



W.Z15.021102.05 / D181079232

BIJLAGE: NOTA ZIENSWIJZEN

Datum : 3 december 2018
Onderwerp : Samenvatting en reactie op ontvangen zienswijzen
Inzake : Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder
Locatie : N346 Schakel Achterhoek – A1
Nieuwe weg en reconstructie
Zaaknummer ODRN : W.Z15.021102.05

Samenvatting van de zienswijzen met reactie van het bevoegd gezag

Zienswijze 1, gedateerd 1 mei 2018 en ontvangen 3 mei 2018, luidt samengevat:

- a. *Indieners verzoeken om de rondweg en de kruising zo ver mogelijk van de woning van indieners aan te leggen, dus meer richting het kanaal.*

Reactie op de zienswijze:

Het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1, waar onderhavig hogere waarde-besluit uit volgt, voorziet nog niet in het definitieve ontwerp dat (ter hoogte van het stationsgebied) gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen. Bij het berekenen van de geluidseffecten is daarom uitgegaan van een worst case-ligging van de weg. Dus in dit geval zo noordelijk mogelijk richting de woning van indiener. In het bij het inpassingsplan uitgevoerde geluidsonderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018)) is uitgegaan van deze worst case-ligging van de weg. De woning van indieners behoort tot de woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde voor geluid ten gevolge van de nieuwe weg. Met het beoogde geluidreducerende asfalt op delen van het tracé kan de overschrijding van de voorkeurswaarde niet worden weggenomen. De toepassing van het geluidreducerende asfalt wordt als voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan toegevoegd. Wel wordt ter plaatse voldaan aan de hoogst toelaatbare waarde. Daarom is de effectiviteit en financiële doelmatigheid van geluidschermen in beeld gebracht. Ten aanzien van de woning van indieners is geoordeeld dat geluidreducerende schermen nodig zijn van 2 à 3 meter hoogte om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De kosten van dergelijke schermen wegen echter niet op tegen de baten (die bestaat uit de benodigde geluidsreductie) bij in totaal twee woningen aan de Ampsenseweg. Daarmee zijn deze geluidreducerende schermen niet (financieel) doelmatig. Voor de woning van indieners aan de Ampsenseweg is een hogere grenswaarde vastgesteld ten gevolge van de nieuwe weg van 53 dB.

- b. *Indieners verzoeken om de snelheid op de kruising aan te passen naar 60 km/uur, aangezien op de kruising geen "fluisterasfalt" kan komen.*

Reactie op de zienswijze:

De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 is in het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie van 17 mei 2017 aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe gebiedsontsluitingsweg (GOW) - voorkeur). De verbeterde hoofdrijbaan van de N346 wordt daarom ontworpen met een snelheid van 80 km/uur. Dat zorgt voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer en de bereikbaarheid van de Achterhoek. Een (gedeeltelijke) aanpassing van de ontwerpssnelheid naar 60 km/uur strookt niet met dit beleid.

Zienswijze 2, gedateerd 15 mei 2018 en per mail ontvangen 15 mei 2018, per post ontvangen 16 mei en 17 mei 2018, luidt samengevat:

- a. *Indieners stellen een vierde alternatief voor tracékeuze voor. Het vierde alternatief betreft het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door, hetzij een brug over het Twentekanaal, en dan langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd. Dit geeft mindere aantasting van de fysieke omgeving en wordt de leefomgeving (uitstoot fijnstof en geluid) ontzien. Huidig plan geeft verslechtering van de leefomgeving bij hun woning.*

Reactie op de zienswijze:

Gedeputeerde Staten hebben ontwerp Inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 vastgesteld op 27 maart 2018. Hierbij zijn keuzes gemaakt voor het tracé, waarbij niet gekozen is voor een tunnel maar voor een vaste oeververbinding over het Twentekanaal. Deze keuzes zijn de uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018)) en het Hogere waarde besluit voor geluid.

- b. *Op pagina 2 van het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat u kiest voor onderzoeken die (voor de omgeving) uitgaan van een realistische worst case ligging van de infrastructurele functies binnen de vastgestelde inpassingsgrenzen en deelgebieden. Indieners zijn van mening dat wanneer wordt uitgegaan van de worst case benadering er ook geen rekening dient te worden gehouden met stil asfalt. Er wordt geen garantie gegeven dat het stil asfalt wordt gerealiseerd. Bij de laatste renovatie van de Rondweg West heeft uw college beloofd dat stil asfalt zou worden aangelegd. Volgens telefonische informatie bij uw college is er geen stil asfalt aangelegd.*

Reactie op de zienswijze:

Bij de vaststelling van het hogere waardenbesluit is vastgelegd dat geluidreducerend asfalt verplicht is op daartoe beschreven gedeelten van het tracé. In de regels van het inpassingsplan zal ook worden opgenomen dat voldaan dient te worden aan de eisen die door (of op basis van) de Wet geluidhinder worden gesteld. Daarmee wordt geborgd dat de maatregelen die noodzakelijk zijn ook inderdaad uitgevoerd worden.

In het kader van dit besluit wordt de opmerking over Rondweg West voor kennisneming aangenomen. Het wordt onder de aandacht gebracht van de provincie Gelderland.

- c. *Vervolgens stelt u op pagina 2 van het akoestisch onderzoek dat het doel van dit onderzoek is om te bepalen of op de gevels van de geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Voor de woningen van Indiener geldt een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 58 dB. Wij stellen vast dat u alleen maar kijkt naar de mogelijkheden die de Wet geluidhinder u biedt. Het leven van een bewoner speelt zich niet alleen af achter de gevel, maar ook om de woning, namelijk op het terras en in de tuin. Ter hoogte van de woningen van indieners is sprake van buitenstedelijk gebied.*

Reactie op de zienswijze:

De effecten van geluidhinder zijn berekend met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving, inclusief de daarbij voorgeschreven reken- en meetmethoden. De geluidseffecten worden getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder. De normering van de Wet geluidhinder is een door de centrale overheid vastgesteld normenkader. Uit de toetsing is gebleken dat de geluidseffecten binnen de grenzen van het wettelijk kader blijven. De buitenruimte rondom de woning is geen geluidgevoelige ruimte in de zin van de Wet geluidhinder. Deze hoeft dan ook niet te worden getoetst.

Daarnaast zijn we van mening dat er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit het eerdergenoemde akoestisch onderzoek blijkt dat wanneer het project niet wordt gerealiseerd zou worden, het geluidniveau bij de woningen op basis van de autonome groei van het verkeer uitkomt op maximaal 57 dB. Ondanks dat de nieuwe wegenstructuur dichter bij de woningen komt te liggen neemt de geluidbelasting bij het toepassen van geluidreducerend asfalt op delen van het tracé ter plekke maar 1 dB toe tot maximaal 58 dB (zonder aftrek art. 110 g die bij de toetsing gehanteerd moet worden).

- d. *Op pagina 28 van het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat gezien de aanwezigheid van de toerit naar de woningen 24 en 24a en vanwege het zicht nabij de kruising met de N825, schermen met een effectieve lengte niet overal geplaatst kunnen worden. Tevens wordt gesteld dat wegens landschappelijke bezwaren schermen van 2 à 3 meter hoog niet wenselijk zijn en derhalve voor de woningen van Indieners een hogere waarde vastgesteld dient te worden. Indieners zijn van mening dat er sprake is van een onevenredige belangenafweging, omdat de belangen van het landschap blijkbaar zwaarder wegen dan geluidsoverlast van bewoners. In de notitie van het Gelders Genootschap zijn echter schermen met het uiterlijk van een haag in de tussenberm over een lengte van 70 met een hoogte van 2,20 m denkbaar ter hoogte van de woningen van Indieners. Tussen deze woningen en de naastgelegen woning is een scherm met een hoogte van één meter hoog landschappelijk acceptabel. Indieners geven aan te moeten concluderen dat deze voorzieningen niet de geluidsoverlast beperken, maar alleen maar zorgen voor een enigszins landschappelijke inpassing.*

Reactie op de zienswijze:

Op basis van deze zienswijze is de situatie bij betreffende woningen opnieuw bekeken. Het blijkt inderdaad dat in de notitie van het Gelders Genootschap dit 'landschappelijk' wel als mogelijk wordt gezien. Echter, een geluidsscherm met een hoogte van 2 à 3 meter over een lengte van circa 70 meter voor twee woningen is, afgezien van de landschappelijke haalbaarheid, financieel niet doelmatig. Voor de woningen aan de Goorsegweg 24 en 24A is daarom ten gevolge van de aanleg van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 een hogere waarde vastgesteld van respectievelijk 53 dB en 51 dB vastgesteld.

- e. *"A-ha suggestie": Het Gelders Genootschap doet op pagina 11 in haar notitie de volgende suggestie/voorstel: "Er zijn andere oplossingen denkbaar, die de ruimtelijke kwaliteit opleveren en tevens geluidreducerend werken. Daarmee wordt niet voorkomen dat een hogere grenswaarde voor de woning moet worden vastgesteld, maar kan wel de geluidsbeleving van de openbare ruimte en de tuinen langs de Goorsegweg worden geoptimaliseerd. Bijvoorbeeld door de nieuwe weg lager aan te leggen dan de Goorsegweg en het maaiveld vanaf de bestaande weg in zuidelijke richting te laten oplopen. Zo'n oplossing wordt ook bij zichtassen van landgoederen toegepast en is bekend onder de naam A-ha. Voordeel van deze oplossing is dat ook het verkeer op de nieuwe weg enigszins uit het blikveld blijft vanaf de oude Goorsegweg.*

Voor het behoud van het zicht op het beekdal is ook de hoogteligging van de parallelweg relevant (niet te hoog) en eventuele beplanting erlangs. Indieners verzoeken om deze suggestie over te nemen, indien u niet overeenkomstig ons voorstel, het Vierde alternatief, besluit.

Reactie op de zienswijze:

De 'a-ha'-oplossing die in het rapport van het Gelders Genootschap (notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018) is opgenomen heeft betrekking op de locaties aan de noordzijde van de Goorsegweg (Goorsegweg 15 tot 27A). Zoals in het rapport is aangegeven kan met deze suggestie de hogere geluidsbelasting niet worden weggenomen. Door de nieuwe weg lager te realiseren dan de huidige Goorsegweg wordt de nieuwe weg voor de woningen aan de noordkant iets uit het zicht onttrokken. Dat kan een positief effect hebben voor de beleving van de nabijge woningen. Het verlagen van de hoofdrijbaan ten opzichte van de huidige

Goorseweg betekent dat er grond afgegraven moet worden. Dit heeft een negatief effect op de bestaande waardevolle bomenlaan tussen de Goorseweg en de nieuwe provinciale weg. Om dit negatieve effect te voorkomen zou de afstand van een nieuwe verlaagde provinciale weg tot deze bomenlaan vergroot moeten worden. Dit zou betekenen dat er meer ruimte nodig is aan de zuidzijde van de nieuwe provinciale weg en deze dichter naar de woningen aan de zuidkant van de Goorseweg komen. Dit (belevings-)aspect doet het eerdergenoemde positieve effect teniet.

- f. *Gelet op de bandbreedte en de maximale invulling van het inpassingsplan kan de nieuwe weg naar zuidelijke richting de woning van Indiener opschuiven. In het akoestisch rapport is met dit worst case scenario geen rekening gehouden.*

Reactie op de zienswijze:

Ter hoogte van de woningen van indianers is de ruimte voor het wegontwerp beperkt. Er is in de berekening voor deze woning rekening gehouden met de meest zuidelijk ligging.

- g. *Om de gevolgen van de reconstructie te berekenen wordt het verschil bepaald tussen de huidige situatie en de geluidsbelasting minimaal 10 jaar na oplevering van de weg (in het akoestisch onderzoek het jaar 2030). Indianers stellen vast dat de provincie uitgaat van oplevering van de weg in het jaar 2020, maar het is niet aannemelijk dat deze termijn wordt waargemaakt, gelet op de stroperige besluitvorming, procedures en grondaankoop. Het geluidsonderzoek is volgens Indianers gebaseerd op een onjuist jaartal/verkeerde peildatum en is daarom niet op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen.*

Reactie op de zienswijze:

Er is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van twee peiljaren:

- "huidige situatie": peiljaar 2021
- Toekomstige situatie na 10 jaar: peiljaar 2034.

Uitvoering van de werkzaamheden kan derhalve uiterlijk 2024 plaats vinden. We achten dit realistisch.

- h. *Indianers geven aan dat ingevolge de nieuwe weg de provincie het voornemen heeft om ten noorden van de woningen van Indianers twee parallelwegen aan te leggen. In de berekeningen is op geen enkele wijze met het geluid van de bromfietsen en tractoren op de parallelweg rekening gehouden. Indianers vinden dit een omissie in het geluidsonderzoek.*

Reactie op de zienswijze:

Er komen ter hoogte van deze woning aan weerszijde van de N346 parallelwegen:

- noordzijde N346: deze weg is in het akoestisch onderzoek betrokken als "reconstructie Goorseweg";
- zuidzijde N346: deze weg wordt alleen gebruikt door bestemmingsverkeer en zal, ook voor landbouwverkeer, een zeer lage verkeersintensiteit kennen. Daarmee heeft deze weg geen relevantie om in het akoestisch onderzoek op te nemen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd zoals het Reken- en meetvoorschrift 2012 ingevolge de Wet geluidhinder dit voorschrijft. Volgens dit voorschrift hoeft het geluid van bromfietsen niet in de berekeningen betrokken worden. Landbouwverkeer is geen aparte voertuigklasse bij geluidberekeningen, maar wordt (indien relevant) berekend als vrachtverkeer.

- i. *Het Actieplan Geluid 2018-2022 provincie Gelderland, tevens te noemen Actieplan, heeft als titel "Onze wegen worden stiller". Deze titel is misleidend, omdat in verband met het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-AI het noodzakelijk is om een hogere grenswaarde vast te leggen. Verder wordt op pagina 25 van het Actieplan aangegeven dat geluidreducerend asfalt zorgt voor een geluidreductie van 2-3 dB, dus ongeveer een halvering van geluid. Decibel heeft echter een logaritmisch karakter. Een toename van 3 dB is een verdubbeling van geluidsdruk, 10 dB is 10 keer zoveel geluid. Indianers geven aan dat ondanks het toepassen van stil asfalt negatieve effecten op de woon- en leefomgeving alsmede op de gezondheid zullen toenemen.*

Reactie op de zienswijze:

Het Actieplan geluid geeft beleidskaders aan voor bestaande wegen. Bij deze aanleg van een nieuwe weg en reconstructie van wegen is de Wet geluidhinder van toepassing. Met geluidreducerend asfalt wordt de situatie merkbaar beter.

- j. *Indieners geven aan dat gezien de aanleg van de nieuwe weg dit op Oerbank en Oerstroomdal zal leiden tot meer trillingshinder, die ook geluidhinder met zich mee kan brengen. Indieners constateren dat dit ontbreekt in het geluidrapport.*

Reactie op de zienswijze:

Onderhavig besluit Hogere waarden heeft geen betrekking op trillingen. De relatie trillingen en geluid wordt in de Wet geluidhinder niet gelegd. Voor een toelichting op mogelijke trillingsproblematiek verwijzen wij naar de Nota beantwoording zienswijzen van het Inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 , onderdeel 7.13.

Indieners verzoeken concluderend om het besluit niet vast te stellen vanwege een significante en onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat bij hun woningen.

Reactie op de zienswijze:

Op basis van ingebrachte zienswijzen van deze indieners is het besluit aangepast betreffende de beargumentering voor geluidschermen. De hogere waardes voor betreffende woningen zijn niet aangepast.

Zienswijze 3, gedateerd 25 april 2018 en ontvangen 30 april 2018, luidt samengevat:

De zienswijze is ingediend tegen het ontwerp inpassingsplan, maar bevat een passage Geluid, die wordt geacht ook ingediend te zijn tegen het ontwerpbesluit hogere waarden.

- a. *In de huidige situatie loopt de Goorseweg aan de zuidkant van de woning. Hier is een aarden wal aanwezig van 2,5 m hoog, die de Indieners zelf aangelegd hebben en die goed werkt tegen geluid. In de nieuwe situatie komt de weg aan de westkant van de woning, waardoor Indieners extra overlast verwachten. Op de inloopbijeenkomst werd verteld dat er gedacht werd aan een geluidscherm, maar dat Natuur en Milieu tegen was omdat het landschappelijk niet mooi zou zijn. Ook aan de westkant ligt in de huidige situatie een beperkte aarden wal, maar volgens Indieners is deze niet hoog genoeg om overlast te beperken. Voorstel van Indiener is dat de Provincie een nieuwe aardewal in zijn plannen meeneemt, op het terrein van de provincie, aan de overkant van de sloot ca 4 a 5 meter hoog v.a. de Goorseweg richting Twente Rijnkanaal. De kosten zullen ook beperkt blijven t.o.v. een geluidscherm.*

Reactie op de zienswijze:

Er is voor het inpassingsplan geluidsonderzoek uitgevoerd (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (RHDHV, 1 oktober 2018)). De woning behoort tot de woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde voor geluid. Met de beoogde toepassing van het geluidreducerende asfalt kan de overschrijding van de voorkeurswaarde niet worden weggenomen. Voor de woning wordt een hogere waarde vastgesteld van 53 dB. De toepassing van het geluidreducerende asfalt wordt als voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan toegevoegd. Aan de zuidzijde van het perceel van indiener zijn geluidschermen vanuit landschappelijk oogpunt niet gewenst (notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018).

De door indiener voorgestelde aarden wal aan de westzijde van het perceel kan theoretisch wel enige geluidsreductie opleveren voor in het bijzonder de begane grond en in de nabijheid van de positie van de woning aan de Goorseweg. In de richting van het Twentekanaal wordt de aarden wal echter minder effectief als gevolg van de hoogte van de weg ten opzichte van de woning. Los van het beperkte positieve effect van een aarden wal is deze gezien vanuit (financieel) doelmatigheidscriterium niet doelmatig. De aarden wal heeft slechts profijt voor de woning van indiener en daarvoor wegen de kosten niet tegen de beperkte baten op.

Zienswijze 4, gedateerd 23 mei 2018 en ontvangen per mail op 23 mei 2018, luidt samengevat:

- a. *Het woonhuis met huisnummer 20a, net als nummer 20 in bezit van indieners, komt niet voor in het ontwerpbesluit en het akoestisch onderzoek. Het ontwerpbesluit is onzorgvuldig voorbereid.*

Reactie op de zienswijze:

Abusievelijk is deze woning inderdaad niet betrokken in het betreffende onderzoek. Deze omissie is hersteld door op 2 juli 2018 een aanvullend ontwerpbesluit hogere waarde vast te stellen voor genoemde woning. In het definitieve besluit zijn beide ontwerpbesluiten gecombineerd en is deze woning dus meegenomen. Dat geldt ook voor het bijbehorend akoestisch onderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018)).

- b. *Vanwege ontwerpruimte is er nog geen definitief wegontwerp. Er is gerekend met een gemiddelde noordelijke en zuidelijke ligging. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit 2 dB verschil kan maken. Indieners vragen zich af waarom geen keuzes gemaakt kunnen worden om te komen tot het beste ontwerp dat akoestisch gezien het meest gunstig is voor de woningen in de omgeving. Indieners vragen zich af hoe straks, bij de nadere uitwerking van het ontwerp, voldoende rekening zal worden gehouden met de beste akoestische inpassing die een verschil van 2 dB kan uitmaken. Dit geeft onzekerheid bij het voornemen hogere waarden vast te stellen. Indieners stellen dat dit in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel.*

Reactie op de zienswijze:

Voor het akoestisch onderzoek is gerekend met een realistische worst case-benadering. Daarbij is ook de meest noordelijke en meest zuidelijke mogelijke ligging van het definitieve wegontwerp betrokken. Dit is echter niet gelijk aan een gemiddelde noordelijke en zuidelijke ligging. Als gevolg van deze wijze van realistische worst case-benadering kan aan de omgeving inzicht worden verschaft over de realistisch maximaal te verwachten geluidseffecten van het wegontwerp, terwijl er gelijktijdig ruimte blijft voor de toekomstige opdrachtnemer om te komen tot een optimaal wegontwerp in brede zin. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de akoestische inpassing, maar worden ook vele andere aspecten meegenomen. Door het werk als geïntegreerde contractvorm aan te besteden wordt de markt uitgedaagd om voor het project te komen tot een integraal beschouwd, zo optimaal mogelijke inpassing. Daarbij worden bijvoorbeeld ook innovatieve en duurzame oplossingen zorgvuldig meegewogen.

- c. *In hoofdstuk 4.2 van het akoestisch onderzoek wordt per weg aangegeven of de grenswaarde, zijnde de heersende geluidbelasting, wordt overschreden. Als het gaat om de "resultaten Goorsegeweg" wordt uitsluitend een toelichting gegeven betreffende het gedeelte van de Goorsegeweg tussen de Tusselerdijk en de N825. De resultaten van de Goorsegeweg ter hoogte van de woningen van Indiener (vanaf Tusselerdijk tot aan de Kanaalstraat / rotonde) zijn niet beschreven.*

Reactie op de zienswijze:

Ter hoogte van de Tusselerdijk is een aansluiting van de Goorsegeweg met de nieuwe weg, welke is betrokken in het onderzoek onder "reconstructie Goorsegeweg". Tussen de Tusselerdijk en Kanaalweg zijn er geen aanpassingen aan de weg die onderzoeksplichtig zijn volgens de Wet geluidhinder. Overigens zal de geluiduitstraling van dit weggedeelte omlaag gaan vanwege afname van verkeer (wegvak 11b en 12, pagina 15 van het akoestisch onderzoek).

- d. *Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen geluidreducerend asfalt (SMA NL8G+) op het nieuwe viaduct komt. Indieners menen dat geen groot risico bestaat op schade aan het asfalt door de geringe hellingshoek van de weg. Nader onderzoek is noodzakelijk, omdat toepassing van deze asfaltsoort gunstig is voor de woningen in de omgeving, mede door de hoge ligging van het viaduct.*

Reactie op de zienswijze:

Hierbij wordt uitgegaan dat met "viaduct" de nieuwe brug over het Twentekanaal bedoeld wordt. Gezien het hoge percentage (afslaand) vrachtverkeer op de nieuwe N346 is het vanuit

het oogpunt van beheer, onderhoud en duurzaamheid niet wenselijk overal geluidreducerend asfalt toe te passen. Geluid reducerende asfaltsoorten zijn met name op kruispunten erg gevoelig voor vroegtijdige schade door de krachten van wringende (vrachtwagen)banden. Ter hoogte van de kruising Goorsegweg/nieuwe N346 aan de zuidzijde van het kanaal kan daarom geen geluid reducerend asfalt worden toegepast. Ook aan de noordkant van het kanaal bevindt zich een nieuwe aansluiting tussen de nieuwe weg en het onderliggend wegennet. Op het gedeelte tussen deze aansluitingen, met name de brug zelf, zal geluidreducerend asfalt slechts een beperkt effect hebben op de woning van indiener en niet opwegen tegen meerkosten.

- e. *Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de bestaande Goorsegweg wordt uitgegaan van standaard asfalt beton. Gezien het feit dat er toch nieuw asfalt aangebracht moet worden door de verschuiving en voor een aantal woningen al een hogere waarde wordt verleend, zijn indieners van mening dat hier ook geluidreducerend asfalt moet worden aangebracht. Dit is onvoldoende onderzocht.*

Reactie op de zienswijze:

De verkeersintensiteit op de Goorsegweg (tussen Kanaalstraat en Tusselerdijk) neemt af (zie onderdeel c van deze zienswijze), waardoor geluid van de weg vermindert. Derhalve is er geen afweging noodzakelijk voor toepassing van geluidreducerende maatregelen voor de Goorsegweg.

- f. *Bij de aanvraag van de hogere waarden door de provincie is niet alleen het akoestisch onderzoek, maar ook de notitie "Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen" van het Gelders Genootschap d.d. maart 2018 overlegd. Deze laatstgenoemde notitie heeft volgens indieners niet ter inzage gelegen. Hiermee was het onvoldoende duidelijk dat overdrachtsmaatregelen in de vorm van een geluidscherm ter hoogte van de woning van indieners niet wenselijk zou zijn. Evenmin zijn alternatieven onderzocht.*

Reactie op de zienswijze:

Betrokkenen zijn per brief op de hoogte gesteld van het ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit zelf was hierbij toegevoegd, voor de andere onderliggende stukken is in de brief vermeld hoe deze via internet digitaal te verkrijgen zijn. Tevens was aangegeven dat stukken ook bij provincie Gelderland en gemeente Lochem op papier in te zien zijn. Daarmee is voldaan aan de wettelijke plichten.

- g. *Indieners bestrijden de conclusie dat geluidschermen nabij hun woning niet mogelijk zouden zijn vanwege verkeersveiligheid (goed zicht op de kruising). Er zou gekozen kunnen worden voor transparante schermen.*

Reactie op de zienswijze:

Transparante schermen borgen onvoldoende de verkeersveiligheid. Deze schermen vervuilen snel en zijn erg gevoelig voor graffiti. Daarnaast verstoren de verticale bevestigingspalen een optimaal zicht op overig verkeer.

- h. *Plaatsing van schermen wordt vanuit landschappelijk oogpunt als onwenselijk geacht. Indieners vragen zich af of er toch geen mogelijkheden zijn om in het ontwerp rekening te houden met een combinatie van geluidscherm en veiligheidsmaatregelen op de randen van het viaduct. Dit kan een hoge geluidswinst opleveren.*

Reactie op de zienswijze:

Omdat er nog geen sprake is van een uitgewerkt wegontwerp, is ook nog niet bekend op welke punten veiligheidsvoorzieningen geplaatst gaan worden. Het is daarom niet mogelijk om deze voorzieningen in combinatie met een laag geluidscherm in het akoestisch onderzoek op te nemen. Daarnaast achten we de geluidreductie van dergelijke maatregelen beperkt. Zo wordt geluid van vrachtverkeer niet of nauwelijks afgeschermd met lage voorzieningen.

- i. *In het afwegen van geluidmaatregelen wordt een beoordeling gemaakt voor individuele woningen. Indieners wijzen er op dat in notitie "Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen" op pagina 4 een ambitie uitgesproken wordt. Deze*

provinciale ambitie houdt in de impact van geluid op het Gelders Natuurnetwerk (Nationaal Landschap) te beperken. Er is onvoldoende rekening gehouden met deze ambitie om een rustige leefomgeving te creëren, waardoor maatregelafweging gunstiger had kunnen uitpakken voor omliggende woningen en omgeving.

Reactie op de zienswijze:

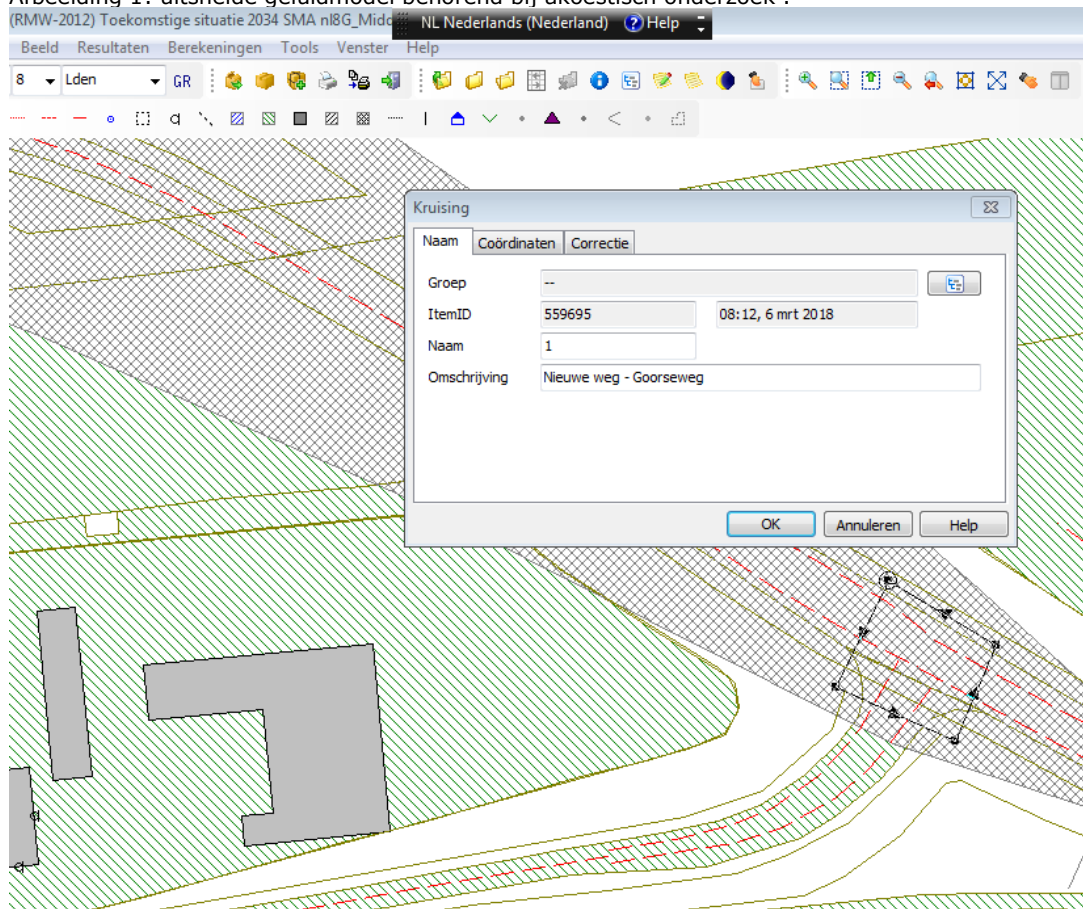
De ambitie die op pagina 4 is uitgesproken gaat over maatregelen aan de Kwinkweerd. Toetsingskader voor de aanleg van een nieuwe weg is de Wet geluidhinder. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden voor geluidreducerend asfalt en geluidafscherming. Beide maatregelen blijken aan de Kwinkweerd niet mogelijk.

- j. *Volgens indieners is er onvoldoende rekening gehouden met remmend en optrekkend (vracht)verkeer dat afbuigt richting centrum. Er is geen rekening gehouden met extra geluid bij verkeersregelinstallatie (VRI) of rotonde. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een ongeregelde kruising van de bestaande Goorseweg en de nieuwe weg. Er wordt geen rekening gehouden met de mogelijkheid van een VRI of rotonde. Indieners vinden het wenselijk dat dit wel gebeurt. Eerder is gesproken over een rotonde op deze locatie. Verder is niet duidelijk of rekening is gehouden met hoogteverschil, zowel de nieuwe weg als de huidige Goorseweg komen aanzienlijk hoger te liggen.*

Reactie op de zienswijze:

Voor een geregelde kruising geldt inderdaad een optrektoeaslag. Onderstaande afbeelding geeft een gedeelte uit het gebruikte geluidmodel weer. Daarin blijkt dat er op de kruising Goorseweg / N346 een kruispunttoeslag conform Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 toegepast is.

Afbeelding 1: uitsnelde geluidmodel behorend bij akoestisch onderzoek .



Bij het onderzoek is rekening gehouden met hoogteverschillen van het maaiveld en de hoogteligging van de ligging van de wegen, zoals in paragraaf 3.5 van het akoestisch onderzoek beschreven wordt.

- j. *Indieners vrezen toename van geluid omdat vrachtverkeer dat nu via de kant van Lochem de bedrijven benadert, straks over de nieuwe weg rijdt en voorlangs de percelen van indieners zal rijden. Gedoeld wordt onder andere op vrachtverkeer van Friesland Campina aan de Kanaalstraat. De verdeling van verkeer is niet in het akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt. Bijlage 6, waarnaar verwezen wordt, is niet meegenomen in het onderzoek. In dat verband merken indieners op dat in tabel 3-2 wordt aangegeven dat de etmaalintensiteit bij hun woningen (wegvak 11b) Goorsegeweg tussen Kanaalstraat en Tusselerdijk) terug gaat van 12.200 (peiljaar 2034 autonoom) naar 6600 (peiljaar 2034 met plan), maar daar komt 10.900 (wegvak 8d) en 14.500 (wegvak 8e) bij. Bij elkaar genomen gaat het om een totale etmaalintensiteit van maar liefst 32.000 verkeersbewegingen. Een nadere onderbouwing en inzicht in verdeling in soort voertuigen en dag/avond/nacht ontbreekt.*

Reactie op de zienswijze:

Abusievelijk wordt in het akoestisch onderzoek abusievelijk verwezen naar een Bijlage 6. De verkeersverdeling wordt in bijlage 1 A en B weergegeven. Gesteld wordt in de zienswijze dat alle verkeer dat op de nieuwe weg aanwezig is (wegvak 8d en 8e) af zal slaan naar de Goorsegeweg. Echter, veel verkeer zal de nieuwe N346 volgen en niet van of in de richting Lochem gaan over de Goorsegeweg. Zoals in paragraaf 4.2 van het inpassingsplan is aangegeven zal de hoeveelheid verkeer op de Goorsegeweg voor de woningen van indieners (tussen Stationsweg en de aansluiting op de nieuwe weg) aanzienlijk afnemen. De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel regio Stedendriehoek, gemeente Lochem (in beheer bij Goudappel Coffeng, Versie 2.0, mei 2017)

- h. *Indieners zijn van mening dat het ontwerpbesluit in strijd is met behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheids-, motiverings-, en rechtszekerheidsbeginsel en verzoeken niet tot definitieve vaststelling over te gaan.*

Reactie op de zienswijze:

Wij zijn van mening dat vaststelling van de Hogere waarden voor geluid zorgvuldig, conform wetgeving en volgens de genoemde beginselen van behoorlijk bestuur plaats heeft gevonden.

- i. *(uit bijlage: zienswijze Inpassingsplan over geluidsoverlast) De nieuwe weg wordt ontworpen voor 80 km/uur om de doorstroming te verbeteren. Daar waar het verkeer op de kruising richting het centrum afbuigt, is geen sprake van doorstroming, maar van afremmend en optrekkend (vracht)verkeer. Indieners vrezen daarbij ernstige geluidsoverlast. Indieners geven aan dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met extra geluid als gevolg van de aanwezigheid van een verkeerslichtinstallatie of kruising en/of rotonde. Ook de hoogte van de weg zal de overlast doen toenemen. Verder vrezen indieners voor toenemend geluidsoverlast, omdat al het vrachtverkeer over de nieuwe weg en voor hun percelen langs komt. In het akoestisch rapport wordt verwezen naar deze verdeling in bijlage 6, maar deze bijlage ontbreekt.*

Reactie op de zienswijze:

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de toename van (vracht)verkeer, een snelheid van 80 km/uur voor de provinciale hoofdrijbaan en is, overeenkomstig de voorschriften van de Wet geluidhinder, voor het remmend en optrekkend verkeer bij kruispunten een kruispuntcorrectie toegepast. Abusievelijk wordt in het akoestisch onderzoek abusievelijk verwezen naar een Bijlage 6. De verkeersverdeling wordt in bijlage 1 A en B weergegeven.

Zienswijze 5, gedateerd 1 augustus en ontvangen per mail op 1 augustus 2018 betreffende het Aanvullend ontwerp besluit Hogere waarden, luidt samengevat:

- a. *Indiener geeft aan dat men tegen het eerdere ontwerpbesluit van 5 april 2018 ook een zienswijze ingediend heeft. Indiener verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.*

Reactie op de zienswijze:

Inhoudelijk wordt deze zienswijze behandeld onder "zienswijze 4".