertuin aan de Ringbaan Noord. Door de verbreding van één baan van de Ringbaan zal sprake zijn van veel meer geluidhinder dan nu het geval is.	De Ringbaan-Noord behoudt net als in de huidige situatie een 2x2-profiel. Dat wil zeggen twee rijbanen per rijrichting. Bij de kruising met de Arnhemseweg wordt een extra opstelstrook toegevoegd. Dit is nodig om de toename van verkeer bij de verkeerslichten vlot en veilig af te wikkelen. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting zijn in beeld gebracht. De resultaten staan in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De toetsing van geluidbelasting is uitgevoerd op basis van de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting op de woning van inspreker door de wegaanpassing afneemt met 0,5-0,6 dB. Dit komt doordat we op de Ringbaan-Noord geluidreducerend asfalt aanleggen. De geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg ligt ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De gecumuleerde waarde (geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) op de begane grond van de woning is maximaal 55 dB. Deze

		geluidbelasting is niet uitzonderlijk voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Een tuin is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder en wordt daarom niet meegenomen in het onderzoek. Gezien de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker is er echter geen aanleiding om te verwachten dat in de tuin sprake zou zijn van een onacceptabele geluidbelasting.
29.2	De toename van CO ₂ en fijnstof zal een grotere bedreiging van de gezondheid vormen.	We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken volgens de geldende wet- en regelgeving. Hierbij is voor stikstofdioxide en fijnstof in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de aanpassing van de Arnhemseweg. De resultaten staan in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De berekende concentraties stikstofdioxide en fijnstof zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat voor geen van de stoffen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. Op basis hiervan concluderen we dat ruim voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen die volgen uit de Wet milieubeheer. Er is dan ook geen sprake van een grote bedreiging voor de gezondheid.
29.3	Er is sprake van waardevermindering van de woning.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het inpassingsplan.		

2.30 Zienswijze 30

	Zienswijze	Antwoord
30.1	Het doortrekken van de A15 met aansluiting op de A12, zoals weergegeven in het Ontwerptracébesluit ViA15 (OTB A12/A15), heeft grote gevolgen voor de verkeersinfrastructuur in Zevenaar. Het vervallen van op- en afritten aan de A12 bij de Griethse Poort, het aanleggen van nieuwe op en afritten bij bedrijventerrein 7-Poort en het aanleggen van op en afritten van de A15 aansluitend op de Arnhemseweg/Oostsingel betekenen het vervallen van de historisch gegroeide verkeersafwikkeling in de stad Zevenaar.	De afsluiting van de Griethse Poort maakt geen deel uit van het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Deze afsluiting is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu.
30.2	De aansluiting van de Arnhemseweg op de A15, gepaard gaande met een verbreding van de Arnhemseweg tot 2x2 rijbanen, welke vervolgens aansluit op de Ringbanen in het centrum van Zevenaar dreigt te leiden tot een vierbaans verkeersweg rond het centrum van Zevenaar. Reeds nu al leiden deze wegen tot geluids- en milieuhinder (fijnstof) voor de bewoners. Gevreesd moet worden dat deze overlast na het tot stand komen van de op en afritten van de A15	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen passen we de Arnhemseweg aan. In hoofdzaak gaat het om het

	ontoelaatbaar toe zal nemen. In het ontwerp-inpassingsplan zoals dat nu gepresenteerd is, wordt daar geen aandacht aan geschonken.	toepassen van een wegprofiel van twee rijbanen per rijrichting. Ook de kruisingen ter hoogte van Schellenkrans-Roodwilligen en Methen-Ringbaan-Noord passen we aan. De aanpassing van de Arnhemseweg heeft gevolgen voor de leefomgeving. We hebben deze gevolgen laten onderzoeken. Daarbij is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Voor het inpassingsplan en de onderzoeken vormt het Tracébesluit ViA15 een autonome ontwikkeling. Dat betekent dat het tracébesluit is vastgesteld en we ervan uitgaan dat deze uitgevoerd wordt en dat we daar in ons plan ook rekening mee houden. Op basis van de onderzoeken naar de verschillende milieuaspecten concluderen we dat de aanpassing van de Arnhemseweg niet leidt tot onaanvaardbare milieueffecten. De Arnhemseweg wordt op basis van dit inpassingsplan op een acceptabele wijze ingepast in de omgeving. Ook na uitvoering van het project blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
30.3	In het ontwerp mist de optie om de Arnhemseweg direct na de aansluiting op de A15 terug te brengen van 2x2 rijstroken tot 1x2 rijstroken. Een verbreding van de Arnhemseweg op Zevenaars grondgebied komt zo te vervallen. Voor de verkeersafwikkeling dient dan een rondweg te worden aangelegd, beginnende parallel aan het tracé van de A15/A12, door opwaarderen (verbreden) van Helhoek en Helstraat. Op deze wijze wordt de Arnhemseweg ontlast en kan deze in zijn huidige vorm blijven bestaan.	Het inpassingsplan sluit aan op het Tracébesluit ViA15, dat in maart 2017 is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen (zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit) voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Deze toename is dusdanig groot dat het profiel van één rijstrook per rijrichting niet volstaat. Om het verkeer op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen is het noodzakelijk om de Arnhemseweg aan te passen. De Arnhemseweg krijgt dan twee rijstroken per rijrichting. Zonder deze maatregel zou de Arnhemseweg in de toekomst dichtslibben. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding

		voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing van de Arnhemseweg.
30.4	Het is opvallend hoeveel woningen te maken krijgen met een geluidsniveau dat rond de toelaatbare norm van 50 dB ligt. Verder is het opvallend dat enkele bewoners daarover separaat zijn ingelicht, gevolgd door een speciale infoavond. Deze gang van zaken verdient naar mening van insprekers niet de schoonheidsprijs.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en volgens de wettelijke eisen. Voor de woningen van insprekers geldt slechts op twee rekenpunten sprake is van een toename van de geluidbelasting van maximaal 1 dB. Aangezien de toename kleiner is dan (afgerond) 2 dB hoeft voor de woning van insprekers geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Bewoners van woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld zijn tijdens een informatiebijeenkomst over deze procedure geïnformeerd. Aangezien voor de woningen van insprekers geen hogere grenswaarde hoeft te worden vastgesteld, hebben insprekers geen uitnodiging ontvangen voor de informatiebijeenkomst over de hogere grenswaarde-procedure. Tijdens de algemene informatiebijeenkomsten in mei en november 2016 is overigens wel aandacht besteed aan de geluidssituatie voor alle omwonenden van de Arnhemseweg.
30.5	Insprekers hebben momenteel aan de achterzijde van de woning vrij uitzicht op de Arnhemseweg. De toename van de verkeersintensiteit zal leiden tot een aanzienlijke vermindering van de kwaliteit van de leefomgeving omdat in het ontwerp niet is voorzien in een geluidsafscherming aan de zuidzijde van de Arnhemseweg op Duivens grondgebied. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat de landschapsdeskundigen het open karakter van het landschap willen behouden. Insprekers zien dit als het meten met twee maten. Daar waar de provincie het plaatsen van windturbines wil toestaan wordt het open karakter van het landschap ondergeschikt gemaakt.	Aangezien de geluidbelasting bij de woningen van insprekers slechts beperkte toeneemt, is er geen noodzaak om geluidmaatregelen af te wegen. Omdat bij een andere woning aan de Schalmel wel sprake is van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB hebben we geluidmaatregelen ter hoogte van de kasteelwoningen afgewogen. Bij het opstellen van het inpassingsplan voor de maatregelen aan de Arnhemseweg is een integrale afweging gemaakt tussen verschillende relevante aspecten. Zo hebben we ook een afweging gemaakt tussen geluid, landschap en verkeerskunde. Wij zijn van mening dat de plaatsing van geluidafschermende maatregelen buiten de bebouwde kom stuit op belangrijke bezwaren van landschappelijke aard. Dit is onderbouwd in het document 'Toelichting keuzes afschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 5 september 2016. Effectieve geluidafscherming leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het open kommengebied ten noorden van de N810. Daarnaast vinden wij het met de gemeente Zevenaar van belang om de stadsentree aantrekkelijk vorm te geven. Geluidschermen zijn zeker in het buitengebied (ter hoogte van de kasteelwoningen), waar de openheid een specifieke kwaliteit is, onwenselijk en

		niet noodzakelijk. De aanleg van geluidafscherming is niet te vergelijken met de realisatie van een windturbine. Bij de plaatsing van windturbines wordt een eigen integrale afweging gemaakt, waarbij ook de inpassing in het landschap een belangrijk aandachtspunt is.
30.6	Insprekers zijn van mening dat geluidschermen langs de Arnhemseweg moeten worden geplaatst om hun leefomgeving te beschermen. Hierbij gaat het niet enkel om geluidsoverlast maar ook om overlast door autolantaarns die in de nachtelijke uren in hun slaapkamer schijnen.	Zoals in 30.5 beschreven vinden wij een scherm hier onwenselijk. De koplampen van auto's zijn niet op de woningen gericht. Van lichtoverlast zal daarom niet of nauwelijks sprake zijn.
Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.31 Zienswijze 31

	Zienswijze	Antwoord
31.1	In de georganiseerde informatiebijeenkomsten werd inspreker geconfronteerd met sterk veranderende metingen. In juni 2016 werd inspreker nog geïnformeerd over een toename op de Arnhemseweg door Zevenaar van thans ca 16.000 verkeersbewegingen naar 32.800 verkeersbewegingen. In de bijeenkomst van september 2016 is het aantal verkeersbewegingen na realisatie van de genoemde infrastructuur, zonder verdere onderbouwing hiervan, ineens verlaagd naar 26.800.	Het verschil tussen de beschreven verkeersintensiteit is te verklaren doordat in de tussentijd een actueler verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) beschikbaar is gekomen. Dit model gaat uit van lagere verkeersintensiteiten. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. De verkeersintensiteiten zijn - zoals gebruikelijk is bij (grote) infrastructurele projecten - geprognoseerd met behulp van een verkeersmodel. De verkeersprognose is gebaseerd op basis van allerlei factoren. Allereerst gaat het om socio-economische aspecten zoals ontwikkeling van brandstofprijzen, arbeidsparticipatie, gezinsgrootte, autogebruik en autobezit. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met wijzigingen of uitbreidingen van infrastructuur, zoals de aanleg van nieuwe wegen, de verbreding van bestaande wegen en de reconstructie van kruispunten.
31.2	Naar aanleiding van eerdere uitgangspuntmetingen met betrekking tot de geluidsbelasting op de woning van inspreker gedaan in 2015 (een belasting tussen de 53 en 58dB), is de woning van inspreker gecategoriseerd in de groep waarvoor geldt dat geluiddempende maatregelen genomen dienen te worden. Uit de laatste metingen, waarbij nu ineens de maximaal 26.800 verkeersbewegingen zijn gemeten en er sprake is van het toepassen van ZOAB, komt ineens naar voren dat de geluidsbelasting beperkt blijft tot 50 dB. Hierdoor is het voor de gemeente niet meer noodzakelijk geluiddempende maatregelen toe te passen. Dit komt op inspreker over als voor de gemeente	Het is niet duidelijk uit welk onderzoek de door inspreker genoemde geluidbelasting tussen de 53 en 58 dB komt. Bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek naar aanleiding van de aanpassingen aan de Arnhemseweg hoeven eerder uitgevoerde onderzoeken ook niet betrokken te worden (tenzij in een eerder stadium een hogere grenswaarde is vastgesteld). Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en conform wettelijke eisen. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd bij het ontwerp-inpassingsplan is rekening gehouden met de

	wel zeer gunstig uitvallende aanpassingen van eerdere onderzoeksuitslagen, waardoor mijn vertrouwen in de gepresenteerde uitslagen ver te zoeken is	verkeersintensiteiten uit het meest recente verkeersmodel (RVMK2016-ViA15). Ook het type asfalt is een belangrijke factor bij het bepalen van de geluidbelasting. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker als gevolg van de Arnhemseweg in de huidige situatie maximaal 51,4 dB bedraagt. Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg, waarbij ook geluidreducerende maatregelen genomen worden, neemt de geluidbelasting (beperkt) af tot maximaal ongeveer 51,1 dB. Aangezien er daarmee geen sprake is van een toename ten opzichte van de huidige situatie zijn we niet verplicht om voor de woning van inspreker aanvullende maatregelen af te wegen. De aanleg van geluidreducerend asfalt op de Arnhemseweg is voor de woning van inspreker voldoende om aan de eisen van de Wet geluidhinder te kunnen voldoen.
31.3	Inspreker vreest geluidseffecten ten gevolge van: • de verdubbeling van de verkeersintensiteit voor de woning; • de toename van het aantal tankauto-bewegingen tot maar liefst 960 per dag (waarvan zelfs 330 tot de zwaarste categorie behorend); • de aanleg van een verkeerskruispunt met stoplichten in plaats van de huidige rotonde; • het geluidswaarsteffect van de muur welke zal worden gelegd aan de noordzijde van de Arnhemseweg; • het accelereren van auto's teneinde 'het verkeerslicht te kunnen halen' en hard remmen van auto's die merken het groene licht toch niet meer te kunnen halen. En inspreker vreest dat deze effecten achteraf vele malen groter zullen zijn dan inspreker thans krijgt voorgespiegeld.	De door inspreker aangehaalde punten zijn in het akoestisch onderzoek betrokken. In dit onderzoek is rekening gehouden met de hoeveelheid verkeer, soort verkeer en het feit dat bij kruisingen met verkeerslichten auto's optrekken en afremmen, zoals de Wet geluidhinder dat voorschrijft. Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het 'Reken- en meetvoorschrift 2012'. Zodoende is ook rekening gehouden met de weerkaatsing van geluid door de muur bij Roodwilligen 1. In de praktijk heeft deze reflectie nauwelijks invloed op de hoogte van de geluidbelasting bij de woning van inspreker. Voor de woning van inspreker geldt dat er sprake is van een beperkte afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Dat komt met name doordat we geluidreducerend asfalt toepassen en doordat de Arnhemseweg in noordelijke richting wordt verschoven.
31.4	Inspreker verlangt nieuwe onafhankelijke nulmetingen van de verschillende optredende effecten en geluidsbelasting hiervan op de woning van inspreker alsmede een vergelijkende meting na realisatie van alle geplande werkzaamheden.	Bij toetsing aan de Wet geluidhinder is toetsing op basis van berekeningen de gangbare methode. De wijze waarop deze berekeningen uitgevoerd moeten worden is beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De uitgevoerde berekeningen voldoen aan de eisen in dit voorschrift. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de juistheid van de methode. Aanvullende metingen zijn niet voorgeschreven. Ook de andere effecten van de aanpassing van de Arnhemseweg zijn in beeld gebracht tijdens de voorbereiding van het inpassingsplan. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlage van het inpassingsplan. Wij zien geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
31.5	De verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op de Arnhemseweg op slechts enkele tientallen meters van de woning van inspreker heeft een	We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is

	drastisch effect op de luchtbelasting door de uitstoot van fijnstof. Ook zullen de witte buitenmuren hierdoor eerder worden aangeslagen en zullen deze vaker gereinigd moeten worden. Inspreker verlangt een nieuwe onafhankelijke nulmeting van de fijnstofbelasting op zijn woonomgeving, alsmede een vergelijkende meting na realisatie van alle geplande werkzaamheden.	opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. We verwachten niet dat inspreker de witte muren van zijn woning significant vaker moet reinigen als gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Wanneer er volgens inspreker toch een direct verband tussen de onderhoudsfrequentie en de aanpassing van de Arnhemseweg blijkt te zijn, dan kan inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen.
31.6	De verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen, in het bijzonder zwaardere voertuigen, op de Arnhemseweg op slechts enkele tientallen meters van de woning van inspreker zal een fors verergerend effect hebben op bodemtrillingen. Inspreker vreest de gevolgen hiervan voor de woning en het woongenot. Inspreker verlangt een nieuwe, onafhankelijke nulmeting van de belasting hiervan op zijn woonomgeving, alsmede een vergelijkende meting na realisatie van alle geplande werkzaamheden.	We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Eventuele overlast van trillingen is afhankelijk van de passages van zware voertuigen. De passages van lichte en middelzware voertuigen zijn niet relevant voor het aspect trillingen. Aangezien de Arnhemseweg verder van de woning van inspreker komt te liggen, is ons oordeel dat het niet aannemelijk is dat inspreker meer trillinghinder zal ondervinden. We zien geen aanleiding voor een nulmeting.
31.7	In de huidige situatie kijkt inspreker vanuit de woning vrij uit over een groenstrook met daarachter de Arnhemseweg met, voor inspreker, daarachter de wijk Roodwilligen. De autolichten van het verkeer komend uit de wijk Roodwilligen, wordt voor inspreker afgeschermd door de beplanting bovenop de rotonde. Door het verwijderen van de rotonde en vervanging hiervan door een kruispunt met verkeerslichten, zullen de lichten van de auto's komend uit Roodwilligen recht in de woning van inspreker schijnen, wat met name 's-avonds ondanks de afstand tot deze uitrit, zeker een zeer verstorend effect zal hebben op het woongenot.	Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het beperken van lichthinder een aandachtspunt. Gezien de ligging van de woning van inspreker tegenover de kruising en Roodwilligen, kan lichthinder echter waarschijnlijk niet worden voorkomen. Buiten de procedure van het inpassingsplan vindt een terugkoppeling plaats van de gedetailleerde uitwerking van het gebied. De voorgestelde groene inpassing van dit gebied is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.
31.8	Op enkele tientallen meters van de woning van inspreker worden verkeerslichten geplaatst welke, ook blijkens het voorgelegde concept inrichtingsplan, direct gericht zullen staan op de woonkamer van inspreker en het aan de voorkant geplaatste raam van vloer tot aan het plafond. Inspreker vreest dat het zicht op deze verkeerslichten een permanente impact zullen hebben op de vrije en onbezwaarde zicht vanuit de woning.	Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het uitzicht van de omwonenden een aandachtspunt. Gezien de ligging van de woning van inspreker tegenover de kruising kan het zicht op de verkeerslichten echter waarschijnlijk niet voorkomen worden. Buiten de procedure van het inpassingsplan vindt een terugkoppeling plaats van

		de gedetailleerde uitwerking van het gebied. De voorgestelde groene inpassing van dit gebied is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.
31.9	Inspreker verwacht dusdanige maatregelen dat inspreker van het bepaalde onder 31.7 en 31.8 volledig gevrijwaard blijft. Verder verlangt inspreker de aanleg van een wal tussen de Arnhemseweg en het plantsoen gelegen voor de Citer en tussen de woning van inspreker en de nieuw te installeren verkeerskruising aan de Arnhemseweg, alsmede mogelijke andere groenvoorzieningen en wel zodanig in het landschap ingepast dat deze daarin niet detoneren maar hier een geïntegreerd deel van uitmaken.	Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Buiten de procedure van het inpassingsplan vindt een terugkoppeling plaats van de gedetailleerde uitwerking van het gebied. De voorgestelde groene inpassing van dit gebied is mogelijk binnen de bestemmingen in het inpassingsplan. Vanuit akoestisch oogpunt is de aanleg van een wal niet noodzakelijk. Een groene wal vanuit landschappelijk oogpunt is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.
31.10	Kijkend naar zeer frequent optredend verkeersgedrag aan andere verkeerspleinen, waar weggebruikers gewoon zijn te accelereren bij nadering van de verkeerslichten en zelfs in eerste instantie blijven doorrijden nadat hun verkeerslicht al op rood staat, vreest inspreker eenzelfde effect op het verkeer in de benadering van de nieuw te realiseren verkeerslichten op het kruispunt aan de Arnhemseweg. De gevaarstelling voor medeweggebruikers, in het speciaal fietsers en voetgangers, maar ook de overige weggebruikers zal door de aanleg van de brede dubbelbaans verkeersader aan de Arnhemseweg met verkeerslichten, enorm toenemen. Inspreker verlangt verkeersafremmende maatregelen welke weggebruikers dwingen tot het aanhouden van een gelijkmatige verkeerssnelheid en welke de handhaving van de regels met betrekking tot verkeerslichten afdwingen.	Richting de voorbereiding van de uitvoering werken we het wegontwerp van de nieuwe, met verkeerslichten geregelde kruising verder uit. Hierbij is er uitgebreid aandacht voor de veiligheid van alle weggebruikers. De geldende richtlijnen vormen hiervoor een belangrijk uitgangspunt. De toegestane maximumsnelheid binnen de bebouwde kom bedraagt net als in de huidige situatie 50 km/u. Door de aanleg van een tweerichtingenfietspad ten zuiden van de Arnhemseweg proberen we het aantal oversteken op de Arnhemseweg te beperken. Het inpassingsplan, meer specifiek de bestemming 'Verkeer', biedt zo nodig voldoende ruimte om aanvullende (verkeersafremmende) maatregelen te treffen.
31.11	Inspreker verlangt dat ten behoeve van de veiligheid van voetgangers en fietsers, zowel voor inspreker als voor anderen, de mogelijkheden van de aanleg van een fietstunnel worden onderzocht.	Wij zien geen aanleiding voor de aanleg van een fietstunnel. De kruising Arnhemseweg-Roodwilligen-Schellenkrans wordt op een veilige manier ingericht, zowel voor langzaam verkeer als voor gemotoriseerd verkeer.
31.12	Inspreker vreest het optreden van een cumulatie-effect door alle genoemde geluids-, fijnstof, bodemtrillingen, verzakkingen door verval grondwaterstanden, vrij en onbezwaard uitzicht en gevaarstelling.	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. De Arnhemseweg verschuift in noordelijke richting, waardoor de weg verder van de woning van inspreker komt te liggen. Mede hierdoor is sprake van afnames van de geluidbelasting. Ook de gevolgen voor andere relevante thema's, zoals luchtkwaliteit en landschappelijke inpassing, zijn bekeken. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een

		aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
31.13	Ter compensatie van de te verwachten effecten op het woongenot van inspreker verlangt inspreker een evenredige financiële compensatie.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is.
31.14	Inspreker verlangt, voordat aanvang is genomen met de bedoelde infrastructurele werkzaamheden, een nulmeting middels een toetsbare waardebeoordeling van zijn woning en vervolgens na afloop van alle bedoelde werkzaamheden wederom een waardebeoordeling. Indien uit deze vergelijking een waardevermindering van de woning blijkt opgetreden, welke is toe te rekenen aan de uitgevoerde werkzaamheden, dan verlangt inspreker hiervoor financieel volledig gecompenseerd te worden.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is. Hierbij wordt de waardevermindering bepaald op basis van een vergelijking van het huidige (bestemmingsplan) en toekomstige (toekomstige) planologische regime. Er is daarom geen aanleiding voor het uitvoeren van een nulmeting.
31.15	Inspreker verlangt dat alle mogelijke maatregelen getroffen zullen worden zodat inspreker in staat wordt gesteld tot een vrije en goede bereikbaarheid van zijn woning.	Wij gaan ervan uit dat inspreker hier doelt op de bereikbaarheid tijdens de bouwwerkzaamheden. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op, waarin bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt is. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving dan tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen.
31.16	Voor zover noodzakelijk en van toepassing verlangt inspreker, in de aanloop naar de start van en ook gedurende de infrastructurele werkzaamheden, dat inspreker via één contactpersoon zijn vragen en klachten kan communiceren.	Voorlopig blijft de provincie Gelderland het aanspreekpunt voor de aanpassing van de Arnhemseweg. Indien de verantwoordelijkheid voor het project richting de uitvoering van het project wordt overgedragen, dan wordt de omgeving hierover geïnformeerd. Bij de start van de uitvoering van het project zal ook de aannemer een contactpersoon aandragen.
Conclusie		
Het onderzoek naar trillingen is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan		

2.32 Zienswijze 32

	Zienswijze	Antwoord
32.1	De plek van de woning van inspreker is zodanig dat een negatief percentage van de waarde van de woning en vrije uitzicht wordt bepaald door: - het aanbrengen van geluidwallen, - muren, - uitbreiding van 2x één rijstrook naar 2x twee rijstroken, - verkeerslichten, e.d. Ten gevolge hiervan zal deze waarde onder druk komen te staan.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
32.2	Inspreker eist dat er voordat er wordt aangevangen met de werkzaamheden	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om

	één nulmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk deskundige (makelaar) waarin de waardebeoordeling van de woning, vóór aanvang van de werkzaamheden wordt vastgelegd. Na afronding van de gehele werkzaamheden eist inspreker wederom een waardebeoordeling waarbij de resultaten worden vergeleken met de in de nulmeting vastgelegde waarden. Als er uit deze vergelijking een waardevermindering van de woning van inspreker wordt vastgesteld die is toe te rekenen aan de gehele inpassing "Arnhemseweg" (N810) i.v.m. doortrekking A15, dan eist inspreker hiervoor financieel te worden gecompenseerd.	planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is. Hierbij wordt de waardevermindering bepaald op basis van een vergelijking van het huidige (bestemmingsplan) en toekomstige (toekomstige) planologische regime. We zien geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
32.3	In de voorgenomen inpassing is aan de noordzijde evenwijdig aan de "Arnhemseweg" (N810), vanaf kruispunt Methen/ Ringbaan en de "Arnhemseweg" (N810) tot aan kruispunt Roodwilligen en Heerenmäten, een aarden geluidwal opgenomen aangevuld met een muur. De muur op deze wal zal een negatief beeldbepalend element zijn. Indien er een geluidwal dient te komen dan dient deze geheel een aarden wal te zijn.	Deze geluidmaatregel is nodig om de geluidbelasting op de achterliggende woningen te beperken. Een wal van drie meter hoog heeft vanwege het talud meer breedte nodig dan een combinatie van een wal en scherm. Er is geen ruimte voor een bredere uitvoering van de wal. In onze ogen wordt de wal op een goede manier ingepast in het landschap en is het scherm niet dusdanig opvallend dat sprake is van een negatief beeldbepalend element. Bovendien is de afstand van de woning van inspreker tot de wal met circa 100 meter relatief groot, waardoor het muurtje slechts beperkt zichtbaar zal zijn vanuit de woning van inspreker.
32.4	Ook aan de zuidzijde van de "Arnhemseweg" (N810) is voorgenomen, over een beperkte lengte, een wal te plaatsen. Ook op deze voorgenomen wal is een muurtje voorzien. Indien er een geluidwal dient te komen dan dient deze geheel een aarden wal te zijn. Verder verlangt inspreker dat deze aarden wal zodanig in het landschap ingepast wordt, dat hij daarin niet beeldbepalend is maar een geïntegreerd onderdeel van het geheel wordt.	De wal met geluidscherm ter hoogte van Citer was ten onrechte opgenomen in het landschapsplan bij het ontwerp-inpassingsplan. Er is op deze locatie geen noodzaak tot de aanleg van een wal met een geluidreducerende functie. Wel is een wal (zonder scherm) voorzien die een landschappelijke functie heeft. Het landschapsplan is op dit punt aangepast. Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het uitzicht van de omwonenden een aandachtspunt. De landschappelijke inpassing van de groenzone is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
32.5	Aan de noordzijde van de "Arnhemseweg" (N810), voorbij de inrit "Roodwilligen" in de richting Duiven, is een stenen muur voorzien. Deze muur zal het totale beeld in de omgeving zodanig verstoren. Het is dan ook ondenkbaar dat deze muur er komt. Het pand Roodwilligen 1, direct gelegen aan de "Arnhemseweg" (N810) is aangekocht. Verwijder (sloop) dit pand waardoor er ruimte komt om een geluidwal aan te leggen welke als beeld aansluit op de geluidswal Roodwilligen kruispunt Methen "Arnhemseweg" (N810). Voor de invulling van deze geluidwal verwijst inspreker naar de eerdere opmerkingen m.b.t. de aarden geluidwal.	Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er naar aanleiding van zienswijzen voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. De hoogte van de muur blijft relatief beperkt en min of meer gelijk aan de hoogte van gebruikelijke objecten als hagen en schuttingen. Daarmee vormt de muur geen opvallende karakteristiek binnen de bebouwde kom. Een hogere muur vinden we landschappelijk niet aanvaardbaar. Door de geluidwerende voorziening vorm te geven als een muur refereren we qua vorm aan de nabijgelegen kasteelwoningen en ontstaan associaties met een stadsmuur. Op deze wijze past de muur in het streven van de provincie en de

		gemeente naar een representatieve stadsentree. We hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de muur (gedeeltelijk) te vervangen door een wal. Dit is beschreven in een notitie die is opgenomen in de bijlage bij deze zienswijzennota. Om een met de muur vergelijkbare geluidreductie te krijgen moet een wal ongeveer vier meter hoog worden. Hier zien wij in overleg met de gemeente Zevenaar van af. Een dergelijke hoge wal past niet bij de gewenste aantrekkelijke stadsentree van Zevenaar. Er is geen noodzaak om het pand aan de Roodwilligen te slopen. De weg blijft op voldoende afstand van de woning. De woning zorgt daarnaast voor een geluidreductie op achterliggende woningen. Het slopen van de woning zou dan ook kapitaalvernietiging zijn.
32.6	Inspreker vereist een nulmeting voor wat betreft de geluidsbelasting voor aanvang van de werkzaamheden en een nieuwe meting wanneer de nieuwe situatie volledig operationeel is. Indien uit de 2^e meting blijkt dat er sprake is van een (te) hoge waarde, dan verlangt inspreker dat er de maatregelen die getroffen worden aan de woning van inspreker worden gecompenseerd.	Bij toetsing aan de Wet geluidhinder is toetsing op basis van berekeningen de gangbare methode. De wijze waarop deze berekeningen uitgevoerd moeten worden is beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. De uitgevoerde berekeningen voldoen aan de eisen in dit voorschrift. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de juistheid van de methode. Aanvullende metingen zijn niet voorgeschreven. Daarom zien wij geen aanleiding voor het uitvoeren van geluidmetingen. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting na aanpassing van de Arnhemseweg lager is dan de geluidbelasting in de huidige situatie. De afnames variëren van 0,2 dB tot 0,8 dB. Dit komt doordat de Arnhemseweg in noordelijke richting wordt verschoven en doordat geluidreducerend asfalt wordt toegepast.
32.7	Inspreker eist dat de resultaten van de eerder gemaakte berekening van de geluidsbelasting en de berekening met resultaten van de tweede berekening worden verstrekt. Daarnaast verneemt inspreker graag op welke gronden de eventueel veranderde factoren ten behoeve van deze tweede berekening zijn gebaseerd. Inspreker houdt zich het recht voor om te zijner tijd bezwaar aan te tekenen tegen deze gronden en de gebruikte factoren, zodra inspreker de gevraagde informatie heeft.	In het akoestisch onderzoek is beschreven wat de resultaten zijn van de berekeningen en op basis van welke uitgangspunten de geluidbelasting is berekend. De verschillen tussen het voorlopige akoestisch onderzoek bij het voorontwerp-inpassingsplan en het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan zijn grotendeels te verklaren doordat er in de tussentijd een nieuw (actueler) verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) beschikbaar is gekomen. Dit verkeersmodel gaat uit van lagere verkeersintensiteiten dan het verkeersmodel dat werd gebruikt ten tijde van de vaststelling van het voorontwerp-inpassingsplan. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. De hoeveelheid verkeer is geprognosticeerd op basis van allerlei factoren. Voorbeelden zijn de aanwezige en geplande infrastructuur, economische groei, bevolkingsontwikkeling, autobezit en brandstofprijzen. Deze factoren zijn niet statisch, zodat dit logischerwijs evenmin geldt voor de verkeersintensiteiten.

		Overigens wijken de berekende geluidniveaus in het akoestische onderzoek bij het definitieve inpassingsplan ook (beperkt) af van de geluidniveaus in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan. Dat komt doordat we het technisch ontwerp verder hebben uitgewerkt. We hebben de geluidniveaus opnieuw laten berekenen, onder meer omdat er een aantal kleine ontwerpwijzigingen zijn aangebracht, waaronder een beperkte verhoging van de muur bij Roodwilligen 1 en een aangepaste ligging van de geluidwal bij Altbroek.
32.8	Door het vergroten van de kruising met verkeerslichten zal sprake zijn van voortdurend remmende en optrekkende auto's. De kans is evident dat hierdoor sprake is van een verhoging van het fijnstofgehalte die boven de toelaatbare grenswaarden uit komt. Ook hiervoor verlangt inspreker een nulmeting voor en na uitvoering van de werkzaamheden. Indien blijkt dat de toelaatbare grenzen worden overschreden verlangt inspreker maatregelen.	We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit laten onderzoeken volgens de voorgeschreven methode ('Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'). De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld). Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. We zien dan ook geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
32.9	Uit de voorlichtingsavonden en de stukken blijkt dat er verkeersbeheersende maatregelen (30 km/h) worden genomen op de Arnhemseweg te weten vanaf kruispunt Methen/Ringbaan en tot aan kruispunt Roodwilligen/ Heerenmäten. Inspreker vraagt zich af hoe dit op een weg van 2 rijstroken wordt gehandhaafd.	Het inpassingsplan regelt geen verkeersbeheersende maatregelen. Ons is niet duidelijk waar in de stukken staat dat er 30 km/h gereden gaat worden. Op de Arnhemseweg zal de toegestane maximumsnelheid - net als in de huidige situatie - 50 km/h gaan bedragen.
32.10	Het fijnstof zal een extra vervuiling veroorzaken voor de woning van inspreker welke is opgebouwd uit een witte kalkzandsteen die nu eens in de 10 jaar gereinigd en geïmpregneerd moet worden. Wanneer in de nieuwe situatie blijkt dat inspreker vaker moet gaan reinigen en impregneren dan verlang inspreker hiervoor een compensatie.	We verwachten niet dat inspreker de witte muren van zijn woning significant vaker moet reinigen en impregneren als gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Wanneer er volgens inspreker toch een direct verband tussen de onderhoudsfrequentie en de aanpassing van de Arnhemseweg blijkt te zijn, dan kan inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen.
32.11	Als gevolg van de aanleg van de Betuwelijn is er discussie geweest omtrent het verzakken van huizen, wegen, straatwerk etc. De A15 gaat verdiept aangelegd worden. Welke maatregelen worden er genomen om verzakkingen te voorkomen?	De gevolgen van het project ViA15 zijn onderzocht tijdens de voorbereiding van het tracébesluit. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het tracébesluit vastgesteld in maart 2017. Tijdens de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is terug te vinden in het wateronderzoek dat als bijlage bij het inpassingsplan zit. Daarin zijn de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat door de verbreding van de bestaande Arnhemseweg scheuren gaan vertonen of huizen verzakken.
32.12	Als gevolg van de weersveranderingen krijgen we te maken met een extreem grote hoeveelheid regen. Het wordt steeds moeilijker deze grote hoeveelheden water in korte tijd af te voeren. Inspreker acht onderzoek hiernaar, zodat verzekerd is dat inspreker in de toekomst 'droge voeten' blijft houden. In de	In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze zit als bijlage bij het inpassingsplan. Daarin zijn ook de effecten van de maatregelen aan de Arnhemseweg op de waterhuishouding beschouwd.

	stukken wordt aangegeven dat het de “verwachting” is dat het uitgraven van een waterbekken in de wijk Reisenakker toereikend is. Inspreker lijkt dit met de nieuwe situatie van A15 en de Arnhemseweg en meer verharding zeer de vraag. Wanneer inspreker als gevolg van de nieuwe situatie in of bij de woning wateroverlast ondervindt met als gevolg schade, dan zal inspreker deze schade verhalen op de eigenaar van de weg.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
32.13	De hoeveelheid vrachtauto's (ca. 900 stuks) welke in de nieuwe situatie zullen passeren met als eigenschap o.a. trillingen zullen invloed hebben op het leven en wonen en zal leiden tot schade aan de woning. Dit wordt versterkt door een kruising met verkeerslichten met voortdurend remmende en optrekkende (vracht)auto's als gevolg. De kans dat door dit afremmen en optrekken in combinatie met de vergrote verkeersstroom er een verhoging van trillingen zal optreden is evident. Inspreker eist een nulmeting. Indien zich in de nieuwe situatie schade openbaart, behoudt inspreker zich het recht voor deze schade te verhalen bij de eigenaar van de weg.	We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Eventuele overlast van trillingen is afhankelijk van de passages van zware voertuigen. De passages van lichte en middelzware voertuigen zijn niet relevant voor het aspect trillingen. De Arnhemseweg komt niet dicht bij de woning van inspreker te liggen. Aangezien de afstand van de woning van inspreker tot de Arnhemseweg met circa 70 meter relatief groot is, is het niet aannemelijk dat inspreker meer trillinghinder zal gaan ondervinden. We zien geen aanleiding voor een nulmeting.
32.14	Inspreker vraagt aandacht voor sluipverkeer via Schellenkrans in de wijk Heerenmäten en vraagt welke maatregelen er zijn voorzien om dit te voorkomen.	Het is niet helemaal duidelijk of inspreker doelt op de uitvoeringsfase of op de gebruiksfase. Voor de start van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan. Hierbij vormt de bereikbaarheid van de omgeving een belangrijk aandachtspunt. Gestreefd wordt om sluipverkeer zoveel mogelijk te voorkomen. Richting de uitvoering komt er meer duidelijkheid over de wijze waarop de aannemer te werk zal gaan. In de gebruiksfase zal het verkeer op de Schellenkrans naar verwachting beperkt toenemen. Er is echter geen reden om aan te nemen dat hier een sluiproute ontstaat. De Arnhemseweg heeft in de toekomstige situatie voldoende capaciteit om de verwachte toename van verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen.
32.15	Inspreker vindt het wenselijk dat tijdens het gehele bouwtraject op een acceptabele wijze de Arnhemseweg, de wijk Heerenmäten en de woning van inspreker voor alle gebruikers optimaal bereikbaar blijft.	Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op. De bereikbaarheid vormt hierin een belangrijk aandachtspunt. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving dan tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen.
Conclusie Het onderzoek naar de vervanging van de geluidmuur naar een geluidwal is als bijlage opgenomen bij deze zienswijzenota.		

- Het onderzoek naar trillingen is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan

2.33 Zienswijze 33

	Zienswijze	Antwoord
33.1	Het doortrekken van de A15 met aansluiting op de A12, zoals weergegeven in het Ontwerp tracébesluit ViA15 (OTB A12/A15), heeft grote gevolgen voor de verkeersinfrastructuur in Zevenaar. Het vervallen van op- en afritten aan de A12 bij de Griethse Poort, het aanleggen van nieuwe op en afritten bij bedrijventerrein 7-Poort en het aanleggen van op en afritten van de A15 aansluitend op de Arnhemseweg/Oostsingel betekenen het vervallen van de historisch gegroeide verkeersafwikkeling in de stad Zevenaar.	De afsluiting van de Griethse Poort maakt geen deel uit van het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar)'. Deze afsluiting is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu.
33.2	De aansluiting van de Arnhemseweg op de A15, gepaard gaande met een verbreding van de Arnhemseweg tot 2x2 rijbanen, welke vervolgens aansluit op de Ringbanen in het centrum van Zevenaar dreigt te leiden tot een vierbaans verkeersweg rond het centrum van Zevenaar. Reeds nu al leiden deze wegen tot geluids- en milieuhinder (fijnstof) voor de bewoners. Gevreesd moet worden dat deze overlast na het tot stand komen van de op en afritten van de A15 ontoelaatbaar toe zal nemen. In het ontwerp-inpassingsplan zoals dat nu gepresenteerd is, wordt daar geen aandacht aan geschonken.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen passen we de Arnhemseweg aan. In hoofdzaak gaat het om het toepassen van een wegprofiel van twee rijbanen per rijrichting. Ook de kruisingen ter hoogte van Schellenkrans-Roodwilligen en Methen-Ringbaan-Noord passen we aan. De aanpassing van de Arnhemseweg heeft gevolgen voor de leefomgeving. We hebben deze gevolgen laten onderzoeken. Daarbij is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Voor het inpassingsplan en de onderzoeken vormt het Tracébesluit ViA15 een autonome ontwikkeling. Dat betekent dat het tracébesluit is vastgesteld en we ervan uitgaan dat deze uitgevoerd wordt en dat we daar in ons plan ook rekening mee houden. Op basis van de onderzoeken naar de verschillende milieuaspecten concluderen we dat de aanpassing van de Arnhemseweg niet leidt tot onaanvaardbare milieueffecten. De Arnhemseweg wordt op basis van dit inpassingsplan op een acceptabele wijze ingepast in de omgeving. Ook na uitvoering van het project blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
33.3	In het ontwerp mist de optie om de Arnhemseweg direct na de aansluiting op de A15 terug te brengen van 2x2 rijstroken tot 1x2 rijstroken. Een verbreding van de Arnhemseweg op Zevenaars grondgebied komt zo te vervallen. Voor de verkeersafwikkeling dient dan een rondweg te worden aangelegd, beginnende parallel aan het tracé van de A15/A12, door opwaarderen (verbreden) van	Het inpassingsplan sluit aan op het Tracébesluit ViA15, dat in maart 2017 is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen (zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit) voor dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Deze toename is dusdanig groot dat

	Helhoek en Helstraat. Op deze wijze wordt de Arnhemseweg ontlast en kan deze in zijn huidige vorm blijven bestaan.	het profiel van één rijstrook per rijrichting niet volstaat. Om het verkeer op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen is het noodzakelijk om de Arnhemseweg aan te passen. De Arnhemseweg krijgt dan twee rijstroken per rijrichting. Zonder deze maatregel zou de Arnhemseweg in de toekomst dichtslibben. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing van de Arnhemseweg.
33.4	Het is opvallend hoeveel woningen te maken krijgen met een geluidsniveau dat rond de toelaatbare norm van 50 dB ligt. Verder is het opvallend dat enkele bewoners daarover separaat zijn ingelicht, gevolgd door een speciale infoavond. Deze gang van zaken verdient naar mening van inspreker niet de schoonheidsprijs.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en volgens de wettelijke eisen. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg (afgerond) met 2 dB toeneemt. Om die reden moeten geluidmaatregelen worden afgewogen. Ter hoogte van de woning van inspreker wordt geluidreducerend asfalt toegepast, maar omdat er in de huidige situatie ook al geluidreducerend asfalt ligt, leidt dit niet tot een afname van de geluidbelasting. Aangezien aanvullende maatregelen (scherm of wal) omwille van landschappelijke redenen onwenselijk zijn kan de toename van de geluidbelasting bij de woning van inspreker niet worden weggenomen. Om die reden moet een hogere grenswaarde worden verleend. Bewoners van woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld zijn tijdens een informatiebijeenkomst over deze procedure geïnformeerd. Bewoners van woningen waarvoor geen hogere grenswaarde hoeft te worden vastgesteld hebben geen uitnodiging ontvangen voor de informatiebijeenkomst over de hogere grenswaarde-procedure. Tijdens de algemene informatiebijeenkomsten in mei en november 2016 is overigens wel aandacht besteed aan de geluidssituatie voor alle omwonenden van de

		Arnhemseweg.
33.5	Inspreker heeft momenteel aan de achterzijde van de woning vrij uitzicht op de Arnhemseweg. De toename van de verkeersintensiteit zal leiden tot een aanzienlijke vermindering van de kwaliteit van de leefomgeving omdat in het ontwerp niet is voorzien in een geluidsafscherming aan de zuidzijde van de Arnhemseweg op Duivens grondgebied. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat de landschapsdeskundigen het open karakter van het landschap willen behouden. Inspreker ziet dit als het meten met twee maten. Daar waar de provincie het plaatsen van windturbines wil toestaan wordt het open karakter van het landschap ondergeschikt gemaakt.	Bij het opstellen van het inpassingsplan voor de maatregelen aan de Arnhemseweg is een integrale afweging gemaakt tussen verschillende relevante aspecten. Zo hebben we ook een afweging gemaakt tussen geluid, landschap en verkeerskunde. Wij zijn van mening dat de plaatsing van geluidafschermende maatregelen buiten de bebouwde kom stuit op belangrijke bezwaren van landschappelijke aard. Dit is onderbouwd in het document 'Toelichting keuzes afschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 5 september 2016. Effectieve geluidafscherming leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het open kommengebied ten noorden van de N810. Daarnaast vinden wij het met de gemeente Zevenaar van belang om de stadsentree aantrekkelijk vorm te geven. Geluidschermen zijn zeker in het buitengebied (ter hoogte van de kasteelwoningen), waar de openheid een specifieke kwaliteit is, onwenselijk en niet noodzakelijk. De aanleg van geluidafscherming is niet te vergelijken met de realisatie van een windturbine. Bij de plaatsing van windturbines wordt een eigen integrale afweging gemaakt, waarbij ook de inpassing in het landschap een belangrijk aandachtspunt is.
33.6	Inspreker is van mening dat geluidschermen langs de Arnhemseweg moeten worden geplaatst om hun leefomgeving te beschermen. Hierbij gaat het niet enkel om geluidsoverlast maar ook om overlast door autolantaarns die in de nachtelijke uren in hun slaapkamer schijnen.	Zoals in 30.5 beschreven vinden wij een scherm hier onwenselijk. De koplampen van auto's zijn niet op de woningen gericht. Van lichtoverlast zal daarom niet of nauwelijks sprake zijn.
Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.34 Zienswijze 34

	Zienswijze	Antwoord
34.1	Waar in mei 2016 nog werd gesproken over een toename tot 32.800 voertuigen na realisatie van de infrastructuur aanpassingen, wordt in september 2016 gesproken over een toename tot 26.800 voertuigen. Deze gewijzigde gegevens zouden gebaseerd zijn op nieuwe landelijke prognoses over toename autobezit. Hierover is inspreker verbaasd, aangezien in de landelijke pers steeds wordt aangegeven dat er in Nederland meer auto's komen.	Het verschil tussen de beschreven verkeersintensiteit in het voorontwerp-inpassingsplan en het ontwerp-inpassingsplan is te verklaren doordat in de tussentijd een actueler verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) beschikbaar is gekomen. Dit model gaat uit van lagere verkeersintensiteiten. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt.

		De verkeersintensiteiten zijn - zoals gebruikelijk is bij (grote) infrastructurele projecten - geprognoseerd met behulp van een verkeersmodel. De verkeersprognose is gebaseerd op basis van allerlei factoren. Allereerst gaat het om socio-economische aspecten zoals ontwikkeling van brandstofprijzen, arbeidsparticipatie, gezinsgrootte, autogebruik en autobezit. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met wijzigingen of uitbreidingen van infrastructuur, zoals de aanleg van nieuwe wegen, de verbreding van bestaande wegen en de reconstructie van kruispunten.
34.2	Bij de berekeningen van de verkeersintensiteit wordt uitgegaan van berekeningen op basis van verwachte verkeersstromen op hele andere wegen in een ander deel van het land, die gevolgen zouden hebben voor de verkeersstromen langs de Arnhemseweg. Volgens inspreker is dit onterecht. De verkeersstromen langs deze weg zullen naar verwachting toenemen, aangezien de bewoners van een groot deel van Zevenaar en Rijnwaarden via deze route Zevenaar in zullen rijden als de aansluiting bij de Griethse Poort is verdwenen.	De verkeersintensiteit wordt berekend met behulp van een gevalideerde rekenmethode. Hierbij wordt rekening gehouden met allerlei factoren. Voor een toelichting wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 34.1 van deze zienswijze. Ook het afsluiten van de Griethse Poort en de nieuwe snelwegaansluiting bij Zevenaar-Oost zijn opgenomen in het verkeersmodel. We houden dus rekening met veranderende verkeersstromen in Zevenaar als gevolg van project ViA15. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit inderdaad circa 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met andere autonome ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen voor, dat het verkeer op de Arnhemseweg in de toekomst toeneemt. Ter hoogte van het wegvak tussen Roodwilligen en Ringbaan-Noord rijden in 2033 naar verwachting circa 25.790 motorvoertuigen per etmaal. Om deze toename in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen passen we de Arnhemseweg aan. Door de aanpassing van de Arnhemseweg neemt het verkeer in 2033 toe tot circa 27.770 motorvoertuigen per etmaal. Dit is beschreven in hoofdstuk 3 van de toelichting van het inpassingsplan.
34.3	Inspreker verwacht door de toegenomen verkeersintensiteit geluidshinder aan haar woning te ervaren. Eerdere metingen gaven aan dat voor de woning een toekomstige waarde van 51,51 – 52,94 dB was berekend. Nu wordt opeens aangegeven dat er een verwachte waarde van rond de 50dB is. De daling hiervan ziet inspreker graag onderbouwd.	Het is niet helemaal duidelijk waar de door inspreker genoemde getallen vandaan komen. Bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek naar aanleiding van de aanpassingen aan de Arnhemseweg hoeven eerder uitgevoerde onderzoeken ook niet betrokken te worden (tenzij in een eerder stadium een hogere grenswaarde is vastgesteld). Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met behulp van een gevalideerde rekenmethode en volgens de wettelijke eisen. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd bij het ontwerp-inpassingsplan is rekening gehouden met de verkeersintensiteiten die volgen uit het meest recente verkeersmodel (RVMK2016-ViA15). Ook het type asfalt is een belangrijke factor bij het bepalen van de geluidbelasting.

		Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker in de huidige situatie maximaal 50,0 dB bedraagt. Ondanks de wegaanpassing en de toename van de verkeersintensiteit blijft de geluidbelasting 50,0 dB. Dit komt vooral doordat we geluidreducerend asfalt aanleggen. Aangezien er geen sprake is van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie zijn we niet verplicht om voor de woning aanvullende maatregelen af te wegen. De aanleg van geluidreducerend asfalt op de Arnhemseweg is voor de woning van inspreker voldoende om aan de eisen van de Wet geluidhinder te voldoen.
34.4	De geplande verkeersregelininstallatie gaat naar mening van inspreker veel geluidshinder veroorzaken door het vele remmen en optrekken van het verkeer. Inspreker vraagt zich af of hier rekening mee is gehouden.	Door afremmend en optrekkend verkeer bij kruispunten kan inderdaad sprake zijn van een hogere geluidbelasting. Daarom is in het akoestisch onderzoek een zogenoemde kruispunttoeslag toegepast bij geregelde kruispunten, waaronder de kruising Arnhemseweg-Roodwilligen-Schellenkrans. Deze correctie houdt rekening met de verhoogde geluidbelasting ter hoogte van kruisingen.
34.5	Inspreker verwacht mogelijk ook trillinghinder aan de woning te ondervinden door de toegenomen verkeersintensiteit en met name de te verwachten zwaardere voertuigen (vrachtverkeer en tankauto's) die de Arnhemseweg zullen gaan gebruiken. Hier dient naar de mening van inspreker onderzoek naar te worden gedaan.	We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Eventuele overlast van trillingen is afhankelijk van de passages van zware voertuigen. De passages van lichte en middelzware voertuigen zijn niet relevant voor het aspect trillingen. De Arnhemseweg komt niet dicht bij de woning van inspreker te liggen. De afstand van de woning van inspreker tot de Arnhemseweg is met circa 80 meter relatief groot. Het is niet aannemelijk dat inspreker meer trillinghinder zal gaan ondervinden. We zien geen aanleiding voor een nulmeting.
34.6	Inspreker maakt zich zorgen over de grondwaterstand rondom de woning. In de beschikbare stukken leest inspreker weinig over het behouden van deze grondwaterstand. Inspreker verzoekt om meer informatie hierover.	Tijdens de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is terug te vinden in de bijlagen van het inpassingsplan. In deze toets zijn de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat door de verbreding van de bestaande Arnhemseweg scheuren gaan vertonen of huizen verzakken.
34.7	Indien de woning van inspreker schade ondervindt door de werkzaamheden die het inrichtingsplan met zich meebrengt, wenst inspreker hiervoor schadeloos gesteld te worden.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
34.8	Inspreker heeft begrepen dat er naar verwachting 960 tankauto's over de Arnhemseweg zullen gaan rijden, waarvan 330 van de zwaarste categorie. Inspreker hoort graag hoe de veiligheid als bewoners van Citer 2 is gegarandeerd in geval van een calamiteit.	Voor het inpassingsplan hebben we onderzoek laten doen naar het aspect externe veiligheid. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is betrokken bij de totstandkoming van het onderzoek. Volgens het onderzoek zullen in de toekomstige situatie naar verwachting een

		kleine 1000 tankauto's per jaar over de Arnhemseweg rijden: 333 met brandbare vloeistoffen, 333 met zeer brandbare vloeistoffen en 330 met brandbare gassen. In het onderzoek zijn het plaatsgebonden risico en groepsrisico in beeld gebracht. Hoewel het plaatsgebonden risico toeneemt, voldoet de situatie ook na realisatie van het project aan de wettelijke normen. Ook het groepsrisico neemt toe. Dit blijft echter ruim onder de oriëntatiewaarde. Daarmee staat het aspect externe veiligheid de aanpassing van de Arnhemseweg niet in de weg. Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij het inpassingsplan. De kans op een ongeval met een tankauto en een noodsituatie tot gevolg is dusdanig gering, dat in onze ogen sprake is van een aanvaardbare situatie. Mocht er toch een ongeval plaatsvinden, dan zijn er in de omgeving van de Arnhemseweg voldoende mogelijkheden om het gebied te verlaten.
34.9	Inspreker verwacht dat met name scholieren die het fietspad gebruiken, niet voor het verkeerslicht zullen wachten tot zij over kunnen steken, maar dat zij iets eerder de weg over zullen gaan steken om zo snel mogelijk hun route te kunnen vervolgen. Inspreker vraagt of hierover nagedacht is en belangrijker nog of hiervoor oplossingen te bedenken zijn.	Gelukkig houden de meeste mensen zich aan de verkeersregels. Helaas kunnen we in het wegontwerp geen rekening houden met individuen die toch door rood fietsen. Een adequate manier om het aantal fietsers dat door rood fietst te beperken, is de plaatsing van wachttijdvoorspellers. Deze geven fietsers een beeld van de vertraging die het rode licht veroorzaakt. Richting de uitvoering van het project wegen we het al dan niet plaatsen van wachttijdvoorspellers af. Deze maatregel is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' en is daardoor niet relevant voor het inpassingsplan.
34.10	Inspreker gaat ervan uit dat er extra aandacht wordt besteed aan het verlaten van de Citer naar de Schellenkrans toe. Inspreker voorziet dat het in drukke periodes moeilijk wordt vanaf de Citer de Schellenkrans op te rijden, aangezien er dan auto's zullen staan te wachten voor het verkeerslicht.	Het huidige technisch ontwerp gaat uit van twee opstelstroken voor verkeer van de Schellenkrans richting de Arnhemseweg. Daarmee is er voldoende ruimte om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat verkeer vanuit de straten Citer en Triangel de Schellenkrans moeilijk op kunnen rijden. Bovendien zal de toename van het verkeer op de Schellenkrans naar verwachting beperkt zijn.
34.11	Inspreker verwacht dat auto's bij de verkeerslichteninstallatie regelmatig nog even snel extra gas geven om door het oranje licht te kunnen rijden. Dit levert gevaarlijke situaties op. Inspreker verzoekt te kijken naar snelheid beperkende maatregelen richting de verkeerslichteninstallatie om dit gedrag te voorkomen.	Richting de voorbereiding van de uitvoering werken we het wegontwerp van de nieuwe, met verkeerslichten geregelde kruising verder uit. Hierbij is er uitgebreid aandacht voor de veiligheid van alle weggebruikers. De geldende richtlijnen vormen hiervoor een belangrijk uitgangspunt. De toegestane maximumsnelheid binnen de bebouwde kom bedraagt net als in de huidige situatie 50 km/u. Het inpassingsplan, meer specifiek de bestemming 'Verkeer', biedt zo nodig voldoende ruimte om aanvullende (verkeersafremmende) maatregelen te treffen.
34.12	Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg vervuilt niet alleen het uitzicht van inspreker, ook verwacht inspreker dat het buitenklimaat rondom de woning zal verslechteren. Het vrije en groene uitzicht van inspreker verdwijnt en maakt plaats voor uitzicht op verkeer en de verkeerslichteninstallatie. Verder zal in de avond het verkeer dat vanuit Roodwilligen komt met de koplampen rechtstreeks de woonkamer in schijnen. Ook zullen de gekleurde verkeerslichten de woning	Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het beperken van lichthinder een aandachtspunt. Gezien de ligging van de woning van inspreker tegenover de

	van inspreker inschijnen.	kruising en Roodwilligen, kan lichthinder echter waarschijnlijk niet worden voorkomen. Buiten de procedure van het inpassingsplan vindt een terugkoppeling plaats van de gedetailleerde uitwerking van het gebied. De voorgestelde groene inpassing van dit gebied is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.
34.13	Inspreker verwacht een toename van geluids- en fijnstofoverlast in de achtertuin na aanpassing van de Arnhemseweg.	We hebben de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld laten brengen. De resultaten staan in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De toetsing van geluidbelasting is uitgevoerd op basis van de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder. Hierbij gaat het om geluidbelasting op de gevels van een woning. Een tuin is geen geluidgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder en is daarom niet meegenomen. Er is geen aanleiding om te verwachten dat de geluidbelasting in de tuin van inspreker onacceptabel hoog zal zijn. Aangezien de tuin aan de achterzijde ligt zal de woning een belangrijke afscherming vormen voor geluideffecten als gevolg van verkeer op de Arnhemseweg. Ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben we in beeld laten brengen. De resultaten hiervan staan in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.
34.14	Alle eerdergenoemde punten tasten het woongenot van inspreker aan en naar verwachting ook de waarde van de woning.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
34.15	Het fijnstof zal een extra vervuiling veroorzaken voor de witte woning van inspreker. Door de verhoging van de verkeersstromen zullen de gevels vaker gereinigd moeten worden. Hiervoor verlangt inspreker een compensatie.	We verwachten niet dat inspreker de witte muren van zijn woning significant vaker moet reinigen als gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. Wanneer er volgens inspreker toch een direct verband tussen de onderhoudsfrequentie en de aanpassing van de Arnhemseweg blijkt te zijn, dan kan inspreker een verzoek om schadevergoeding indienen.
34.16	Alle hierboven genoemde punten cumuleren. Daarom verzoekt inspreker om voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting van de waarde en de bouwkundige staat van de woning van inspreker te laten verrichten door een onafhankelijke instantie. Na afloop van de werkzaamheden dient eenzelfde meting van de woningwaarde en de bouwkundige staat van de woning verricht te worden. De rapporten van deze metingen verwacht inspreker te ontvangen. Indien blijkt dat de woning van inspreker in waarde is gedaald door de aanpassing van de Arnhemseweg, verwacht inspreker een vergoeding van	De werkzaamheden (met name graafwerkzaamheden en asfalteren) tijdens de realisatiefase zijn bij de Arnhemseweg niet zo ingrijpend dat schadelijke trillingen verwacht worden. Bovendien geldt dat de Arnhemseweg niet dicht bij de woning van inspreker komt te liggen. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op trillingsschade voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn. Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om

	deze waardedaling. Ook gaat inspreker ervan uit dat indien sprake is van bouwkundige schade door de werkzaamheden, deze schade vergoed wordt.	planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is. Hierbij wordt de waardevermindering bepaald op basis van een vergelijking van het huidige (bestemmingsplan) en toekomstige (toekomstige) planologische regime. We zien geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
34.17	Teneinde discussies over wie waarvoor aanspreekpunt is, uit de weg te gaan en de communicatie zo helder mogelijk te laten verlopen, wenst inspreker te allen tijde uitsluitend met één partij in gesprek te zijn over alle genoemde punten.	Voorlopig blijft de provincie Gelderland het aanspreekpunt voor de aanpassing van de Arnhemseweg. Indien de verantwoordelijkheid voor het project richting de uitvoering wordt overgedragen aan een aannemer, dan wordt de omgeving hierover tijdig geïnformeerd.
34.18	Indien de door u gegeven antwoorden onduidelijk zijn, behoudt inspreker zich het recht voor om een nadere toelichting te vragen en zal deze toelichting ook verstrekt worden.	Dit nemen wij voor kennisgeving aan.
34.19	Inspreker ontvangt graag bericht over de wijze waarop de bereikbaarheid van de woning van inspreker tijdens de werkzaamheden gegarandeerd wordt. Niet enkel voor inspreker zelf maar ook voor hulpdiensten.	Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan op, waarbij bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt vormt. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving dan tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen. Vanzelfsprekend moeten hulpdiensten de woning van inspreker altijd kunnen bereiken.
Conclusie Het onderzoek naar trillingen wordt toegevoegd aan de bijlage bij het inpassingsplan.		

2.35 Zienswijze 35

	Zienswijze	Antwoord
35.1	Inspreker verlangt voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een nulmeting waarin de waardebepaling van de woning voor de werkzaamheden wordt vastgelegd. Na uitvoering van de werkzaamheden verlangt inspreker wederom een nulmeting naar de waardebepaling van de woning. Als uit deze vergelijking een waardevermindering volgt die toe te rekenen is aan de uitgevoerde werkzaamheden, dan verlangt inspreker hiervoor financieel gecompenseerd te worden.	Het staat inspreker vrij om op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek om planschadevergoeding in te dienen, nadat het inpassingsplan onherroepelijk geworden is. Hierbij wordt de waardevermindering bepaald op basis van een vergelijking van het huidige (bestemmingsplan) en toekomstige (toekomstige) planologische regime. We zien geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
35.2	Door het vergroten van de kruising met verkeerslichten zal sprake zijn van voortdurend remmende en optrekkende auto's. De kans is evident dat hierdoor sprake is van een verhoging van het fijnstofgehalte die boven de toelaatbare grenswaarden uit komt. Ook hiervoor verlangt inspreker een nulmeting voor en na uitvoering van de werkzaamheden. Indien blijkt dat de toelaatbare grenzen	We hebben de gevolgen voor de luchtkwaliteit laten onderzoeken volgens de voorgeschreven methode ('Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'). De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld). Op dit punt

	worden overschreden verlangt inspreker maatregelen.	wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. We zien dan ook geen aanleiding voor het uitvoeren van metingen.
35.3	In vergelijking met de huidige situatie is er een vergroting van de verkeersstromen inclusief zwaar vrachtverkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen te verwachten. Inspreker verlangt een calamiteitenplan gericht op de periode van de werkzaamheden dat voorziet in stappen voor de afwikkeling van ongevallen, brand, explosies etc.	Deze zienswijze gaat over de uitvoering van het plan en niet over het inpassingsplan. De aannemer die het werk aan de Arnhemseweg gaat uitvoeren zal een uitvoeringsplan maken. Daarin houdt hij ook rekening met calamiteiten tijdens uitvoering.
35.4	Voorafgaand aan de werkzaamheden verlangt inspreker een plan voor de toegankelijkheid van de wijk en woning gedurende de werkzaamheden.	Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de aanpassing van de Arnhemseweg wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid tijdens de uitvoering is ook geen onderwerp voor de vaststelling van het inpassingsplan. Richting de uitvoering van het project stelt de aannemer een uitvoeringsplan, waarbij bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt vormt. We streven ernaar om de omgeving van de Arnhemseweg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. De aannemer zal de omgeving dan tijdig informeren over eventuele wegafsluitingen. Vanzelfsprekend moeten hulpdiensten de woning van inspreker altijd kunnen bereiken.
35.5	De werkzaamheden zullen mogelijk leiden tot een daling van de grondwaterstand. Inspreker verlangt een nulmeting m.b.t de bouwkundige staat van de woning en garage voorafgaande van de werkzaamheden en na afloop van de werkzaamheden. Indien blijkt dat er schade aan de woning is opgetreden verwacht inspreker dat de kosten voor het herstel worden vergoed/gecompenseerd.	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is terug te vinden in de bijlage bij het inpassingsplan. In de watertoets zijn de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten. Wij zien dan ook geen aanleiding voor een nulmeting.
35.6	In de voorgenomen inpassing is langs de Arnhemseweg, ter hoogte van de woning van inspreker, een geluidswal opgenomen. Op deze aarden wal staat een muurtje, hiertegen maakt inspreker bezwaar. Het muurtje zal een negatief beeldbepalend element zijn. Indien er een geluidswal dient te komen dat dient deze geheel een aarden wal te zijn.	Deze maatregel is nodig om de geluidbelasting op de achterliggende woningen te beperken. Een wal van drie meter hoog heeft vanwege het talud meer breedte nodig dan een combinatie van een wal en scherm. Er is geen ruimte voor een bredere uitvoering van de wal. In onze ogen wordt de wal op een goede manier ingepast in het landschap en is het scherm niet dusdanig opvallend dat sprake is van een negatief beeldbepalend element. Bovendien is de afstand van de woning van inspreker tot de wal met circa 100 meter relatief groot, waardoor het muurtje slechts beperkt zichtbaar zal zijn vanuit de woning van inspreker.
35.7	Aan de zuidzijde van de Arnhemseweg is voorgenomen over een beperkte lengte een wal met daarop een muurtje te plaatsen. Ook van deze wal verlangt inspreker dat deze geheel een aarden wal wordt welke zodanig landschappelijk wordt ingepast dat de wal een geïntegreerd onderdeel uitmaakt van het landschap.	De wal met geluidscherm ter hoogte van Citer was ten onrechte opgenomen in het landschapsplan bij het ontwerp-inpassingsplan. Er is op deze locatie geen noodzaak tot de aanleg van een wal met een geluidreducerende functie. Wel is een wal (zonder scherm) voorzien die een landschappelijke functie heeft. Het landschapsplan is op dit punt aangepast. Ons doel is te zorgen voor een goede inpassing van de Arnhemseweg. Daarom hebben wij een landschapsarchitect de opdracht gegeven om in overleg met een aantal direct omwonenden te komen tot een ontwerp voor een goede, groene

		ruimtelijke inpassing van het gebied tussen de Arnhemseweg en de Schellenkrans / Citer. Bij de totstandkoming van het ontwerp vormt het uitzicht van de omwonenden een aandachtspunt. De landschappelijke inpassing van de groenzone is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
35.8	Aan de noordzijde van de Arnhemseweg, voorbij de inrit Roodwilligen in de richting Duiven, is een stenen muur voorzien. Deze muur zal het totale beeld in de omgeving zodanig verstoren. Het is dan ook ondenkbaar dat deze muur er komt. Het pand Roodwilligen 1, direct gelegen aan de "Arnhemseweg" (N810) is aangekocht. Verwijder (sloop) dit pand waardoor er ruimte komt om een geluidwal aan te leggen welke als beeld aansluit op de geluidswal Roodwilligen kruispunt Methen "Arnhemseweg" (N810). Voor de invulling van deze geluidwal verwijst inspreker naar de eerdere opmerkingen m.b.t. de aarden geluidwal.	Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er naar aanleiding van zienswijzen voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. De hoogte van de muur blijft relatief beperkt en min of meer gelijk aan de hoogte van gebruikelijke objecten als hagen en schuttingen. Daarmee vormt de muur geen opvallende karakteristiek binnen de bebouwde kom. Een hogere muur vinden we landschappelijk niet aanvaardbaar. Door de geluidwerende voorziening vorm te geven als een muur refereren we qua vorm aan de nabijgelegen kasteelwoningen en ontstaan associaties met een stadsmuur. Op deze wijze past de muur in het streven van de provincie en de gemeente naar een representatieve stadsentree. We hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de muur (gedeeltelijk) te vervangen door een wal. Dit is beschreven in een notitie die is opgenomen in de bijlage bij deze zienswijzennota. Om een met de muur vergelijkbare geluidreductie te krijgen moet een wal ongeveer vier meter hoog worden. Hier zien wij in overleg met de gemeente Zevenaar van af. Een dergelijke hoge wal past niet bij de gewenste aantrekkelijke stadsentree van Zevenaar. Er is geen noodzaak om het pand aan de Roodwilligen te slopen. De weg blijft op voldoende afstand van de woning. De woning zorgt daarnaast voor een geluidreductie op achterliggende woningen. Het slopen van de woning zou dan ook kapitaalvernietiging zijn.
35.9	Inspreker eist dat de resultaten van de eerdere gemaakte berekening en de berekening met resultaten van de tweede berekening worden verstrekt. Daarnaast verneemt inspreker graag op welke gronden de eventueel veranderde factoren ten behoeve van deze tweede berekening zijn gebaseerd. Inspreker houdt zicht het recht voor om te zijner tijd bezwaar aan te tekenen tegen deze gronden en de gebruikte factoren, zodra inspreker de gevraagde informatie heeft.	In het akoestisch onderzoek is beschreven wat de resultaten zijn van de berekeningen en op basis van welke uitgangspunten de geluidbelasting is berekend. De verschillen tussen het voorlopige akoestisch onderzoek bij het voorontwerp-inpassingsplan en het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan zijn grotendeels te verklaren doordat er in de tussentijd een nieuw (actueler) verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) beschikbaar is gekomen. Dit verkeersmodel gaat uit van lagere verkeersintensiteiten dan het verkeersmodel dat werd gebruikt ten tijde van de vaststelling van het voorontwerp-inpassingsplan. Bij vaststelling van een inpassingsplan gaan we altijd uit van de meest actuele cijfers. Daarom hebben we gedurende het proces dit actuele model gebruikt. De hoeveelheid verkeer is geprognosticeerd op basis van allerlei factoren. Voorbeelden zijn de aanwezige en geplande infrastructuur, economische groei,

		bevolkingsontwikkeling, autobezit en brandstofprijzen. Deze factoren zijn niet statisch, zodat dit logischerwijs evenmin geldt voor de verkeersintensiteiten. Overigens wijken de berekende geluidniveaus in het akoestische onderzoek bij het definitieve inpassingsplan ook (beperkt) af van de geluidniveaus in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-inpassingsplan. Dat komt doordat we het technisch ontwerp verder hebben uitgewerkt. We hebben de geluidniveaus opnieuw laten berekenen, onder meer omdat er een aantal kleine ontwerpwijzigingen zijn aangebracht, waaronder een beperkte verhoging van de muur bij Roodwilligen 1 en een aangepaste ligging van de geluidwal bij Altbroek. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.36 Zienswijze 36

	Zienswijze	Antwoord
36.1	Inspreker is het niet eens met het Ontwerp-inpassingsplan voor Arnhemseweg en de Hengelder in Zevenaar.	Inspreker is door middel van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan in staat gesteld een zienswijze in te dienen op het plan. Doordat inspreker de zienswijze niet verder heeft onderbouwd, kunnen wij niet herleiden waarom inspreker het niet eens is met het plan. Het is daarom voor ons niet mogelijk een gerichte reactie te formuleren en daarmee eventuele pijnpunten toe te lichten of onduidelijkheden bij inspreker weg te nemen.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het inpassingsplan.		

2.37 Zienswijze 37

	Zienswijze Gemeente Zevenaar	Antwoord
37.1	De gemeente Zevenaar spreekt de waardering uit over de voortvarendheid van het opstellen van het inpassingsplan en de samenwerking. Er zijn echter nog een aantal aspecten waarvoor aandacht wordt gevraagd.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
37.2	De verkeersintensiteit op de Arnhemseweg neemt toe. Hierdoor neemt ook de geluidsbelasting op de directe omgeving toe. De gemeente Zevenaar vindt een goed leefklimaat belangrijk. Daarnaast moet er sprake zijn van een goede landschappelijke inpassing van de weg. Er is sprake van een dilemma tussen	We onderschrijven het spanningsveld tussen maatregelen tegen geluidbelasting en landschappelijke inpassing. Bij de totstandkoming van het ontwerp-inpassingsplan is hier expliciet aandacht aanbesteed. Op basis van de ingekomen zienswijzen hebben we verschillende onderdelen van het plan heroverwogen. De gemeente

	leefklimaat en landschappelijke inpasbaarheid. Dit kwam ook naar voren tijdens de inloopbijeenkomst. Mochten ingebrachte zienswijzen aanleiding zijn om de maatregelen te heroverwegen, dan gaat de gemeente ervan uit dat er nog ruimte bestaat om samen in overleg te treden over eventuele aanpassingen.	Zevenaar is hierbij betrokken.
37.3	Het pand aan de Roodwilligen is aangekocht en eigendom van de provincie. Wellicht ontstaat er ruimte om het pand te amoveren waardoor de muur meer noordelijk gesitueerd kan worden. Gelet op de reacties die de gemeente bereiken verzoekt de gemeente te onderzoeken in hoeverre die muur omgezet kan worden in een geluidswal.	Er is geen noodzaak om het pand aan de Roodwilligen 1 te amoveren. De woning zorgt bovendien voor een geluidreductie op achterliggende percelen. Daarnaast geldt dat de muur in geval van een meer noordelijke ligging moeten verhogen om dezelfde geluidreductie te bereiken. Dit vinden wij niet acceptabel. Het slopen van de woning zou dan ook kapitaalvernietiging zijn. We hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de muur (gedeeltelijk) te vervangen door een wal. Dit onderzoek wordt opgenomen in de bijlage van deze zienswijzennota. Om een vergelijkbare geluidreductie te krijgen moet een wal ongeveer 4 meter hoog worden. Hier zien wij in overleg met de gemeente Zevenaar van af, omdat dit vanuit landschappelijk oogpunt niet aanvaardbaar is.
37.4	Ten aanzien van de geluidwerende maatregelen dringt de gemeente erop aan deze af te stemmen met het vastgestelde gemeentelijk geluidsbeleid waarin wordt uitgegaan van een hogere ambitie dan wettelijk toegestaan.	We houden zoveel mogelijk rekening met het geluidbeleid van de gemeente Zevenaar. Voor een aantal woningen kunnen we helaas niet voldoen aan de ambitiewaarde en bovengrenswaarde die zijn opgenomen in het beleidsdocument 'Gemeentelijk geluidbeleid 2008'. Voor deze woningen geldt dat we gebruik maken van de mogelijkheid om incidenteel een hogere waarde vast te stellen. Deze mogelijkheid volgt uit bijlage 2 (bladzijde 75) van het geluidbeleid. In het akoestisch onderzoek wordt een passage opgenomen over het gemeentelijk geluidbeleid.
37.5	Samen met de provincie, ondernemers en andere partijen is de gemeente Zevenaar bezig met de stedelijke herverkaveling van het bedrijventerrein Hengelder. Inmiddels is het project als proefproject aangemerkt binnen het stimuleringsprogramma van het Ministerie van IenM met een stimuleringsbijdrage. De provincie heeft geadviseerd om een aanvraag te doen voor de subsidie uit het Fonds herstructurering bedrijventerreinen waarvoor de gemeente gaat starten met een businessplan. Graag wil de gemeente de samenwerking met de provincie Gelderland voortzetten, waarbij het uitgangspunt is dat de stedelijke herverkaveling niet tot vertraging van de uitvoering van de reconstructie van de weg Hengelder mag leiden. Mocht blijken dat de planvorming van de stedelijke herverkaveling tijdig rond is en planologisch en financieel uitvoerbaar, dan stelt de gemeente voor dit plan als uitgangspunt te nemen voor de aanbesteding van de reconstructie van de weg Hengelder.	Wij zijn op de hoogte van deze ontwikkeling. Wij dragen bij in het proces en zullen dit blijven doen. Ons streven is om de Hengelder aan te passen voordat de nieuwe aansluiting van de Hengelderweg op de verbrede A12 is gerealiseerd. Dat de herverkaveling van het bedrijventerrein geen deel uitmaakt van het provinciaal inpassingsplan heeft geen gevolgen voor de pilot en een eventueel vervolg hierop. Bij de aanbesteding van de aanpassingen aan de Hengelder bekijken we in nauw overleg met de gemeente Zevenaar wat de stand van zaken is van de pilot stedelijke herverkaveling.
Conclusie - In het akoestisch onderzoek en in de toelichting bij het inpassingsplan wordt een passage opgenomen over het gemeentelijk geluidbeleid. - Het onderzoek naar de vervanging van de geluidmuur door een geluidwal is als bijlage opgenomen bij deze zienswijzennota.		

2.38 Zienswijze 38

	Zienswijze	Antwoord
38.1	Zevenaar wordt bij doortrekking van de A15 omsloten door Betuwelijn, A15 en A12. Daarom maakt het niet meer uit wat de overheersende windrichting is en is er altijd geluid. Inspreker vraagt zich af of de maatregelen die worden getroffen ertoe leiden dat binnen de normen wordt gebleven en of de gezondheidsrisico's en de leefbaarheid niet te veel worden aangetast. Gelet hierop maakt inspreker bezwaar tegen de toename van fijnstof en geluid en de negatieve gevolgen voor de gezondheid en leefbaarheid en woongenot voor de familie van inspreker en de inwoners van Zevenaar.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals de bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen voor, dat het verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen, is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. Om de aanpassing te kunnen uitvoeren stellen we een inpassingsplan op. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben de effecten op de luchtkwaliteit laten onderzoeken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De concentratie fijnstof is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof. Op dit punt wordt ruim voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Ook de gevolgen voor de geluidbelasting hebben we in beeld laten brengen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. Uit dit onderzoek volgt dat de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg met maximaal 41,4 dB ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder ligt. Op basis van het bovenstaande is er geen reden om aan te nemen dat per plaatse van de woning van inspreker een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet langer kan worden gegarandeerd. In onze ogen zijn er geen belangrijke negatieve gevolgen voor de gezondheid en de leefbaarheid.
38.2	Inspreker is van mening dat er te weinig is gecommuniceerd over de maatregelen die zijn/worden genomen om overlast te compenseren. Dit temeer omdat het in de toekomstige situatie nauwelijks nog uitmaakt wat de overheersende windrichting is, de overlast van geluid en fijnstof is er in de nieuwe situatie altijd en neemt toe.	We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig in beeld laten brengen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het inpassingsplan en de verschillende onderzoeken die als bijlagen zijn opgenomen bij het inpassingsplan. Hierin is informatie opgenomen over de maatregelen die we treffen om belangrijke negatieve gevolgen te voorkomen. Voorbeelden zijn de aanleg van geluidschermen- en -wallen en het aanleggen van geluidreducerend asfalt. Ook tijdens de informatieavonden over het plan hebben we belangstellenden zo

		goed mogelijk proberen te informeren over de gevolgen en de maatregelen die we treffen om de gevolgen te beperken.
38.3	De sluiting van de Griethse poort zorgt ervoor dat verkeer, waaronder veel vrachtverkeer, langer door Zevenaar moeten rijden op de A12 of de A15 te komen. Het verkeer gaat via de zijingangen (Arnhemseweg en t.z.t. via een nieuwe aansluiting bij 7poort) naar de A12 en A15. Inspreker vindt dit een onbegrijpelijke keuze omdat overal in het land verkeer om plaatsen wordt heengeleid terwijl het verkeer in Zevenaar dwars door Zevenaar wordt geleid.	Het afsluiten van de Griethse Poort en de nieuwe aansluitingen bij de N810 en Zevenaar-Oost zijn een gevolg van het tracébesluit voor de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 (ViA15). Dit is een besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het inpassingsplan maakt alleen de aanpassing van de Arnhemseweg en de Hengelder mogelijk.
38.4	Bij inloopavonden werd door “officials” opgemerkt dat de geluidsnormering is opgerekt en dat dit kan, omdat dit nu ook al het geval is.	Het is ons niet helemaal duidelijk wat inspreker bedoelt. We hebben de gevolgen voor de geluidbelasting uitgebreid laten onderzoeken. Dit is uitgewerkt in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. Om de aanpassing van de Arnhemseweg te kunnen uitvoeren zullen we in ieder geval moeten voldoen aan de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder. Bij de woning van inspreker blijft de geluidbelasting ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.
38.5	Bij calamiteiten op de A12 en/of A15 zal het verkeer zich een weg zoeken door de bebouwde kom van Zevenaar. Inspreker maakt hiertegen bezwaar en wijst op de negatieve gevolgen hiervan op de leefbaarheid en de gezondheid. Hier is te weinig aandacht voor.	Er kan niet voorkomen worden dat meer verkeer gebruik maakt van de wegen binnen de bebouwde kom op het moment dat zich calamiteiten op de A12 en/of A15 voordoen. Calamiteiten met grote gevolgen voor de doorstroming van het verkeer komen slechts incidenteel voor. Er zal daarom geen sprake zijn van belangrijke negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid.
38.6	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat inspreker eerst een zienswijze heeft ingediend bij het Rijk tegen het ontwerptracébesluit en nu een zienswijze moet indienen bij de provincie. Inspreker verwacht straks ook nog een zienswijze in te moeten dienen in dit kader bij de gemeente Zevenaar. Er is een duidelijk verband tussen de plannen van het Rijk, de voorliggende plannen en straks de aanpassingen van de Ringbaan Noord in Zevenaar die nodig zijn om al het extra verkeer te kunnen verwerken. Bij de plannen van het Rijk, de provincie en de gemeente is de fasering van belang. Inspreker heeft hier bezwaar tegen omdat de samenhang niet duidelijk is en wordt gedeeld.	De doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 vormen een afzonderlijk project (ViA15). Hiervoor heeft de minister van Infrastructuur en Milieu op in maart 2017 een tracébesluit vastgesteld. Dit besluit maakt de aanpassingen aan het hoofdwegennet mogelijk. Het project ViA15 zorgt er samen met enkele andere autonome ontwikkelingen (zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en de groei van mobiliteit) voor dat de hoeveelheid verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om het verkeer ook in de toekomst op deze ontsluitingsweg vlot en veilig af te wikkelen gaan wij de Arnhemseweg aanpassen. De samenhang zit hem dus in het feit dat project ViA15 een belangrijk aandeel heeft in de verwachte toename van het verkeer. We vinden een goede bereikbaarheid van de regio en de stad Zevenaar van groot belang. Daarnaast willen we voorkomen dat het gebied twee keer op de schop moet. Daarom kiezen we ervoor de projecten zoveel mogelijk tegelijk op te pakken. We zijn dan ook voortdurend met Rijkswaterstaat in overleg om de projecten inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Een aanpassing van de Ringbaan-Noord is voor zover wij weten op dit moment niet aan de orde. In onze communicatie proberen we de projecten zo goed mogelijk te plaatsen ten opzichte van elkaar. We begrijpen dat het vervelend kan zijn om over twee verschillende plannen een zienswijze naar voren te brengen. Bij de voorbereiding

		van een tracébesluit of een provinciaal inpassingsplan moet de overheid zich echter houden aan de wet. Deze schrijft voor elk besluit een eigen procedure voor.
38.7	Inspreker merkt op dat bij de verkeersberekeningen is uitgegaan van een bepaalde verkeersintensiteit. Nu Nederland uit de crisis lijkt te komen neemt de verkeersintensiteit snel toe. Onduidelijk is of hier rekening mee is gehouden in de berekeningen.	De intensiteit is berekend op basis van allerlei factoren, waaronder de economische groei. Voorbeelden van andere belangrijke factoren zijn aanwezige en geplande infrastructuur, bevolkingsontwikkeling, autobezit en brandstofprijzen.
Conclusie Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.39 Zienswijze 39

	Zienswijze Dukson Mode	Antwoord
39.1	Het bedrijf van inspreker is vanaf de weg Hengelder direct bereikbaar (vanuit Didam en vanuit Zevenaar). Uit het voorgenomen plan blijkt dat het bedrijf straks alleen nog te bereiken is via een nieuw aan te leggen ventweg (éénrichting) langs de weg Hengelder. Daar komt bij dat deze ventweg alleen is te bereiken door rond te rijden via de Marconistraat, richting de Edisonstraat en bij het verlaten van het bedrijf dient het verkeer richting Didam altijd eerst via de ventweg richting Zevenaar te rijden. Het verkeer vanuit Didam en Zevenaar moet hierdoor meer kilometers rijden om het bedrijf te bereiken. Dit gaat gepaard met een verlies van klanten en betekent een winstderving voor de onderneming. De continuïteit van het bedrijf is afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Dit wordt door de voorgenomen wijzigingen weggenomen en hierdoor wordt inspreker geconfronteerd met een continuïteitsvraagstuk. Het voorstel van inspreker is het plan dusdanig aan te passen zodat er een directe bereikbaarheid van het bedrijf blijft bestaan vanuit Didam en vanuit Zevenaar.	De minister van Infrastructuur en Milieu heeft besloten de A15 door te trekken en de A12 te verbreden. Daarbij heeft zij besloten dat de Hengelder in Zevenaar wordt aangesloten op deze verbrede A12. Door deze ontwikkelingen en andere autonome ontwikkelingen zoals de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, woningbouwlocaties etc., neemt de hoeveelheid verkeer op de Hengelder toe. Om het verkeer ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen is het nodig om de Hengelder aan te passen. De Hengelder krijgt enerzijds een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Zevenaar. Anderzijds blijft de weg belangrijk voor de bereikbaarheid van de vele bedrijven die aan de Hengelder gevestigd zijn. Om de doorstroming op de Hengelder te blijven garanderen en tegelijkertijd de verschillende bedrijven (waaronder het bedrijf van inspreker) goed bereikbaar te houden, is gekozen voor de aanleg van parallelwegen. De verkeersintensiteiten op de Hengelder worden naar verwachting dusdanig hoog dat een directe aansluiting van het bedrijf van inspreker op de Hengelder niet acceptabel is. Een directe aansluiting zou leiden tot gevaarlijke situaties, met name vanwege onverwachte rem- en optrekbewegingen van afslaand en oprijdend verkeer. Daarom is gekozen voor de aanleg van een parallelweg. Binnen de bestaande openbare ruimte zijn er geen reële alternatieven voor de aanleg van een parallelweg. De nieuwe situatie heeft gevolgen voor de routes van en naar het bedrijf van inspreker. Dit geldt hoofdzakelijk voor klanten uit de richting Didam, die bij vertrek circa 1,5 km omrijden. Klanten uit de richting Babberich moeten op de heenweg

		circa 1,5 km omrijden. Deze omrijdafstand is niet dusdanig groot dat sprake is van onacceptabele gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijf van inspreker. De geplande aanpassing ten behoeve van een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op de Hengelder is in onze ogen gerechtvaardigd. Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
39.2	Inspreker is van mening dat de ventweg met regelmaat geblokkeerd gaat worden door laad- en los activiteiten van vrachtwagens die bij de aangrenzende bedrijven moeten zijn. Ook dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid en daarmee de continuïteit van het bedrijf.	Mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker hebben wij ervoor gekozen om de parallelweg te verbreden tot 6,5 meter. Deze verbreding is mogelijk binnen de verkeersbestemming. Hierdoor is er voldoende ruimte om eventuele vrachtwagens die op de parallelweg aan het laden of lossen zijn, veilig te passeren. Laad- en losactiviteiten op de parallelweg leiden dan ook niet tot een verminderde bereikbaarheid van het bedrijf van inspreker.
39.3	Indien het plan in de huidige vorm blijft bestaan en hierdoor de continuïteit van het bedrijf van inspreker in het geding komt, is inspreker genoodzaakt bezwaar te maken en dient de te lijden schade vergoed te worden.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
Conclusie De parallelwegen op de Hengelder worden verbreed tot 6,5 meter. Dit wordt verwerkt in de verbeelding van het inpassingsplan.		

2.40 Zienswijze 40

	Zienswijze	Antwoord
40.1	De consequentie van het huidige plan is dat de bereikbaarheid in Nederland beter wordt en dat in de gemeente Zevenaar, die daaraan moet meewerken, de bereikbaarheid veel slechter wordt en de overlast veel groter. Dit alles was niet nodig geweest en inspreker verzoekt het planvoornemen niet door te zetten.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A15, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen voor, dat de hoeveelheid verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen, is het nodig om de Arnhemseweg aan te passen. Dit gebeurt in overleg met het Rijk en de gemeente Zevenaar. Zonder de aanpassingen zal de Arnhemseweg in de toekomst dichtslibben. Aangezien dit belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van Zevenaar en de regio willen we dit voorkomen.
40.2	De overige onderdelen van de zienswijze van inspreker zijn gelijklopend aan de zienswijze als samengevat onder 38, voor een samenvatting van de zienswijze	De zienswijze is gelijklopend aan de in paragraaf 2.38 behandelde zienswijze. Voor onze beantwoording wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.38.

	wordt korthedshalve hiernaar verwezen.	
Conclusie		
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.41 Zienswijze 41

	Zienswijze Omni-vereniging S.D.Z.Z.	Antwoord
41.1	SDZZ en het direct aan de A12 bij Zevenaar gelegen sportpark de Griethse Poort zijn een begrip in Zevenaar en omstreken. De door eigen leden verbouwde boerderij annex clubhuis is de trots en het middelpunt van onze vereniging. SDZZ is een vereniging die wordt geroemd om haar gezelligheid en saamhorigheid en draagt met recht de naam: Samenspel Doet Zegevieren Zevenaar . Het voortbestaan van de vereniging op de huidige locatie lijkt met de nu voorliggende plannen in gevaar.	Wij zien niet in waarom het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar) een gevaar vormt voor het voortbestaan van de vereniging. De locatie van de vereniging van inspreker zit niet in of ligt nabij het inpassingsplan. Met de beantwoording van de zienswijze van inspreker hopen wij zijn zorgen zoveel mogelijk te kunnen wegnemen.
41.2	In december 2015 heeft inspreker zienswijzen ingediend tegen het Ontwerp Tracébesluit. Tot op heden zijn deze zienswijzen nog niet naar tevredenheid beantwoord. De zienswijzen op het OTB dienen dan ook als ingelast beschouwd worden en maken volledig onderdeel uit van de zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan.	Wij hebben insprekers zienswijze op het OTB meegenomen. Wij gaan hierop in vanaf punt 41.5 in deze zienswijzennota. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de betreffende zienswijze beantwoord in het kader van de vaststelling van het Tracébesluit ViA15.
41.3	In de bekendmaking van het plan wordt gesteld dat het ontwerp-inpassingsplan invulling geeft aan de bestuursovereenkomst van november 2015. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt met betrekking tot leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Het integrale beeld van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit binnen Zevenaar ontbreekt echter. In antwoord op de zienswijze van inspreker op het OTB wordt namelijk gesteld dat maatregel 16B uit het OTB pas kan worden vormgegeven nadat de aansluiting van de Griethse Poort op de A12 is afgesloten. Dat vindt inspreker onbegrijpelijk. Het is namelijk een bestuurlijke afspraak én een harde eis van RWS dat deze aansluiting komt te vervallen. Er is dan ook geen enkele reden om hiermee te wachten. Daarmee wordt ook voor sportpark De Griethse Poort duidelijkheid en invulling gegeven aan het beleid om ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te verbeteren.	Maatregel 16B ('Inpassing Griethse Poort - zuidelijke rotonde') maakt geen deel uit van het inpassingsplan. De Hengelder en de Arnhemseweg worden aangepast vóórdat de nieuwe snelwegaansluitingen bij Zevenaar-Oost en de N810 worden opengesteld. De aanpassing van de kruising Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld heeft op dit moment minder prioriteit, omdat deze aanpassing pas kan worden uitgevoerd nadat de snelwegaansluiting bij de Griethse Poort is afgesloten. Om die reden hebben we er in overleg met de gemeente Zevenaar voor gekozen om de planvorming voor deze kruising op een later moment te starten. Wij streven er met de gemeente Zevenaar naar om inspreker zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de eventuele gevolgen van de maatregel voor het sportpark.
41.4	Het is inspreker inmiddels onduidelijk in welke procedure de belangen van de vereniging aan de orde komen. In de bestuurlijke afspraken wordt niet specifiek gesproken over het voortbestaan van Sportpark De Griethse Poort. In de tekening behorende bij maatregel 16B 'inpassing Griethse Poort' is echter wel een weg over het clubgebouw en de kleedkamers geprojecteerd. Ook de bestuurlijke gesprekken met betrokken wethouders van de gemeente Zevenaar leveren geen duidelijkheid op. Wel ziet inspreker via het naderende Tracébesluit en het nu voorliggende ontwerp-inpassingsplan het net rond de	De afsluiting van de Griethse Poort is een besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Dit is vastgelegd in het Tracébesluit ViA15. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen. Dit wordt niet in het voorliggend inpassingsplan van de provincie geregeld. De planvorming voor de kruising Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld is nog niet gestart. Inspreker wordt betrokken bij de te nemen maatregelen en op de

	Griethse Poort verder sluiten. Zonder dat er vanuit de diverse overheidslagen duidelijkheid en zekerheden over het voortbestaan van de vereniging gegeven worden. Een situatie waartegen inspreker zich begrijpelijkerwijs met alle mogelijke middelen zullen en moeten verzetten.	hoogte gesteld van de procedure die doorlopen zal worden. Daar is op dit moment nog geen uitspraak over te doen.
41.5	Indien de A12 ter hoogte van het sportpark verbreed wordt maakt inspreker zich zorgen over de verhoogde geluidsbelasting op de gevel van het clubgebouw en kleedkamers.	De verbreding van de A12 is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggende inpassingsplan gaat niet over de verbreding van de A12 en de mogelijke effecten daarvan.
41.6	Indien de A12 ter hoogte van het sportpark verbreed wordt maakt inspreker zich zorgen over het mogelijk verdwijnen van de mooie houtwal tussen sportvelden en A12.	De verbreding van de A12 is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggende inpassingsplan gaat niet over de verbreding van de A12 en de mogelijke effecten daarvan.
41.7	Indien de A12 ter hoogte van het sportpark verbreed wordt maakt inspreker zich zorgen over de veiligheid op de A12 doordat ballen eerder op de snelweg belanden.	De verbreding van de A12 is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggende inpassingsplan gaat niet over de verbreding van de A12 en de mogelijke effecten daarvan.
41.8	Indien de A12 ter hoogte van het sportpark verbreed wordt maakt inspreker zich zorgen over de door de sluiting van de aansluiting Griethse Poort op de A12 verslechterde bereikbaarheid van het sportpark.	De verbreding van de A12 is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggende inpassingsplan gaat niet over de verbreding van de A12 en de mogelijke effecten daarvan. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen.
41.9	Ook in de aanvullende bestuurlijke afspraken wordt niet specifiek gesproken over het voortbestaan van Sportpark De Griethse Poort. In de tekening behorende bij maatregel 16B "inpassing Griethse Poort" uit bijlage 2 is echter wel een weg over het clubgebouw en kleedkamers geprojecteerd. Wat opvalt, is dat de tekening op informatieavond in Duiven gedetailleerder is dan de tekening die via de website van ViA15 raadpleegbaar is.	Maatregel 16B ('Inpassing Griethse Poort - zuidelijke rotonde') is inderdaad onderdeel van bijlage 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst bij het ontwerp-tracébesluit. De tekeningen die tot op heden zijn gemaakt, zijn illustratief bedoeld en zijn te globaal om daar gedetailleerde conclusies uit te trekken. Op dit moment is de aanpassing van de aansluiting Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld nog niet aan de orde. We hebben er in overleg met de gemeente Zevenaar voor gekozen om de planvorming voor deze kruising op een later moment te starten.
41.10	Uit de tekeningen en bijbehorende documenten blijkt niet waarom de geprojecteerde aansluiting over het clubgebouw loopt. Alternatieven zijn niet onderzocht.	De planvorming voor de kruising Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld is nog niet gestart. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen. Op dat moment is er ook aandacht voor mogelijke alternatieven.
41.11	Uit de tekening en bijbehorende documenten blijkt niet welk wegprofiel de Edisonstraat krijgt en welke gevolgen dit heeft voor de aanliggende velden en groenstroken op het sportpark.	Het voorliggende inpassingsplan gaat niet over de Edisonstraat en de gevolgen voor het sportpark. De afsluiting van de Griethse Poort is een besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen.
41.12	Uit de tekening en bijbehorende documenten blijkt niet waarom de gekozen maatregel van een rotonde als aansluiting van de Edisonstraat met de Doesburgseweg de meest gewenste is. Alternatieven zijn niet onderzocht.	De planvorming voor de kruising Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld is nog niet gestart. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen. Op dat moment is er ook aandacht voor mogelijke alternatieven.
41.13	Indien het sportpark op de huidige locatie kan blijven bestaan, mist inspreker een veilige oversteek over de toekomstige rondweg en een aansluiting met de toekomstige rondweg.	Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen. Daarin wordt ook de bereikbaarheid van aangrenzende percelen meegenomen.

		Veiligheid is hierbij vanzelfsprekend een belangrijk aandachtspunt.
41.14	Inspreker wijst erop dat: • zij huurder van de sportvelden zijn; • de opstallen op de sportvelden, zoals dug-outs, eigendom van de vereniging zijn; • de opstallen en bijbehorende gronden van het clubgebouw en kleedkamers in eigendom van de vereniging zijn.	Wij nemen deze opmerkingen mee.
41.15	Er is door SDZZ bestuurlijk overleg gevoerd met een afvaardiging van het college van de gemeente Zevenaar. Het is inspreker nu duidelijk dat de aanvullende bestuurlijke overeenkomst gesloten is tussen Rijk en provincie. Ook is duidelijk dat de maatregelen of worden meegenomen in het Tracébesluit of door de provincie via een inpassingsplan worden mogelijk gemaakt. Het is inspreker echter niet duidelijk wie nu gesprekspartner in deze is. De ondertekenaars van de bestuurlijke overeenkomst en/of de gemeente? Graag ontvangt inspreker hierover duidelijkheid.	De afsluiting van de Griethse Poort is een besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Zodra de Griethse Poort is afgesloten, neemt de gemeente Zevenaar in overleg met de provincie maatregelen om het wegennet in Zevenaar hierop aan te passen. Het is op dit moment niet nog bekend of de aanpassing van de aansluiting Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld mogelijk wordt gemaakt in een gemeentelijk bestemmingsplan of een provinciaal inpassingsplan. Hierover wordt inspreker te zijner tijd geïnformeerd. Tot die tijd blijft gemeente Zevenaar uw eerste aanspreekpunt en gesprekspartner.
41.16	Nu onduidelijk is of de maatregelen in het Tracébesluit, het inpassingsplan of op een andere manier worden meegenomen is de procedure en de rechtspositie van inspreker daarin uitermate onduidelijk. Inspreker ontvangt daarover graag duidelijkheid zodat de belangen van inspreker bij de juiste instantie en op het juiste moment kenbaar gemaakt kunnen worden.	Het Tracébesluit ViA15 maakt de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 mogelijk. Het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar)' maakt de geplande aanpassingen aan de Arnhemseweg en de Hengelder mogelijk. De aanpassing van de aansluiting Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld maakt hier geen deel uit van uit. De planvorming voor deze maatregel wordt op een later moment gestart. Het is op dit moment nog niet duidelijk of dit gebeurt door middel van een gemeentelijk bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan. Hierover wordt inspreker te zijner tijd geïnformeerd. Tot die tijd blijft gemeente Zevenaar uw eerste aanspreekpunt en gesprekspartner.
41.17	In de planning wordt uitgegaan van een definitief Tracébesluit medio eind 2016. Dat is voor een vereniging als SDZZ een te lange periode van onzekerheid. Een periode die daardoor veel leden gaat kosten. Een periode waarbij vraagstukken omtrent investeringen op en rond het sportpark moeilijk te beantwoorden zijn. Inspreker verzoekt deze periode korter te maken dan wel voortijdig te starten met gesprekken omtrent een verplaatsing van het sportpark. Zolang er geen duidelijkheid is rest inspreker niets anders dan in elke van toepassing zijnde procedure zienswijzen en/of bezwaren kenbaar te maken. Inspreker gaat ervan uit dat dit niet nodig is en ziet graag een uitnodiging tegemoet om op korte termijn om tafel te gaan met als doel het maken van concrete afspraken.	De afsluiting van de Griethse Poort is een besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Dit besluit is in maart 2017 genomen. De planvorming voor de aansluiting Edisonstraat-Doesburgseweg-Hunneveld wordt op een later moment gestart. De aanpassingen kunnen pas worden uitgevoerd op het moment dat de snelwegaansluiting bij de Griethse Poort is afgesloten. Het streven van de gemeente Zevenaar en de provincie Gelderland is om inspreker zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de procedure die doorlopen wordt en de eventuele gevolgen van de maatregel voor het sportpark.
Conclusie • Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.42 Zienswijze 42

	Zienswijze Autobedrijf Van Rennes	Antwoord
42.1	Op een tekening met het wegontwerp is de weg ingetekend die een vrachtwagen moet afleggen om achterwaarts op het terrein van inspreker aan de weg Hengelder te kunnen komen. Te zien valt dat de vrachtwagen gedeeltelijk gebruik moet maken van de hoofdweg. In de ogen van inspreker kan niet dit niet wenselijk zijn en zelfs tot gevaarlijke situaties leiden.	Mede naar aanleiding van de zorgen van inspreker, hebben we de parallelweg verbreed tot 6,5 meter. Daarnaast is het laden en lossen van vrachtwagens op de parallelweg toegestaan. Zo hoeven vrachtwagens het terrein van inspreker niet achteruit op te rijden. Met een 6,5 meter brede parallelweg is er voldoende ruimte om vrachtwagens die laden of lossen op een veilige manier te passeren.
42.2	Op het terrein van inspreker zullen aan de voorzijde ook personenwagens van bezoekers geparkeerd staan. Als hier een vrachtwagen door moet manoeuvreren zal er een groot risico zijn op schade zijn.	Dit onderdeel is niet langer relevant. Voor de volledigheid verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 42.1.
42.3	Als vrachtwagens moeten 'parkeren' zoals ingetekend, betekent dit dat de inrit van het terrein van inspreker volledig geblokkeerd is en dat er geen verkeer in- en uit kan rijden.	Dit onderdeel is niet langer relevant. Voor de volledigheid verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 42.1.
42.4	De autotransporteurs maken gebruik van aanhangwagens met middenassen (anders dan op het formulier staat ingetekend). Inspreker heeft inmiddels aan diverse chauffeurs het voorstel zoals gepresenteerd laten zien en allen geven zij aan dat het op de voorgestelde wijze achteruit insteken met een middenasser aanhangwagen extreem lastig tot bijna onmogelijk wordt gezien (deze aanhangwagens hebben namelijk een grote overhang).	Dit onderdeel is niet langer relevant. Voor de volledigheid verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 42.1.
42.5	Achteruit manoeuvreren zoals ingetekend zorgt voor weinig tot slecht zicht aan de achterzijde c.q. hoek. Rekening houdend met het feit dat er dan achterwaarts gemanoeuvreed wordt over een fietspad zal dit tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.	Dit onderdeel is niet langer relevant. Voor de volledigheid verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 42.1.
42.6	Vanwege de argumenten als genoemd onder 42.1 tot en met 42.5 verzoekt inspreker om een mogelijkheid te vinden tot het realiseren van een laad-/loszone recht tegenover het bedrijfspand van inspreker. In de ogen van inspreker is dit de beste en meest veilige wijze waarop (nieuwe) auto's gelost kunnen worden. Op deze locatie is de ruimte hiervoor beschikbaar en ontstaat er geen extra gevaar of overlast voor overige weggebruikers.	Dit onderdeel is niet langer relevant. Voor de volledigheid verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 42.1.
42.7	Inspreker heeft de 3D-animatie gezien die beschikbaar is gesteld op de website. Tot verbazing van inspreker staan er voor het bedrijfspand wederom bomen ingetekend. Dit terwijl in een gesprek was aangegeven dat dit niet zou gebeuren. Inspreker heeft in het verleden al aangetoond wat de gevolgen zijn van het plaatsen van bomen recht voor het bedrijfspand. Zaken als takken, eikels, hars en bladeren veroorzaken schade aan de (nieuwe) auto's en brengen extra kosten met zich mee. Inspreker verzoekt gelet op het vorenstaande de plaatsen van de bomen nog eens goed te overwegen.	Een inpassingsplan regelt niet waar exact bomen worden geplaatst. Dat neemt niet weg dat inspreker gelijk heeft. Er zijn ter hoogte van het perceel van inspreker bomen opgenomen in de 3D-visualisatie. Wij zijn niet van plan hier bomen te plaatsen. De 3D-visualisatie en het landschapsplan worden op dit onderdeel aangepast. Overigens vormen de 3D-visualisatie en het landschapsplan 'slechts' een impressie van een mogelijk eindbeeld.
42.8	Op de 3D-animatie is te zien dat vanaf de hoofdweg het zicht op het	Bij de aanpassingen aan de weg Hengelder is een brede integrale afweging

	bedrijfspannd volledig wordt weggenomen. Ook de reclame op het pand is niet meer zichtbaar. De reclame is extra belangrijk, omdat door de huidige aanpassingen en het toepassen van een ventweg de bereikbaarheid al verslechtert.	gemaakt. Doordat Zevenaar-Oost een aansluiting krijgt op de A12 wordt de Hengelder een belangrijke nieuwe verkeersader en bovendien entree van Zevenaar. In het landschapsplan bij het inpassingsplan is beschreven welke kwaliteit we op de Hengelder nastreven. Een van de uitgangspunten is het realiseren van een representatieve stadsentree met een aantrekkelijke, ruime en landelijke sfeer. De landelijke sfeer wordt bereikt door de volwassen bomenrijen en houtwallen te behouden en aan te vullen. Daarnaast realiseren we plaatselijk hagen in de bermen. Deze maken het groene, gebogen karakter van de weg beleefbaar en attenderen het verkeer op het bereiken van de bebouwde kom. Ter hoogte van het perceel van inspreker wordt de bomenrij tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan onderbroken vanwege de aansluiting van de parallelweg op de hoofdrijbaan. Zo blijft er voldoende zicht op het bedrijfspannd van inspreker. Bovendien is het mogelijk om onder de boomkronen door, richting de bedrijfsperven aan de Hengelder te kijken. Een goede bewegwijzering moet ervoor zorgen dat automobilisten de parallelweg gemakkelijk kunnen bereiken.
Conclusie • De parallelwegen op de Hengelder worden verbreed tot 6,5 meter. Dit wordt verwerkt in de verbeelding van het inpassingsplan. • De zienswijze leidt tot een wijziging van het landschapsplan en de 3D-visualisatie. De bomen ter hoogte van het perceel van inspreker worden verwijderd uit het landschapsplan		

2.43 Zienswijze 43

	Zienswijze De Isolatieshop	Antwoord
43.1	Aan de hand van de digitale presentatie concludeert inspreker dat fietsers, geleid op de rode fietspaden, gedwongen worden om over te steken. Echter in de stukken staat dat de parallelweg langs de Hengelder ook voor fietsers is. Inspreker vraagt zich af hoe deze fietsers op deze parallelweg moeten komen. Dit staat niet ingetekend, waardoor het vermoeden ontstaat dat fietsers via sluiproutes over het terrein van inspreker op deze parallelweg moeten komen. Naast het feit dat inspreker dit niet wenselijk vindt, is dit gezien de hoeveelheid logistieke bewegingen op het terrein van inspreker eveneens niet veilig.	Het merendeel van de fietsers zal gebruik maken van het nieuwe tweerichtingsfietspad dat we aan de overzijde (noordzijde) van de Hengelder aanleggen. Slechts een beperkt aantal fietsers zal de parallelweg benutten als fietspad. Het toestaan van fietsers op de parallelweg is met name bedoeld om de bedrijven aan de Hengelder ook voor langzaam verkeer bereikbaar te houden. Aan de westzijde komen fietsers via de nieuwe rotonde Hengelder-Einsteinstraat de parallelweg op. Op basis van deze zienswijze kiezen we ervoor om in het verlengde van de parallelweg aan de oostzijde een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit fietspad sluit aan op het fietspad dat parallel aan de Einsteinstraat ligt. Zo voorkomen we dat fietsers over het terrein van inspreker gaan. De aanleg van het fietspad is geheel mogelijk op overheidsgrond.
43.2	De twee inritten naar de losplaats van inspreker zouden in eerste instantie gehandhaafd blijven om zo een soepele doorgang van transport en overig wegverkeer te bevorderen. Er is nu echter nog maar één doorgang ingetekend. Hiermee trekt inspreker de haalbaarheid van volumetransport en draaien op het	In de huidige situatie heeft het terrein van inspreker vier inritten. Twee van deze inritten sluiten aan op de losplaats. Naar aanleiding van de zienswijze van inspreker en de gesprekken met inspreker hebben we ervoor gekozen om beide inritten bij de losplaats te handhaven. Uit rijcurves blijkt dat volumetransport de

	terrein zwaar in twijfel.	losplaats op deze manier ook in de toekomst goed kan bereiken. Naast de twee inritten bij de losplaats blijft ook de westelijke inrit (vlak bij Hengelder 34) na de wegaanpassing aanwezig. De oostelijke inrit, die voorbij het einde van de parallelweg ligt, komt te vervallen. Deze inrit is gezien de verwachte toename van het verkeer op de Hengelder en de ligging bij de toekomstige opstelstroken niet langer acceptabel. We passen de 3D-visualisatie, die een impressie vormt van een mogelijk eindbeeld, naar aanleiding van de zienswijze van inspreker aan. Overigens is het in de toekomstige situatie ook mogelijk om op de parallelweg te laden of te lossen. Aangezien de parallelweg 6,5 meter breed wordt, blijft er voldoende ruimte over om eventuele vrachtwagens die laden of lossen, op een veilige manier te passeren. De bereikbaarheid van het terrein van inspreker is in onze ogen voldoende gegarandeerd.
43.3	In het gepresenteerde plan stond dat de derde inrit van inspreker vanaf de parallelweg intact zou blijven. Volgens de impressie vervalt deze inrit nu.	Meer informatie over de inritten is te vinden bij de beantwoording van onderdeel 43.2.
43.4	De breedte van de inrit naar het terrein van inspreker is niet aangegeven. Inspreker vraagt zich af of de inrit wel breed genoeg is voor volumetransport.	In de huidige situatie heeft het terrein van inspreker vier inritten. Twee van deze inritten sluiten aan op de losplaats. Met de aanpassing van de Hengelder blijven drie inritten gehandhaafd. Het gaat om de westelijke inrit (vlak bij Hengelder 34) en de twee inritten bij de losplaats. Rijcurves wijzen uit dat volumetransport het terrein van inspreker ook na de wegaanpassing goed kunnen bereiken. De inritten zijn mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan. De breedte van de inritten wordt niet geregeld in een inpassingsplan.
43.5	Op de impressie is geen enkele inrit van de parallelweg naar de bedrijven naast het terrein van inspreker te zien. Men zal dus allemaal via de inrit van inspreker over het terrein inspreker moeten rijden om bij het bedrijf te kunnen komen. Dit is niet werkbaar, om nog maar niet te spreken over de veiligheid.	Inspreker heeft gelijk. Diverse inritten bij andere bedrijven zijn per abuis niet opgenomen in de 3D-visualisatie. Volgens het huidige technisch ontwerp worden alle bestaande inritten (met uitzondering van de meest oostelijk gelegen inrit) aangesloten op de parallelweg. Men hoeft dus niet over het terrein van inspreker te rijden, om de overige bedrijven te bereiken of om de parallelweg te verlaten. De 3D-visualisatie wordt op dit punt aangepast. Overigens is deze visualisatie 'slechts' een impressie van een mogelijk eindbeeld.
43.6	Wat gebeurt er met de reeds aanwezige parkeerplaatsen op beide adressen? Deze parkeerplaatsen zijn niet terug te zien in de impressie, er is echter wel toegezegd dat deze parkeerplaatsen intact zouden blijven.	Een deel van de bestaande parkeerplaatsen komt te vervallen. Deze parkeerplaatsen compenseren we nabij het terrein van inspreker (net ten oosten van de parallelweg). Dit is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie is gelijk aan het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie.
43.7	Aan inspreker is medegedeeld dat de rij bomen aan het fietspad (huidige situatie) aan de kant van de bedrijven intact zouden blijven. Nu valt echter te zien dat de rij bomen verplaatst wordt en de groenstrook breder wordt	We zullen de parkeerplaatsen en de betreffende bomen langs het huidige fietspad zoveel mogelijk handhaven. Het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie is gelijk aan het aantal parkeerplaatsen in de huidige

	getrokken. Resulteert dit in sanering van de huidige parkeerplaatsen?	situatie. De 3D-visualisatie wordt op dit punt aangepast. Overigens is deze visualisatie 'slechts' een impressie van een mogelijk eindbeeld.
Conclusie De ligging van het fietspad, de inritten, de parkeerplaatsen en de groenzones worden verwerkt in de 3D-visualisatie en het landschapsplan. De maatregelen zijn mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.		

2.44 Zienswijze 44

	Zienswijze	Antwoord
44.1	Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het Inpassingsplan zijn direct gekoppeld. Oftewel het Inpassingsplan gaat ervan uit dat het ontwerpbesluit aangenomen wordt. Inspreker had verwacht dat eerst het Inpassingsplan definitief gemaakt zou worden en dan pas een ontwerpbesluit voor hogere waarden opgesteld zou worden. Het zou immers kunnen dat het Inpassingsplan als gevolg van zienswijze aangepast moet worden. Inspreker vraagt zich af of dan geconcludeerd moet worden of het indienen van een zienswijze op het Inpassingsplan nutteloos is. Het besluit over de toegelaten geluidshinder is immers al genomen.	Bij het opstellen van het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat, ook na het nemen van (bron)maatregelen, toenames van geluid blijven bestaan. Voor deze woningen moet dan volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde worden verleend. Gezien de directe relatie met het inpassingsplan is het ontwerp-besluit Hogere waarde gelijktijdig ter inzage gelegd met het ontwerp-inpassingsplan. Bij de vaststelling van het inpassingsplan moeten we aantonen dat het plan uitvoerbaar is binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Wet geluidhinder. Om die reden moet de vaststelling van de hogere waarden plaatsvinden vóór de vaststelling van het inpassingsplan. Toen inspreker een zienswijze indiende was sprake van een ontwerp-besluit hogere waarde en een ontwerp-inpassingsplan. Definitieve besluiten waren op dat moment nog niet genomen. De beide ontwerpbesluiten hebben gelijktijdig ter inzage gelegen. Zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan kunnen het hogere waarden besluit beïnvloeden en andersom ook. Daarom hebben we de ingekomen zienswijzen op beide ontwerpbesluiten in samenhang behandeld. Ook de beantwoording van de zienswijzen is op elkaar afgestemd. Op basis van de zienswijzen is beoordeeld of de beide ontwerpbesluiten kunnen worden omgezet naar definitieve besluiten. Het indienen van een zienswijze over het ontwerp-inpassingsplan is dus zeker relevant.
44.2	De realisatie tussen de te onderscheiden stappen is voor inspreker niet transparant. In de zienswijze over het OTB heeft inspreker dit al aangegeven. Het is inspreker dan ook niet duidelijk of er mogelijk een herzien ontwerpbesluit hogere waarden komt als het inpassingsplan wordt aangepast.	Het OTB (ontwerp-tracébesluit) is een onderdeel van het project ViA15. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het (definitieve) tracébesluit in maart 2017 vastgesteld. Dit tracébesluit omvat de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. Het inpassingsplan gaat over de aanpassing van de Arnhemseweg en de Hengelder in Zevenaar. Het is mogelijk dat aanpassingen van het inpassingsplan leiden tot een aangepast hogere waarden besluit. Een herzien

		ontwerpbesluit is in principe niet aan de orde, tenzij sprake is van ingrijpende wijzigingen. Dit is hier niet het geval.
44.3	Op de reactie op de zienswijze die inspreker heeft ingediend in het kader van het OTB valt nog wel wat af te dingen. Onder meer het standpunt over de gerenoveerde boerderij deelt inspreker in het geheel niet. Aan de eigenaar van de boerderij is aangegeven dat de A15 gevolgen zou hebben voor de woning. Tegen beter weten in is de renovatie doorgezet, dit terwijl de woning niet gebruikt wordt volgens de oorspronkelijke bestemming maar als kantoor. In de beleving van inspreker wordt hiermee verkeerd gedrag gehonoreerd. Overigens ziet het gerenoveerde resultaat er mooi uit, inspreker begrijpt daarom dat ernaar wordt gestreefd het resultaat te handhaven en in te passen.	In de beantwoording van de zienswijze van inspreker op de bijlage van het OTB hebben wij inderdaad aangegeven te kiezen voor een noordelijke ligging van de Arnhemseweg ter hoogte van de kruising met Schellenkrans. Dit is gedaan omdat een meer zuidelijke ligging negatieve gevolgen heeft voor de geluidbelasting bij de woningen in de straten Schellenkrans, Citer en Schalmei. Een voordeel van een noordelijk wegligging is dat er een goed ontwerp mogelijk is waarbij zowel de woning bij Roodwilligen 1 als de gerenoveerde boerderij bij Schellenkrans 61 (voorheen Arnhemseweg 119) kan blijven staan. De woningen dragen bij aan een aantrekkelijk entree van Zevenaar. Het gebruik van de woningen doet hier niets aan af.
44.4	Inspreker heeft in het bijzonder kennis genomen van de 'Toelichting keuzes geluidsafschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit' en de 3D-visualisaties. Inspreker begrijpt de samenhang tussen leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit, maar als bewoners van de Roodwilligen 19 is inspreker meer gebaat bij de geluidswerende maatregelen zoals beschreven bij de uitvoering van het akoestisch onderzoek: een 270 meter lange muur, 3 meter hoog.	Wij vinden een drie meter hoog scherm zowel buiten als binnen de bebouwde kom onwenselijk. Voor het gedeelte buiten de bebouwde kom geldt dat zo'n scherm ernstig afbreuk doet aan het open kommenlandschap ten noorden van de N810. De gemeente Duiven heeft in de 'Structuurvisie Duiven 2015' d.d. 28 september 2015 aandacht gevraagd voor het behoud en de versterking van dit gebied. Een scherm gaat hier ten koste van de openheid en het vrije uitzicht. Bovendien zorgt een scherm er in de beleving voor dat de weg een dominante structuur wordt in het landschap. Uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het juist wenselijk de weg ondergeschikt te maken aan de omgeving, zeker omdat aan deze zijde van de weg geen formele laanstructuur aanwezig is. Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp hebben we er - mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker - voor gekozen het scherm bij Roodwilligen 1 beperkt te verhogen tot 2,2 meter. Het akoestisch onderzoek is aangepast op basis van deze ontwerpwijziging. Op de begane grond ligt de toekomstige geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg maximaal 49,5 dB (tweede verdieping). Als gevolg van de wegaanpassing neemt de geluidbelasting toe met meer dan 2 dB. Daarom zijn we verplicht om geluidmaatregelen af te wegen. Ondanks de toepassing van geluidreducerend asfalt en de aanleg van de geluidwerende voorziening van 2,2 meter (muur) kunnen we de toename niet geheel wegnemen. Aangezien aanvullende maatregelen onwenselijk zijn vanwege stedenbouwkundige bezwaren, moet een hogere grenswaarde van 51 dB worden vastgesteld. De (hernieuwde) aanleg van geluidreducerend asfalt en de plaatsing van de geluidwerende voorziening zorgen ervoor dat de toename van de

		geluidbelasting voor een groot deel wordt weggenomen. De cumulatieve geluidbelasting (de geluidbelasting van al het wegverkeer bij elkaar opgeteld) is met maximaal 57 dB niet uitzonderlijk hoog voor een woning nabij een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aan vullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.
44.5	Inspreker vindt de aanname van de verdeling van het verkeer West/Oost Zevenaar te conservatief. Verkeer zoekt de minste weerstand en voor verkeer is dat de westkant van Zevenaar. Dit is ook nog de enige uitgang naar het westen met het vervallen van de Griethese Poort.	De gemeente Zevenaar heeft in 2006 besloten een nieuwe aansluiting op de A12 te realiseren. Consequentie van deze beslissing was dat de bestaande aansluiting Griethse Poort aan de A12 zou komen te vervallen. In 2008 is op uitnodiging van de gemeente een intentieverklaring getekend waarin dat is vastgelegd. De afsluiting van de Griethse Poort maakt geen deel uit van het inpassingsplan 'Arnhemseweg en Hengelder'. Deze afsluiting is vastgelegd in het tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Bij de aanpassingen aan de Arnhemseweg is rekening gehouden met de nieuwe verdeling van het verkeer in Zevenaar. De afsluiting van de Griethse Poort is meegenomen in het verkeersmodel waarmee de toekomstige verkeersintensiteiten zijn geprognosticeerd.
44.6	De gemeentegrens verspringt tussen de noord- en zuidzijde van de Arnhemseweg. Dat is een verstoring van de overgang van het gebied binnen en buiten de bebouwde kom. Om deze verstoring (gedeeltelijk) te compenseren kan de voorgestelde gemetselde muur van 130 meter verlengd worden en proportioneel hoger worden gemaakt. Daarmee wordt dichterbij de voorgestelde geluidswering volgens het akoestisch onderzoek gekomen. De beoogde parkachtige omgeving wordt harmonisch en raakt de openheid van het kommengebied nauwelijks. De wat rommelige westkant van Roodwilligen met haar onsamenvangende achtergevels en soms slordige achterkanten van achtertuinen worden hiermee tevens deels aan het oog onttrokken. Dat komt de entree van Zevenaar ten goede.	De gemeentegrens is niet visueel zichtbaar en leidt in onze ogen dan ook niet tot een verstoring. Inspreker doelt waarschijnlijk op de komgrens van Zevenaar. Ter hoogte van de komgrens ontstaat aan de noordzijde van de Arnhemseweg het open landschap. Aan de zuidzijde liggen de kasteelwoningen en meer richting Duiven ook een open landschap. Wij vinden een drie meter hoog scherm zowel buiten als binnen de bebouwde kom onwenselijk. Voor het gedeelte buiten de bebouwde kom geldt dat zo'n scherm ernstig afbreuk doet aan het open kommenlandschap ten noorden van de N810. De gemeente Duiven heeft in de 'Structuurvisie Duiven 2015' d.d. 28 september 2015 aandacht gevraagd voor het behoud en de versterking van dit gebied. Een scherm gaat hier ten koste van de openheid en het vrije uitzicht. Bovendien zorgt een scherm er in de beleving voor dat de weg een dominante structuur is in het landschap. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het juist wenselijk om de weg ondergeschikt te maken aan de omgeving, zeker omdat aan deze zijde van de weg geen formele laanstructuur aanwezig is.
44.7	Inspreker zou het waarden als de 50 km/u grens zover mogelijk naar het westen komt te liggen. Het meer op lijn brengen van de voorgestelde zijmuur van de kasteelwoningen werkt in dit geval gunstig om de snelheidsvermindering te bewerkstelligen.	Dit verzoek betreft een verkeerskundige ingreep die niet in een inpassingsplan geregeld wordt. Een aanpassing van het snelheidsregime is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Een aanpassing van het snelheidsregime lijkt ons hier echter niet zinvol. Om ervoor te zorgen dat automobilisten daadwerkelijk langzamer gaan rijden is het van belang dat de toegestane maximumsnelheid aansluit op het wegbeeld. Dit

		is niet het geval wanneer de 50 km/u-grens in westelijke richting wordt verplaatst.
Conclusie		
In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een 2,2 meter hoge muur bij Roodwilligen. Deze hoogte wordt ook opgenomen in de toelichting en de regels van het inpassingsplan.		

2.45 Zienswijze 45

	Zienswijze	Antwoord
45.1	Door een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op de Arnhemseweg zal het geluid toenemen. Door de plaatsing van een geluidswerende muur aan de noordzijde van de Arnhemseweg zal het geluid weerskaatsen in de richting van de wijk Heerenmäten en dus ook in de richting van woning van inspreker. Inspreker verzoekt om ook aan de zuidzijde van de Arnhemseweg geluidswerende maatregelen te nemen.	Het project ViA15 leidt in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A15, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, tot een toename van het verkeer op de Arnhemseweg. Om de toename op deze ontsluitingsweg vlot en veilig af te wikkelen is het nodig de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten. Wij hebben bij het opstellen van het inpassingsplan de verkeersintensiteiten laten berekenen. In de huidige situatie rijden op de Arnhemseweg 16.000 motorvoertuigen per dag. Door autonome ontwikkelingen zoals de doortrekking van de A15, de afsluiting Griethse Poort, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen zullen er in 2033 naar verwachting 25.870 motorvoertuigen over de Arnhemseweg rijden. Door de maatregelen op de Arnhemseweg, die in het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, stijgt dit aantal motorvoertuigen in 2033 naar 28.150. Slechts een zeer beperkt deel van de toename van verkeer is dus het gevolg van de aanpassing van de Arnhemseweg. De aanpassing van de Arnhemseweg heeft gevolgen voor de omgeving. We hebben deze gevolgen uitvoerig laten onderzoeken. Voor de woning van inspreker geldt dat deze met een geluidbelasting van 43,7 dB ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder blijft. Dit geeft dus geen aanleiding om (aanvullende) maatregelen te treffen. Voor een aantal andere woningen geldt dat sprake is van reconstructie, dat wil zeggen een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer. In dat geval moeten we verplicht geluidmaatregelen afwegen. Om die reden kiezen we ervoor om geluidreducerend asfalt toe te passen. Daarnaast worden er aan de noordzijde van de Arnhemseweg een geluidmuur en geluidwal aangelegd. We hebben ook geluidmaatregelen aan de zuidkant bekeken. Deze zouden echter

		afbreuk doen aan de gewenste aantrekkelijke stadsentree van Zevenaar en zijn daarom vanuit landschappelijk oogpunt onwenselijk. Dit is beschreven in het document 'Toelichting keuzes afschermende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 23 september 2016. Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het 'Reken- en meetvoorschrift 2012'. Zodoende is ook rekening gehouden met de weerkaatsing van geluid door de muur bij Roodwilligen 1. In de praktijk heeft deze reflectie nauwelijks invloed op de hoogte van de geluidbelasting bij de woning van inspreker.
45.2	De kruising Arnhemseweg-Methen-Ringbaan-noord zal als een flessenhals gaan fungeren. Wanneer het verkeer Zevenaar in rijdt, zullen automobilisten de wijk Heerenmäten als sluiproute gaan benutten om in de richting van Pannerden verder te rijden. Dit zorgt niet alleen voor geluidsoverlast maar ook voor gevaarlijke situaties. De wijk is er niet op ingericht om grote verkeersstromen aan te kunnen. Daarbij is het een kinderrijke buurt en dat vraagt erom om sluipverkeer drastisch te ontmoedigen via Heerenmäten verder te gaan.	Het wegontwerp voor de Arnhemseweg is gebaseerd op de toekomstige verkeersintensiteiten. De hoeveelheid verkeer wordt berekend met behulp van een verkeersmodel. Met het voorgestelde ontwerp krijgt de Arnhemseweg voldoende capaciteit om verkeersstromen vlot en veilig af te wikkelen. De kruising Arnhemseweg - Methen - Ringbaan-Noord zal dan ook niet fungeren als flessenhals. Het is daarom niet aannemelijk dat de wijk Heerenmäten zal worden benut als sluiproute.
45.3	Een toename van de verkeersbewegingen zorg voor een toename van milieuverontreiniging waaronder fijnstof. Inspreker verzoekt om extra aanplant van bomen en struiken om de lucht zuiver(der) te houden.	De geldende wet- en regelgeving vormen het uitgangspunt voor de toegestane concentraties fijnstof. Toetsing heeft plaatsgevonden in het luchtkwaliteitsonderzoek dat is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. De concentraties van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn berekend voor de toekomstige situatie. Hieruit blijkt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden voor fijnstof. Dit betekent dat het project ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Er is dan ook geen aanleiding voor het treffen van aanvullende maatregelen. Om de Arnhemseweg goed in te passen in de omgeving worden langs de weg en nabij de kruising diverse bomen geplant. Meer informatie hierover is terug te lezen in het landschapsplan dat als bijlage bij het inpassingsplan zit.
45.4	Meer en zwaardere verkeersbewegingen zorgen voor meer trillingen. Inspreker vreest dat huizen hierdoor scheuren zullen oplopen. Inspreker zal foto's van de woning maken en verzoekt om, indien zich problemen voordoen, serieus naar deze foto's te kijken en de foto's te beschouwen als bewijslast.	We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. De Arnhemseweg wordt ter hoogte van de kruising met de Schellenkrans in noordelijke richting geschoven. Daardoor komt de weg op een grotere afstand van de woning van inspreker te liggen. De afstand van de weg tot aan de woning bedraagt circa 170 meter en is daarmee voor het aspect trillingen relatief groot. Het is niet aannemelijk dat trillingen plaatsvinden die leiden tot schade aan de woning van inspreker.
45.5	Inspreker vreest een verlaging van de grondwaterstand bij de aanleg van de	De effecten die project ViA15 heeft op de grondwaterstand zijn onderzocht

	A15 en verzoekt de grondwaterstand continu te monitoren en waar nodig passende maatregelen te treffen.	tijdens de voorbereiding van het tracébesluit. Dit besluit is in maart 2017 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Tijdens van de voorbereiding van het inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is terug te vinden als bijlage bij het inpassingsplan. In dit onderzoek zijn ook de effecten op het grondwater beschouwd. De Arnhemseweg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg krijgt dezelfde aanleghoogte als de huidige weg. Er zijn daarom geen effecten op de grondwaterstanden te verwachten.
45.6	De veranderingen komen de waarde van de woning van inspreker niet ten goede. Inspreker verwacht een evenredige financiële compensatie voor het geleden verlies.	Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade .
Conclusie Het onderzoek naar trillingen is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan.		

2.46 Zienswijze 46

	Zienswijze	Antwoord
46.1	Inspreker vraagt zich af waarom de naastgelegen woning, Marconistraat 43, geen hogere waarde krijgt. Dit betreft een bedrijfswoning waarbij bovenin gewoond wordt.	Voor zover wij weten bevindt zich op Marconistraat 43 geen woning. Mogelijk bedoelt inspreker de woning boven het bedrijf op Marconistraat 45. Deze woning wordt alsnog meegenomen in het akoestisch onderzoek.
46.2	Inspreker voorziet een toename van de geluidsbelasting en een afname van de bereikbaarheid. Hierdoor vermindert het woongenot van inspreker en zal de waarde van de woning van inspreker dalen. Inspreker wenst in aanmerking te komen voor planschade.	De afsluiting van de Griethse Poort en de nieuwe snelwegaansluiting Zevenaar-Oost hebben inderdaad gevolgen voor de leefsituatie van inspreker. Deze maatregelen leiden in combinatie met het toestaan van tweerichtingsverkeer op de Marconistraat tot een toename van de hoeveelheid verkeer. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Hengelder en de Marconistraat tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. De gevolgen voor de geluidbelasting zijn onderzocht in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. De geluidbelasting bij de woning van inspreker neemt toe doordat de Marconistraat beperkt wordt verlegd en de verkeersintensiteit toeneemt. In de huidige situatie is de geluidbelasting als gevolg van de Marconistraat bij de woning van inspreker maximaal 45,3 dB. Door de wegaanpassing neemt de geluidbelasting toe tot maximaal 53,1 dB. Omdat de toename van de geluidbelasting groter is dan (afgerond) 2dB hebben we

		geluidmaatregelen afgewogen. Mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker kiezen we ervoor om ter hoogte van de woning van inspreker geluidreducerend asfalt aan te leggen. Hierdoor neemt de geluidbelasting met 2,2 dB af tot maximaal 50,9 dB. Aanvullende geluidmaatregelen zijn hier niet mogelijk vanwege toegangswegen naar woningen en bedrijven. De cumulatieve geluidbelasting (de geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) is maximaal 58 dB. Deze geluidbelasting is niet uitzonderlijk voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom en nabij een bedrijventerrein. Wij zien niet in waarom de bereikbaarheid van de woning van inspreker afneemt. Ondanks de toename van het verkeer op de Marconistraat, heeft deze weg voldoende capaciteit om in en uit te voegen van en naar de woning van inspreker. Bovendien verandert er niets aan de uitritten bij de woning van inspreker. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk. Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
46.3	Inspreker voorziet meer geluidsoverlast buiten de woning, op het terras aan de zijkant van de woning. De éénrichtingsweg verandert in een normale doorstroom-/ontsluitingsweg. Het fietspad aan de voorzijde verdwijnt, waardoor het verkeer dichters langs de woning van inspreker komt te rijden. Dit veroorzaakt meer geluidsoverlast en waarschijnlijk ook overlast van fijnstof en roetdeeltjes. Dit heeft mogelijk invloed op de zonnecollectoren die op het platte dak liggen (meer schoonmaakmomenten).	In de beantwoording van onderdeel 46.2 van deze zienswijze is beschreven dat de geluidbelasting bij de woning van inspreker inderdaad toeneemt. Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben we ervoor gekozen om ter hoogte van de woning van inspreker geluidreducerend asfalt aan te leggen. Hierdoor neemt de geluidbelasting als gevolg van de Marconistraat met 2,2 dB af tot maximaal 50,9 dB. De cumulatieve geluidbelasting (de geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) is maximaal 58 dB. Deze geluidbelasting is niet uitzonderlijk voor een woning nabij een drukke kruising binnen de bebouwde kom en nabij een bedrijventerrein. Een terras is geen geluidgevoelige ruimte in de zin van de Wet geluidhinder en hoeft dan ook niet te worden getoetst. De berekende geluidwaarden op de gevel van de woning geven echter geen aanleiding om te verwachten dat op het terras sprake zou zijn van een onacceptabele geluidbelasting.

	We hebben een luchtkwaliteitsonderzoek laten opstellen. Deze was opgenomen als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan. Hierin zijn de toekomstige concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor de berekening van de concentraties wordt de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling opgeteld bij de achtergrondconcentratie. De achtergrondconcentraties zijn het gevolg van de emissies van internationale, nationale en lokale bronnen, zoals industrie, huishoudens, alle verkeer (auto's, schepen, vliegtuigen), natuurlijke emissies, etc. De normen en toekomstige concentraties in het studiegebied van de Hengelder zijn opgenomen in onderstaande tabel. <table><tr><th>Locatie</th><th>NO₂ [µg/m³]</th><th>PM₁₀ [µg/m³]</th><th>PM_{2,5} [µg/m³]</th></tr><tr><td>Normen</td><td>40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)</td><td>40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)</td><td>25 µg/m³ (Jaargemiddelde)</td></tr><tr><td>Hengelder</td><td>16,3 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)</td><td>19,8 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt zeven keer overschreden)</td><td>11,7 µg/m³</td></tr></table> Uit het onderzoek is gebleken dat geen overschrijding plaats van de grenswaarden. Het project voldoet ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Hengelder sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.	Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]	Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)	Hengelder	16,3 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	19,8 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt zeven keer overschreden)	11,7 µg/m³
Locatie	NO ₂ [µg/m³]	PM ₁₀ [µg/m³]	PM _{2,5} [µg/m³]										
Normen	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 200 µg/m³ (uurgemiddelde, mag maximaal 18 maal per kalenderjaar overschreden worden)	40 µg/m³ (Jaargemiddelde) 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per jaar overschreden worden)	25 µg/m³ (Jaargemiddelde)										
Hengelder	16,3 µg/m³ (geen overschrijding uurgemiddelde)	19,8 µg/m³ (24-uurgemiddelde wordt zeven keer overschreden)	11,7 µg/m³										
46.4	Inspreker vreest een toename van trillingen in de woning. Trillingen zijn bij zwaar vrachtverkeer nu al soms merkbaar. Na de realisatie van de plannen zal dit alleen maar toenemen. Inspreker verwacht dat er zowel binnen als buiten trillingsmetingen worden gedaan.	We hebben voor een aantal maatgevende woningen onderzocht of de wegaanpassingen voldoen aan de kaders en richtlijnen voor het aspect trillingen. Ook de woning van inspreker is beschouwd. Het onderzoek is opgenomen in de bijlage van het inpassingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat bij de woning van inspreker geen sprake is van een verhoogde kans op trillingen.											

		Wij zien daarom op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een trillingsmetingen. Bij de start van de werkzaamheden wordt op basis van de aard en de omvang van de werkzaamheden bekeken waar zich risico's op trillingsschade kunnen voordoen en of nulmetingen noodzakelijk zijn.
46.5	Het kruispunt met de Hengelder wordt voorzien van geluidsarm asfalt. Inspreker stelt voor om dan tevens een stuk van de Marconistraat (ongeveer 200 meter) mee te nemen zodat daar de geluidstoename van 5,3 dB met 3,8 dB omlaag gaat.	Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij ervoor gekozen om ook op de Marconistraat geluidreducerend asfalt toe te passen. Dit leidt tot een afname van de geluidbelasting van maximaal 2,2 dB. De toelichting bij het inpassingsplan, het akoestisch onderzoek en het hogere waarden-besluit zijn op dit onderdeel aangepast.
46.6	Inspreker heeft opzij en achter de woning een uitrit. Inspreker vraagt zich af of de bereikbaarheid van de woning gegarandeerd blijft als de verkeersmaatregelen op het kruispunt worden getroffen (meerdere rijbanen en stoplichten).	De aanpassing van de Marconistraat heeft geen gevolgen voor de uitritten van inspreker. De intensiteit op de Marconistraat wordt niet dusdanig hoog dat inspreker de weg niet meer veilig op en af kan rijden. De bereikbaarheid van de woning blijft gegarandeerd.
46.7	Inspreker vraagt zich af hoe wordt bepaald of er aanpassingen in de woning moeten plaatsvinden om het binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Als voorbeeld worden aanpassingen van dubbelglas, ventilatieschachten, puikierdichting, dakisolatie etc. genoemd.	Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB (Lden) bedragen. Dit geldt voor woningen waarbij een hogere waarde voor geluid is vastgesteld. De ruimtes waar deze waarden gelden zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m ² . Basis voor de berekening is de toekomstige situatie in 2033 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het binnenniveau niet zal blijken te voldoen aan 33 dB, worden maatregelen getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen. Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. Ze worden aangeboden, er is geen verplichting deze te accepteren. In geluidberekeningen wordt het geluid, zoals de wetgeving dat voorschrijft, berekend als een gemiddelde over een etmaal op een gemiddelde dag in het jaar. Hierin wordt rekening gehouden met een jaarlijkse gemiddelde windinvloed op de verspreiding van geluid.
Conclusie - De woning op Marconistraat 45 wordt meegenomen in het akoestisch onderzoek - In het inpassingsplan, het akoestisch onderzoek en het hogere waarden besluit wordt opgenomen dat op (een deel van) de Marconistraat geluidreducerend asfalt wordt toegepast.		

2.47 Zienswijze 47

Zienswijze	Antwoord
------------	----------

47.1	In dit ontwerpbesluit wordt op pagina 7 gesproken over het doelmatig zijn van een scherm van 2 meter hoog en 400 meter lang (Schalmei/ Schellenkrans). Hiervan wordt afgezien vanwege afbreuk van de kwaliteit van de entree van Zevenaar. Hiermee wordt de last van de toename van het geluid en de fijnstof uitstoot volledig bij inspreker neergelegd terwijl de betreffende maatregel wel als doelmatig wordt benoemd. Inspreker stelt voor een glaswand of ander transparant materiaal te plaatsen zodat het zicht blijft behouden. Een groen beplante wal vindt inspreker ook prima, zolang maar sprake is van enige bescherming tegen de toename van het geluid en fijnstof.	We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig laten onderzoeken. De gevolgen voor de geluidbelasting staan in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting in de huidige situatie maximaal 49,0 dB bedraagt. Aangezien de aanpassing van de Arnhemseweg leidt tot een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB is er sprake van reconstructie. In dat geval moeten verplicht geluidmaatregelen worden afgewogen. We kiezen ervoor om geluidreducerend asfalt aan te leggen op de Arnhemseweg. Hierdoor bedraagt de geluidbelasting na de aanpassing van de Arnhemseweg maximaal 49,5 dB (op de tweede verdieping). Daarmee is er sprake van een beperkte toename van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Voor de woning van inspreker is het na de aanleg van geluidreducerend asfalt wettelijk gezien niet nodig om (aanvullende) maatregelen af te wegen. Voor een aantal andere woningen geldt dat ondanks de toepassing van geluidreducerend asfalt, sprake blijft van een relatief grote toename van de geluidbelasting. Voor de betreffende woningen is ook nog gekeken naar de aanleg van een geluidscherm. Onze conclusie is dat zo'n maatregel aan de zuidkant van de Arnhemseweg onwenselijk is. Dit is onderbouwd in het document 'Toelichting keuzes afschermdende maatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, Arnhemseweg Zevenaar', opgesteld door het Gelders Genootschap d.d. 5 september 2016. Het is belangrijk om de overgang van buitengebied naar de bebouwde kom goed vormt te geven. Het zicht op de karakteristieke kasteelwoningen en de karakteristieke woonboerderij (Schellenkrans 61) draagt bij aan de identiteit van de stadsentree van Zevenaar. Het vanaf de weg onttrekken van deze bebouwing aan het zicht is ongewenst. Geluidschermen zijn zeker in het buitengebied (ter hoogte van de kasteelwoningen), waar de openheid een specifieke kwaliteit is, onwenselijk. Het plaatsen van een scherm/muur tussen het fietspad en de weg is hier ook gezien de sociale veiligheid van de fietser onwenselijk. Een transparant scherm biedt geen oplossing. De ervaring leert dat het aanzicht van transparante schermen snel verslechtert, met name als gevolg van vervuiling (graffiti, aanslag etc.). Wij zien dan ook af van de plaatsing van een scherm ter hoogte van Schalmei/Schellenkrans.
47.2	Inspreker is van mening recht te hebben op een schadevergoeding bij uitvoering van het besluit door:	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te

	• waardevermindering woning; • vermindering woongenot; • mogelijke gezondheidsschade vanwege geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof; • kosten geluidsoverlast verminderende maatregelen.	nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wettelijke normen. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er is geen aanleiding om belangrijke negatieve gevolgen voor de gezondheid te verwachten. Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade. Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van een weg binnen in de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB (Lden) bedragen. Dit geldt voor woningen waarbij een hogere waarde voor geluid is vastgesteld. Indien het binnenniveau niet zal blijken te voldoen aan 33 dB, worden maatregelen getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Aangezien voor de woning van inspreker geen hogere waarde hoeft te worden vastgesteld is de vergoeding van geluidreducerende maatregelen niet aan de orde.
Conclusie • Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.		

2.48 Zienswijze 48

	Zienswijze	Antwoord
48	Inspreker heeft op 30 september 2016 een bezwaarschrift tegen de geplande aanpassingen aan de Arnhemseweg ingediend bij de gemeente Zevenaar. De gemeente Zevenaar heeft het bezwaarschrift op 18 december 2016 doorgestuurd naar de provincie Gelderland. Het bezwaarschrift is ingediend ruim voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en kan daarom niet worden aangemerkt als formele zienswijze. Hoewel het bezwaarschrift niet ontvankelijk is, hebben we volledigheidshalve besloten het bezwaarschrift wel te beantwoorden in deze zienswijzenota.	
48.1	Inspreker maakt bezwaar tegen het voornemen om de Arnhemseweg ter hoogte van de kasteelwoningen aan te passen ten behoeve van de ontsluiting van de A15 en A12.	Wij willen dat de regio en de stad Zevenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het project ViA15 zorgt er in combinatie met enkele andere autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A15, de afsluiting Griethse Poort, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, voor dat de hoeveelheid verkeer op de Arnhemseweg toeneemt. Om de toename op deze ontsluitingsweg ook in de toekomst vlot en veilig af te wikkelen is het

		nodig om de Arnhemseweg aan te passen.
48.2	Op dit moment ondervindt inspreker al overlast door het verkeer op de Arnhemseweg. De woning van inspreker vertoonde na enige maanden reeds de nodige scheuren in de binnengevel en inspreker verwacht meer scheurvorming door de toename van het verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer, op de Arnhemseweg.	We hebben een onderzoek naar trillingen laten uitvoeren voor enkele maatgevende woningen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. De Arnhemseweg wordt rond het kruispunt met de Schellenkrans in noordelijke richting verschoven. Daardoor komt de weg op een grotere afstand van de woning van inspreker te liggen. De afstand van de weg tot aan de woning bedraagt circa 50 meter en is daarmee voor het aspect trillingen relatief groot. Het is niet aannemelijk dat trillingen plaatsvinden die leiden tot schade aan de woning van inspreker.
48.3	Het wordt onmogelijk om de woning te ventileren door middel van het openen van de vensters aan de noordzijde van de woning, dit in verband met fijnstof, stank en geluidsoverlast. De weg schuift nog enkele meters richting de Kasteelwoningen op en zal dus een grotere overlast veroorzaken.	We hebben de gevolgen van de aanpassing aan de Arnhemseweg uitvoerig laten onderzoeken. Er is ook gekeken naar de gevolgen voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Voor de woning van inspreker geldt dat de geluidbelasting slechts beperkt toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de Arnhemseweg maximaal 55,6 dB. Na de wegaanpassing is de geluidbelasting maximaal 56,3 dB. Dit komt met name doordat de Arnhemseweg (anders dan inspreker in zijn zienswijze beweert) verder van de kasteelwoningen af komt te liggen. Daarnaast wordt ook in de toekomstige situatie geluidreducerend asfalt toegepast. De cumulatieve geluidbelasting (de geluideffecten van al het wegverkeer in de omgeving bij elkaar opgeteld) is maximaal 58 dB. Deze geluidbelasting is niet uitzonderlijk hoog voor een woning nabij een drukke ontsluitingsweg. De resultaten van het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn opgenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. In het onderzoek zijn de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. Uit het onderzoek volgt dat er geen overschrijding plaatsvindt de grenswaarden stikstofdioxide en fijnstof. Dit betekent dat het project ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het nemen van maatregelen is daarom niet nodig. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet noodzakelijk.
48.4	Inspreker wenst dat de gemeente een en ander in ogenschouw neemt en ter plaatse constateert wat de overlast nu is en in de toekomst zal zijn. Tevens	We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg uitvoerig laten onderzoeken. Dit is gebeurd aan de hand van wettelijk vastgelegde

	verwacht inspreker een voorstel waaruit blijkt dat eventuele overlast en de gevolgen daarvan op een juiste wijze worden opgelost of in de kosten tegemoet worden gekomen.	rekenmethoden. Op basis van de verschillende onderzoeken hebben we een goed beeld gekregen van de effecten op de leefomgeving. In het plan is opgenomen welke maatregelen we treffen om beperkte negatieve gevolgen te beperken of geheel weg te nemen. Wanneer inspreker als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan schade lijdt, dan kan inspreker na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden onder andere via www.gelderland.nl/Planschade.
Conclusie Het onderzoek naar trillingen is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan		

2.49 Zienswijze 49

	Zienswijze	Antwoord
49	We hebben deze zienswijzen ontvangen op 5 januari 2017. Daarmee is deze zienswijze ruim na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan ingediend. Hoewel de zienswijze niet ontvankelijk is, hebben we volledigheidshalve besloten de zienswijze wel te beantwoorden in deze zienswijzenota.	
49.1	Inspreker geeft zijn zienswijze over de aanpassingen van de aansluiting van de Arnhemseweg op de A15. Daarnaast stelt inspreker een aantal vragen: - Hoe zullen de verkeersstromen zich verdelen over de Arnhemseweg, Methen en Ringbaan Noord? Wat zal de invloed op de verkeersintensiteit zijn op de Methen en Ringbaan Noord? - Zijn de berekeningen in het luchtkwaliteitsonderzoek gecorrigeerd naar de werkelijke uitstoot van de diesels of nog volgens opgave van de fabrikant? Hoe juridisch juist zijn deze gegevens? - Heeft leefbaarheid en gezondheid in de gemeente Zevenaar ook een rol gespeeld? Is het project verantwoord op humanitaire grond?	Uit het verkeersmodel (RVMK2016-ViA15) blijkt dat in de huidige situatie per etmaal ongeveer 8.600 motorvoertuigen rijden ter hoogte van Arnhemseweg / Methen / Zonegge. Door autonome ontwikkelingen, zoals de doortrekking van de A15, de afsluiting Griethse Poort, bevolkingsgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, rijden er in 2033 ongeveer 11.700 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanpassingen aan de Arnhemseweg die in het inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt, neemt dit aantal in 2033 toe tot 12.680 motorvoertuigen per etmaal. Meer informatie hierover is terug te lezen in Hoofdstuk 3 van de toelichting van het inpassingsplan. De emissies van motorvoertuigen zijn berekend met behulp van landelijk vastgestelde rekenmethodieken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van wettelijk voorgeschreven emissiefactoren die jaarlijks door de Minister van Infrastructuur en Milieu worden bekendgemaakt. Die emissiefactoren zijn niet gebaseerd op testemissies van (auto)fabrikanten, maar worden afgeleid uit praktijkmetingen. Het gehele plan is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle relevante belangen, zoals leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en landschap. Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld

		laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
49.2	Inspreker grens met de huiskamer- en balkonkant van zijn woning aan de Methen, een drukke verkeersader in Zevenaar. Hij vraagt zich af of de luchtkwaliteit op dit moment voldoet aan de luchtkwaliteitsrichtlijn 2008/50/EG. Het gebied rond Zevenaar komt er niet best van af in landelijke onderzoeken van het RIVM. Inspreker vraagt zich af hoe de gemeente Zevenaar en de provincie Gelderland met deze cijfers omgaan. De doortrekking van de A15 zorgt voor een verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit.	De Europese luchtkwaliteitsrichtlijn is doorvertaald in nationale wetgeving. We hebben de gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg voor de luchtkwaliteit uitvoerig in beeld laten brengen. De resultaten hiervan staan in het luchtkwaliteitsonderzoek, dat als bijlage is opgenomen bij het inpassingsplan. In het onderzoek zijn de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. Uit het onderzoek volgt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Dit betekent dat het project ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het nemen van maatregelen is daarom niet nodig. De gevolgen van project ViA15 voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht tijdens de voorbereiding van het tracébesluit. Het tracébesluit is in maart 2017 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.
49.3	Inspreker is ervan overtuigd dat de voorkeursgrenswaarde van de geluidbelasting op zijn gevel ruimschoots overschreden wordt. Bovendien is hier dan sprake van een theoretisch berekende geluidbelasting, waarbij nog geen rekening gehouden wordt met hoe een bewoner dit beleeft.	De beleving van de geluidbelasting is subjectief en daardoor nauwelijks te bepalen. Bij de vaststelling van een inpassingsplan vormt de Wet geluidhinder het uitgangspunt. Het onderzoek naar de gevolgen voor de geluidbelasting is opgenomen in de bijlage bij het inpassingsplan. De toekomstige geluidbelasting is berekend met behulp van een gevalideerde rekenmethode. De uitgevoerde berekeningen zijn uitgevoerd in overeenstemming met het geldende 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. We hebben onderzoek gedaan naar de geluidbelasting bij de woningen die binnen de geluidzone van aan te passen wegen liggen. Hoe deze geluidzones worden bepaald is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de woning van inspreker binnen de geluidzone van de aanpassingen aan de Arnhemseweg ligt. Bij de woning van inspreker bedraagt de geluidbelasting als gevolg van de aangepaste Arnhemseweg maximaal 40,2 dB. Daarmee blijft de geluidbelasting ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De gecumuleerde geluidbelasting (het geluid van al het wegverkeer bij elkaar opgeteld) is met 58 dB niet uitzonderlijk voor een woning nabij een ontsluitingsweg en een kruising binnen de bebouwde kom. Wij zijn van mening dat na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanvullende maatregelen zijn voor het inpassingsplan niet

		noodzakelijk.
49.4	Inspreker merkt dat steeds meer stof zijn huis binnendringt. Hij vraagt zich af of de huidige geluidbelasting en de luchtkwaliteit geen reden zijn om na te gaan of er sprake is van een saneringssituatie.	Er is geen sprake van een saneringssituatie. Tijdens de voorbereiding van het inpassingsplan hebben we de aspecten luchtkwaliteit en geluidbelasting uitvoerig laten onderzoeken. Beide onderzoeken laten zien dat ter hoogte van de woning van inspreker wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving.
49.5	De verkeersdrukke neemt toe en gaat nog verder toenemen wanneer de bestaande situatie in Zevenaar ingrijpend verandert met het doortrekken van de A15. Inspreker vraagt zich af of onze situatie nu en straks aan de in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer gestelde eisen voldoet. Inspreker verwijst hierbij naar cijfers van de World Health Organization en informatie (het rapport "Hoe schoon is onze lucht?" en het dossier "Fijn stof") van het RIVM.	De doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 zijn vastgelegd in het Tracébesluit ViA15, dat in maart 2017 is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Voor het inpassingsplan is dit tracébesluit een autonome ontwikkeling. Dat betekent dat we er in de onderzoeken voor de Arnhemseweg van uit zijn gegaan dat het project ViA15 wordt uitgevoerd. De onderzoeken wijzen uit dat de aanpassing van de Arnhemseweg (ook na uitvoering van project ViA15) voldoet aan de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer.
49.6	Volgens inspreker zijn er redenen genoeg om zorgvuldig om te gaan met luchtkwaliteit en leefbaarheid en om als overheid de juiste verantwoordelijkheid te nemen. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben nu een kans om een project met grote gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid met visie aan te pakken.	Ons uitgangspunt is om de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg tot een minimum te beperken en waar mogelijk geheel weg te nemen. We hebben deze gevolgen voor verschillende milieuaspecten in beeld laten brengen. Uit de onderzoeken volgt dat het inpassingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Helaas kunnen we niet voorkomen dat deze maatregel ten behoeve van het algemeen belang leidt tot beperkte negatieve gevolgen voor de leefsituatie van sommige omwonenden. Ondanks deze effecten zijn wij van mening dat ook na de aanpassing van de Arnhemseweg sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er is geen reden om belangrijke negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid te verwachten. Aanvullende maatregelen zijn dan ook niet nodig.
49.7	Inspreker vindt de aanleg van een rondweg om de verkeersstromen goed te verdelen over alle wijken een bittere noodzaak.	Wij zijn van mening dat er geen reële alternatieven voor de aanpassing van de Arnhemseweg zijn. Het beleid van de provincie Gelderland is om eerst te kijken of de verkeerstoename kan worden afgewikkeld op bestaande infrastructuur, alvorens te starten met de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuinig ruimtegebruik en het beperken van verspreiding van impact op het milieu). Als de toename van verkeer na aanpassing van de bestaande infrastructuur vlot en veilig kan worden afgewikkeld én de gevolgen voor het milieu goed zijn in te passen, is de volgende stap - de eventuele aanleg van nieuwe infrastructuur - niet aan de orde. De keuze om de capaciteit van de Arnhemseweg te vergroten volgt uit het uitgangspunt om eerst te kijken of het mogelijk is om bestaande infrastructuur op aanvaardbare wijze te optimaliseren. De onderzoeken naar de negatieve gevolgen van de aanpassing van de Arnhemseweg vormen geen aanleiding voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit inpassingsplan maakt de eventuele aanleg van een rondweg ook niet onmogelijk. De gemeenteraad van Zevenaar heeft besloten om de rondweg nader te onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet gestart en staat bovendien los van het proces dat moet leiden tot de aanpassing

	van de Arnhemseweg.
Conclusie • Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het inpassingsplan.	

3. AMBTSHALVE WIJZINGEN

3.1 Verbeelding

- Op de verbeelding is bij de Marconistraat de begrenzing van de bestemming 'Water' aangepast.
- De aanduiding 'geluidwerende voorziening - wal met scherm' is in beperkte mate doorgetrokken richting de Methen
- Er zijn enkele minimale en ondergeschikte wijzigingen aangebracht aan de begrenzing van het inpassingsplan en de verschillende bestemmingen.

3.2 Regels

- Binnen de bestemming 'Water' is in de bestemmingsomschrijving een fietspad mogelijk gemaakt.
- Binnen de bestemming 'Water' is de bouwhoogte voor bruggen aangepast van 8 meter naar 2,5 meter

3.3 Toelichting

Hoofdstuk 1

- In hoofdstuk 1 zijn enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de leesbaarheid.

Hoofdstuk 2

- In hoofdstuk 2 zijn enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de leesbaarheid.

Hoofdstuk 3

- In hoofdstuk 3 zijn enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de leesbaarheid.
- Ten behoeve van de leesbaarheid van de toelichting zijn nieuwe kaartjes opgenomen met alle belangrijke naamsaanduidingen in het gebied.

Hoofdstuk 4

- In hoofdstuk 4 zijn enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de leesbaarheid.

Hoofdstuk 5

- Paragraaf 5.2 is geactualiseerd op basis van de vernieuwde akoestische onderzoeken.
- In paragraaf 5.3 zijn de cijfers uit het meest actuele luchtkwaliteitsonderzoek toegevoegd.
- Paragraaf 5.6 is aangepast. Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. De toetsing aan de nieuwe wet is toegevoegd.

Hoofdstuk 6

- Hoofdstuk 6 is geactualiseerd met de laatste procedurele stappen die zijn doorlopen.

Hoofdstuk 7

- De paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid van het plan is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten.

3.4 Akoestisch onderzoek

De geluidbelasting wordt berekend op basis van het (huidige/nieuwe) wegontwerp en de (huidige/geprognosticeerde) verkeersintensiteiten. Naar aanleiding van zienswijzen is het wegontwerp voor de aanpassing van de Arnhemseweg op een aantal punten aangepast. Voorbeelden zijn een meer zuidelijke wegligging ter hoogte van appartementencomplex 'Loningsmaeth', een iets hogere geluidwerende voorziening (muur) ter hoogte van Roodwilligen 1 en een verder doorgetrokken geluidwerende voorziening (wal met scherm) ter hoogte van Altbroek.

Naast de hierboven genoemde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen, zijn door voortschrijdend inzicht en de nadere uitwerking van het wegontwerp nog aanpassingen aangebracht in de rekenmodellen. Voorbeelden zijn een nadere detaillering van bodemgebieden en het aanpassen van de wegdekcorrectiefactoren voor het geluidreducerende asfalt SMA NL 8G+ aan de landelijk vastgestelde wegdekcorrectiefactoren.

De geluidbelastingen op de woningen zijn op basis van bovenstaande wijzigingen opnieuw berekend. Een en ander kan ertoe leiden dat de berekende geluidwaarden kunnen afwijken van de geluidwaarden die zijn berekend bij het ontwerp-inpassingsplan.

4. BIJLAGEN

Bijlage 1: notitie over de benodigde hoogte van een geluidscherm ter hoogte van appartementencomplex 'Loningsmaeth' en over vervanging geluidmuur door geluidwal bij Roodwilligen

Bijlage 2: afbeeldingen van de varianten noordelijke en zuidelijke ligging Arnhemseweg bij Roodwilligen/Schellenkrans

Bijlage 3: afbeeldingen van de gewijzigde wegligging bij appartementencomplex 'Loningsmaeth'

Bijlage 1

Aan: R. Westerhof
Van: A. Vermeulen
Datum: 21 april 2017
Kopie: R. Nieborg (RHDHV)
Ons kenmerk: BE4988
Classificatie: Definitief

**Onderwerp: Alternatieve afscherming Arnhemseweg Zevenaar
(PIP onderliggend wegennet A15)**

Inleiding

In de zienswijzen van het inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder, gemeente Zevenaar is een aantal alternatieven genoemd op de voorgestelde geluidafscherming voor de Arnhemseweg in Zevenaar. In deze notitie worden twee alternatieven nader bekeken.

Het betreft:

1. deels uitvoeren van een wal in plaats van een muur ter hoogte van de adressen Roodwilligen;
2. afscherming met een scherm voor de appartementen op de tweede verdieping van complex Loningsmaeth.

Uitgangspunten Algemeen

Voor de berekeningen van de alternatieven is gebruik gemaakt van het akoestisch rekenmodel dat is opgesteld ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan: Akoestisch onderzoek Inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar) d.d. 19 april 2017. In dit rekenmodel zijn de verschillende alternatieve afschermingen toegevoegd. Voor alle andere uitgangspunten (rekenmethode, verkeersgegevens, wegontwerp, e.d.) wordt eveneens verwezen naar dit onderzoek.

1. Geluidwal Roodwilligen

Situatieschets

In het akoestisch onderzoek behorend bij het inpassingsplan is een muur opgenomen ter hoogte van de woningen Roodwilligen. Op onderstaande afbeelding is deze muur te zien in het geluidmodel (lichtblauwe lijn). De muur is 2,2 meter hoog.

Afbeelding 1: Locatie afschermende muur ter hoogte van Roodwilligen.

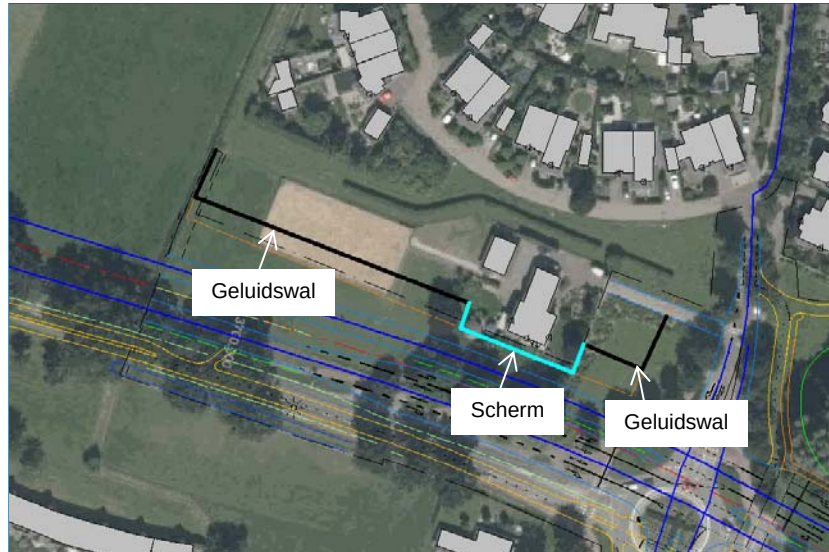


Uitgangspunten wal

Om te onderzoeken of er in plaats van de muur een wal gesitueerd kan worden, zijn berekeningen uitgevoerd. Uitgangspunt is dat ter hoogte van de woning op Roodwilligen 1 niet voldoende ruimte is voor een wal. Ten westen en ten oosten van de woning zou een wal wel mogelijk zijn. De bovenkant (top) van de wal komt dan wel verder van de Arnhemseweg af liggen dan het scherm om voldoende ruimte te hebben voor het grondlichaam.

Op onderstaande uitsnede van het geluidmodel is deze situatie in beeld gebracht. In het lichtblauw is het scherm van 2,2m hoog te zien, met een zwarte lijn de wal.

Abbeelding 2: Situatie met wal en scherm ('muur') ter hoogte van Roodwilligen.



Er is met verschillende hoogten gerekend om te onderzoeken met welke walhoogte de geluidreductie van de originele situatie (= muur van 2,2 meter hoog) te benaderen is. De resultaten zijn opgenomen in tabel 1.

Resultaten berekeningen geluidwal

De reductie van een wal met gelijke hoogte als een scherm is lager vanwege twee factoren:

1. de top van de wal is verder van de bron gelegen vanwege de benodigde ruimte voor het grondlichaam. Afscherming dicht bij de bron (de N810/Arnhemseweg) is effectiever.
2. een wal houdt minder geluid tegen dan een verticale muur door de schuine hellingen en de rondere top.

De berekeningen met een 2,2 meter hoge wal laten dit ook zien. Er zijn hogere geluidniveaus op de achterliggende woningen te zien ten opzichte van een 2,2 meter hoog scherm, met als maximum een toename van 2,6 dB bij Roodwilligen 17.

Een verhoging van de wal naar 3 meter neemt de toename niet geheel weg. De maximale toename ten opzichte van de muur is dan nog ca. 1 dB. Met een hoogte van de geluidwal van 4 meter is de geluidreductie nagenoeg vergelijkbaar met de muur van 2,2 meter hoog.

Tabel 1: Overzicht rekenresultaten Roodwilligen t.g.v. Arnhemseweg, alternatieven afscherming.

Rekenpunt	Adres	Hoogte in [m]	Muur 2,2m Lden in [dB]	Met wal 2,2m		Met wal 3m		Met wal 4m	
				Lden in [dB]	Verschil	Lden in [dB]	Verschil	Lden in [dB]	Verschil
654_A	Roodwilligen 1	1.5	46.3	46.0	-0.3	46.0	-0.3	46.0	-0.3
654_B	Roodwilligen 1	4.5	55.2	55.5	0.3	55.5	0.3	55.5	0.3
655_A	Roodwilligen 1	1.5	48.3	48.4	0.1	48.4	0.1	48.4	0.1
656_A	Roodwilligen 1	1.5	46.6	46.7	0.1	46.5	-0.1	46.3	-0.3
656_B	Roodwilligen 1	4.5	55.2	55.6	0.4	55.4	0.2	55.3	0.1
657_A	Roodwilligen 1	4.5	60.3	60.3	0.0	60.3	0.0	60.3	0.0
672_A	Roodwilligen 2	1.5	46.5	46.5	0.0	46.3	-0.2	45.9	-0.6
672_B	Roodwilligen 2	4.5	48.2	48.4	0.2	48.0	-0.2	47.8	-0.4
672_C	Roodwilligen 2	7.5	49.2	49.9	0.7	49.5	0.3	49.2	0.0
673_A	Roodwilligen 2	1.5	44.2	44.3	0.1	44.3	0.1	44.3	0.1
673_B	Roodwilligen 2	4.5	46.7	46.7	0.0	46.7	0.0	46.7	0.0
673_C	Roodwilligen 2	7.5	48.7	48.7	0.0	48.7	0.0	48.7	0.0
674_A	Roodwilligen 2	1.5	48.8	48.6	-0.2	48.5	-0.3	48.4	-0.4
674_B	Roodwilligen 2	4.5	50.8	50.8	0.0	50.6	-0.2	50.5	-0.3
674_C	Roodwilligen 2	7.5	52.0	52.2	0.2	52.1	0.1	52.0	0.0
684_A	Roodwilligen 3	1.5	46.0	46.3	0.3	45.9	-0.1	45.7	-0.3
684_B	Roodwilligen 3	4.5	47.8	48.3	0.5	47.9	0.1	47.7	-0.1
684_C	Roodwilligen 3	7.5	49.6	50.1	0.5	49.9	0.3	49.5	-0.1
695_A	Roodwilligen 4	1.5	41.7	41.8	0.1	40.7	-1.0	40.0	-1.7
695_B	Roodwilligen 4	4.5	44.1	44.6	0.5	43.8	-0.3	43.1	-1.0
695_C	Roodwilligen 4	7.5	47.7	48.3	0.6	48.0	0.3	47.6	-0.1
706_A	Roodwilligen 5	1.5	46.2	46.4	0.2	46.2	0.0	46.1	-0.1
706_B	Roodwilligen 5	4.5	48.2	48.7	0.5	48.2	0.0	48.0	-0.2
706_C	Roodwilligen 5	7.5	49.6	50.2	0.6	49.8	0.2	49.4	-0.2
713_A	Roodwilligen 6	1.5	40.0	40.2	0.2	39.8	-0.2	39.6	-0.4
713_B	Roodwilligen 6	4.5	41.9	42.3	0.4	41.8	-0.1	41.6	-0.3
713_C	Roodwilligen 6	7.5	45.0	45.5	0.5	45.2	0.2	44.9	-0.1
719_A	Roodwilligen 7	1.5	45.5	45.9	0.4	45.3	-0.2	45.0	-0.5
719_B	Roodwilligen 7	4.5	48.1	49.1	1.0	48.1	0.0	47.4	-0.7
719_C	Roodwilligen 7	7.5	49.9	50.8	0.9	50.4	0.5	49.5	-0.4
731_A	Roodwilligen 9	1.5	45.3	46.0	0.7	44.9	-0.4	44.4	-0.9
731_B	Roodwilligen 9	4.5	48.2	49.5	1.3	48.3	0.1	47.0	-1.2
731_C	Roodwilligen 9	7.5	50.1	51.2	1.1	50.7	0.6	49.7	-0.4
663_A	Roodwilligen 11	1.5	45.0	45.7	0.7	44.4	-0.6	43.7	-1.3
663_B	Roodwilligen 11	4.5	48.3	49.7	1.4	48.3	0.0	46.9	-1.4
663_C	Roodwilligen 11	7.5	50.0	51.4	1.4	50.9	0.9	49.7	-0.3
665_A	Roodwilligen 13	1.5	42.6	43.4	0.8	42.1	-0.5	41.3	-1.3
665_B	Roodwilligen 13	4.5	47.8	49.3	1.5	47.6	-0.2	45.9	-1.9
665_C	Roodwilligen 13	7.5	49.8	51.5	1.7	50.6	0.8	49.0	-0.8
667_A	Roodwilligen 15	1.5	40.8	41.8	1.0	40.6	-0.2	39.6	-1.2
667_B	Roodwilligen 15	4.5	47.0	48.6	1.6	46.8	-0.2	44.8	-2.2
667_C	Roodwilligen 15	7.5	49.5	51.7	2.2	50.4	0.9	48.3	-1.2
669_A	Roodwilligen 17	1.5	41.0	42.0	1.0	40.8	-0.2	39.8	-1.2
669_B	Roodwilligen 17	4.5	45.7	48.0	2.3	45.6	-0.1	43.9	-1.8
669_C	Roodwilligen 17	7.5	48.3	50.9	2.6	49.5	1.2	47.0	-1.3
671_A	Roodwilligen 19	1.5	45.6	46.2	0.6	45.4	-0.2	44.7	-0.9
671_B	Roodwilligen 19	4.5	48.7	50.7	2.0	48.7	0.0	47.2	-1.5
671_C	Roodwilligen 19	7.5	50.6	52.4	1.8	51.7	1.1	50.0	-0.6
676_A	Roodwilligen 21	1.5	45.2	45.9	0.7	44.9	-0.3	44.3	-0.9
676_B	Roodwilligen 21	4.5	48.5	49.8	1.3	48.3	-0.2	47.6	-0.9
676_C	Roodwilligen 21	7.5	49.9	51.5	1.6	50.7	0.8	49.2	-0.7
678_A	Roodwilligen 23	1.5	46.0	46.6	0.6	45.9	-0.1	45.4	-0.6
678_B	Roodwilligen 23	4.5	48.8	50.1	1.3	48.6	-0.2	47.8	-1.0
678_C	Roodwilligen 23	7.5	50.2	51.8	1.6	50.9	0.7	49.4	-0.8

2. Geluidafscherming appartementen Loningsmaeth

Situatieschets

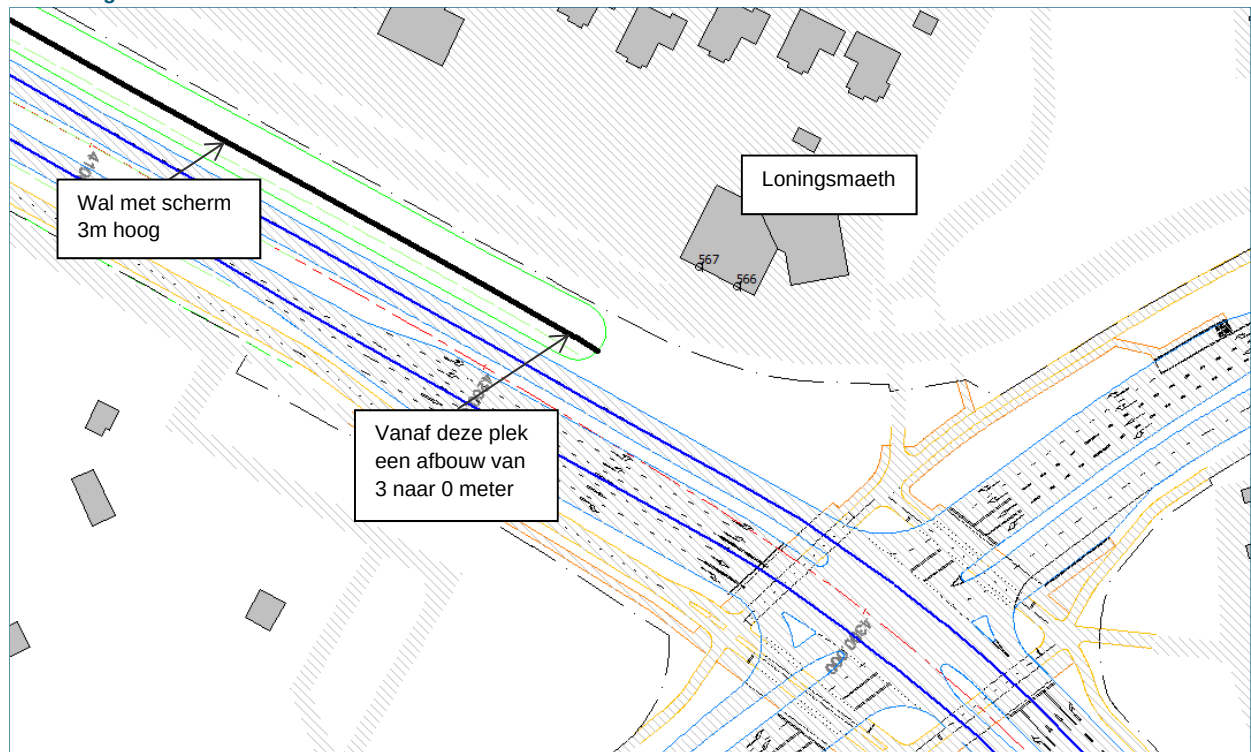
Wegens stedenbouwkundige redenen loopt de geluidwal met daarop een laag scherm niet door langs het wooncomplex Loningsmaeth, adres Lonismaat 2. De voorziening is voornamelijk bedoeld voor de woningen aan de Altbroek. Naar aanleiding van zienswijzen is berekend hoe hoog de geluidafscherming zou moeten zijn om een nieuwe hogere grenswaarde voor geluid op de tweede verdieping van appartementencomplex Loningsmaeth te voorkomen.

Uitgangspunt extra afscherming

In het geluidmodel is in het verlengde van de geluidwal, aansluitend een scherm gemodelleerd. Een verlenging in de vorm van een wal is naar aanleiding van reacties uit de omgeving niet onderzocht.

Er is bekeken welke schermhoogte noodzakelijk is om voor peiljaar 2033 hetzelfde geluidniveau te verkrijgen als de hogere waarde die bij de bouw verleend is.

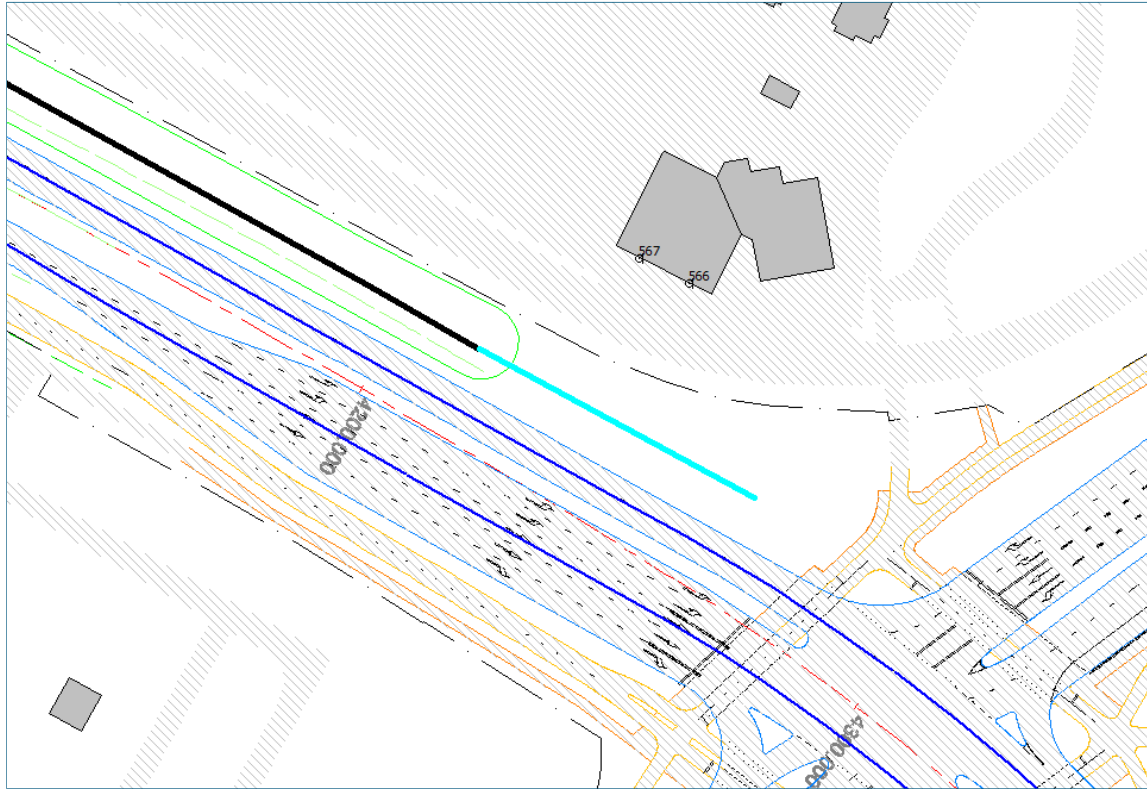
Afbeelding 3: Situatie conform akoestisch onderzoek.



De laatste ca. 7 meter loopt de wal met scherm van 3 meter hoogte terug naar het maaiveld.

In afbeelding 4 is het aanvullende scherm weergegeven van ca. 50 meter lang (lichtblauwe lijn), aansluitend op de wal (zwarte lijn).

Afbeelding 4: Situatie met scherm in verlengde van de wal.



Beschouwd zijn twee representatieve rekenpunten op Loningsmaeth, 566 en 567. Deze punten zijn gelegen aan de kant van de Arnhemseweg. In tabel 2 zijn de geluidbelastingen opgenomen conform het akoestisch onderzoek d.d. 19 april 2017.

Tabel 2: Overzicht geluidbelastingen conform akoestisch onderzoek d.d. 19 april 2017.

Rekenpunt	Adres	Hoogte ln [m]	Geluidbelastingen L_{den} in [dB]		
			Huidige situatie	Eerder verleende HW	Plansituatie na maatregelen conform afb.3
566_A	Lonismaat 2-2	1.5	54.2	51.5	51.4
566_B	Lonismaat 2-12	4.5	56.5	53.5	54.6
566_C	Lonismaat 2-22	7.5	56.9	53.5	55.4
566_D	Lonismaat 2-32	10.5	57.0	53.5	55.8
566_E	Lonismaat 2-42	13.5	57.0	53.5	55.9
567_A	Lonismaat 2-3	1.5	54.6	51.5	51.3
567_B	Lonismaat 2-13	4.5	56.7	53.5	54.3
567_C	Lonismaat 2-23	7.5	57.0	53.5	55.3
567_D	Lonismaat 2-33	10.5	57.1	53.5	55.8
567_E	Lonismaat 2-42	13.5	57.1	53.5	56.0

Resultaten

Bij verschillende hoogten van het scherm worden de volgende resultaten berekend. De in grijs aangegeven waarden zijn hoger dan de eerder verleende hogere waarde bij de bouw.

Tabel 3: Overzicht geluidbelastingen varianten afscherming.

Rekenpunt	Adres	Hoogte In [m]	Geluidbelastingen L_{den} in [dB]						
			Eerder verleende HW	Geen scherm	1m scherm	2m scherm	3m scherm	4m scherm	5m scherm
566_A	Lonismaat 2-2	1.5	51.5	51.4	47.2	45.9	45.4	45.2	45.1
566_B	Lonismaat 2-12	4.5	53.5	54.6	53.1	50.8	48.9	48.3	48.0
566_C	Lonismaat 2-22	7.5	53.5	55.4	55.3	54.2	52.3	50.7	50.2
566_D	Lonismaat 2-32	10.5	53.5	55.8	55.8	55.7	54.7	53.3	52.3
566_E	Lonismaat 2-42	13.5	53.5	55.9	55.9	55.9	55.7	54.9	53.8
567_A	Lonismaat 2-3	1.5	51.5	51.3	46.9	45.4	44.8	44.5	44.3
567_B	Lonismaat 2-13	4.5	53.5	54.3	53.0	50.6	48.5	47.8	47.5
567_C	Lonismaat 2-23	7.5	53.5	55.3	55.3	54.2	52.4	50.8	50.3
567_D	Lonismaat 2-33	10.5	53.5	55.8	55.9	55.8	54.9	53.5	52.7
567_E	Lonismaat 2-42	13.5	53.5	56.0	56.0	56.0	55.8	55.0	54.1

Om een vergelijkbare of lagere geluidwaarde te verkrijgen ten opzichte van de eerder verleende hogere waarde, zijn de volgende aanvullende schermen noodzakelijk:

- Begane grond: geen extra afscherming
- 1^{ste} verdieping: 1 meter hoog
- 2^{de} verdieping: 3 meter hoog
- 3^{de} verdieping: 4 meter hoog
- 4^{de} verdieping: meer dan 5 meter hoog.

Voor bijvoorbeeld de tweede verdieping geldt dus een extra afscherming van 3 meter hoog om een vergelijkbare geluidbelasting te realiseren als de eerder verleende hogere waarde.

Bijlage 2



Variant **noordelijke ligging** Arnhemseweg



Variant **zuidelijke ligging** Arnhemseweg

Bijlage 3

