

Herziening bestemmingsplan

Voorontwerpbestemmingsplan
“N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde”

Nota
Inhoud en beantwoording zienswijzen en
ambtelijke wijzigingen

Oost Gelre

1. Inleiding

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan “N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde” voor actualisatie en digitalisering van het bestemmingsplan voor het kruispunt in de N18 ter hoogte van de Zieuwentseweg te Lichtenvoorde gedurende zes weken voor eenieder van 21 februari 2020 tot en met 2 april 2020 ter inzage gelegen.

Het voorontwerpbestemmingsplan was in te zien in het gemeentehuis. Voorts was het bestemmingsplan in te zien via de website www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website www.oostgelre.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in de Elna en de Groenlose Gids.

Tijdens voornoemde termijn kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer zij voor het einde van de termijn van terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is verzonden. De datum van poststempel is hierbij bepalend. De termijn liep tot en met 2 april 2020.

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan “N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde” is een aantal zienswijzen ingekomen.

De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn (ontvankelijkheidstoets) ingediend. In het volgende hoofdstuk zijn de ingekomen zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. De gemeentelijke reactie op de zienswijzen is direct na de desbetreffende zienswijze opgenomen.

Voor de reactie is aangegeven in hoeverre de zienswijzen gegrond of ongegrond zijn verklaard en, indien gegrond, welke aanpassingen dit voor het bestemmingsplan (toelichting, regels en/of verbeelding) tot gevolg heeft.

Het derde hoofdstuk bevat een overzicht van ambtelijke wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan “N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde”.

In het vierde hoofdstuk is de algehele conclusie gegeven over de ingebrachte zienswijzen.

2. Inhoud en beantwoording zienswijzen:

Zienswijze 1 (mondeling ingediend op 28 februari 2020):

Door Indiener 1 is een mondelinge zienswijze ingediend op 28 februari 2020. Deze zienswijze is op 25 maart iets gewijzigd en aangevuld. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

- a. Indiener geeft aan dat er veel diersoorten in het gebied rondom de Boschlaan zijn. Genoemd worden o.a. steenuil, kerkuil en bosuil en bonte specht, groene specht, torenvalk en boomklever, boomkruiper, eekhoorn, staartmezen, vleermuizen en reeën.
- b. Indiener vreest aantasting van het leefgebied als de gevolgen van de ontwikkeling. Feitelijk is daar nu al sprake van doordat er recentelijk al veel groen is verwijderd door gemeente en omwonenden. Wellicht dat dat in deze ontwikkeling gecompenseerd kan worden? Het maaien van de bermen door de gemeente, terwijl omwonenden dit niet meer mogen, heeft ook een impact op flora en fauna. Er wordt veel belang gehecht aan het unieke groene karakter van het woongebied aan de Boschlaan en de ecologische waarde daarvan. Het behoud van de aanwezige vogelsoorten is daarbij van belang ivm bestrijding van de eikenprocessierups.
- c. Aan de noordzijde van de nieuwe parallelweg / fietspad tussen de nieuwe kruising N18 - Richterslaan en de Boschlaan staat op dit moment een groenstrook van ongeveer 4 meter breed. Ter bescherming van het unieke gebied aan de Boschlaan, met de hiervoor beschreven grote rijkdom aan vogelsoorten en andere dieren, had het logisch geweest als er langs dit stuk ook een groenstrook of houtwal ontworpen zou worden. Het gebied staat al onder druk doordat meer en meer groen verdwijnt, zoals aangegeven. Groen op gemeenteground zal beter beschermd kunnen worden dan groen in particulier eigendom.
- d. De nieuwe groenstrook zou volgens indiener ook doorgetrokken kunnen worden vanaf de Boschlaan richting de Lakendijk zeker tot aan de nieuwe splitsing bij het eikenbosje tussen de parallelweg en de N18. Door de aanleg van een brede houtwal / groenstrook zal de invloed van de grotere verkeersstromen op het bijzondere gebied aan de Boschlaan mogelijk beperkt blijven. Tevens zou deze groenstrook een afscherming zijn voor de bewoners langs de Boschlaan ten aanzien van verkeerslawaaï en fijnstof. Van de gemeente mag verwacht worden dat ze het voortouw neemt in het beschermen van bestaand groen en het uitbreiden daarvan waar mogelijk. Zeker in de huidige tijd van klimaatverslechtering, achteruitgang van biodiversiteit etc.

Reactie

- a. Voor de wijzigingen in het plangebied rond de oversteek van de N18 nabij de Zieuwentseweg en Richterslaan zijn in opdracht van de gemeente en in het kader van de Wet natuurbescherming diverse onderzoeksrapporten opgesteld. Daarbij zijn er ten aanzien van de soorten die indiener noemt, voor zover relevant en aangetroffen, ook conclusies getrokken. Uit de quickscan natuuronderzoek blijkt dat, met uitzondering van vleermuizen, geen aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is omdat de ontwikkeling het leefgebied van de beschermde soorten niet aantast. Voor de vleermuizen is aanvullend onderzoek verricht en de benodigde ontheffing zal worden aangevraagd. Daarbij zullen tevens maatregelen worden genomen om de eventuele nadelige gevolgen van de ontwikkeling voor de soort te compenseren.
- b. De door indiener gevreesde aantasting van de omgeving doet zich nu al voor en staat dan ook los van het bestemmingsplan en de ontwikkeling die daarin wordt mogelijk gemaakt. De handelingen die de gemeente verricht in het kader van onderhoud van openbaar groen en de bestrijding van de eikenprocessierups staan eveneens los van het voorliggende bestemmingsplan. Daarom is het niet zonder meer nodig om compensatie daarvan plaats te laten vinden in het bestemmingsplan.
- c. Naar aanleiding van de zienswijze worden extra maatregelen genomen ten aanzien van landschappelijke inpassing. Voorbeelden daarvan zijn het extra inplanten van bomen van het struweel nabij de nieuwe kruising N18-Richterslaan in de richting van de Boschlaan of het aanplanten van een struweel aan de zuidzijde van de Europaweg in de richting van de Lakendijk. Beide maatregelen zijn opgenomen in het plan voor de landschappelijke inpassing van de ontwikkeling. Dit plan wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

- d. Volgens de rekenvoorschriften van de Wet geluidhinder fungeert een groenstrook/bosperceel niet als een geluidbarrière. Dit omdat de invloed van vegetatie op de geluidoverdracht in het algemeen gering is, vaak seizoensafhankelijk en niet goed voorspelbaar. De invloed van vegetatie op de concentratie fijnstof is ook slechts beperkt. Dit zijn dan ook geen argumenten om een groenstrook door te trekken. Ten aanzien van klimaatverslechtering en biodiversiteit kan gesteld worden dat niet alleen de gemeente daarin een rol heeft, maar ook haar inwoners.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard. Het is wel zo dat de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van de landschappelijke inpassing.

Zienswijze 2 (schriftelijk ingekomen op 2 maart 2020):

Door Indiener 2 is een schriftelijke zienswijze ingediend welke op 2 maart 2020 door ons is ontvangen. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan zich niet te kunnen vinden in de oplossing die is aangedragen ter voorkoming van lichtinval en bevordering van sociale veiligheid in de buurt. Er wordt nog niet afdoende gehoor gegeven aan de herhaalde verzoeken aandacht te geven aan de beide punten. Aangegeven wordt dat lichtinval van landbouw- en vrachtverkeer niet door een geleiderail kan worden afgevangen. Evenmin werkt een geleiderail tegen lichtinval van de VRI-portaal. Het bosplantsoen biedt evenmin een oplossing, aangezien de 50cm brede beukenhaag onvoldoende afscherming biedt in de wintermaanden. Alleen tijdens de bloeiperiode biedt de haag naar verwachting voldoende afscherming. Ten aanzien van sociale veiligheid zijn er op dit moment meerdere natuurlijke barrières aanwezig tussen de openbare weg en de aanpalende percelen. Men zou graag zien dat het bosplantsoen ter plaatse van het nieuwe kruispunt N18 / Zieuwentseweg / Richterslaan over een langere strook wordt aangelegd dan tot aan de geplande duiker. Dit zodat het zicht van de bewoners van de Boschlaan 8 en 8a richting de weg wordt geblokkeerd. De grondeigenaren hebben aangegeven grond af te willen staan om de maatregelen mogelijk te maken. Een bosperceel met beuken is niet jaarrond dekkend genoeg om lichtinval tegen te gaan; men stelt een alternatief voor op basis van een laurierhaag.

Reactie

Ten aanzien van lichthinder als gevolg van landbouw- en vrachtverkeer het volgende. Verlichting aan voertuigen is in Nederland aan regels gebonden. De verlichting die beide voertuigcategorieën mogen voeren, is vastgelegd in de Regeling Voertuigen. Eventuele extra verlichting als breedstralers en verstralers komen ook nog wel eens op deze voertuigcategorieën voor. Breedstralers en verstralers zijn echter begrippen die niet voorkomen in het wegenverkeersrecht. Formeel mag deze verlichting dan ook niet worden gebruikt; zeker niet op de openbare weg. Indien overlast als gevolg van deze verlichting wordt ervaren, kan dan ook handhavend worden opgetreden in het kader van het wegenverkeersrecht. Ten aanzien van lichthinder als gevolg van de nieuwe VRI (verkeersregelininstallatie), het volgende. De VRI-armaturen zullen niet bovenaan de mast worden geplaatst of aan een портал, maar halverwege de mast. Bovenaan de mast zal een vleermuisgeleidingsvoorziening worden bevestigd. Om lichthinder te beperken, zal bij het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen tot het aanplanten en in stand houden van een struweel. Dit struweel bestaat uit een jaarrond groene plant en zal bij aanplant 1,50 – 1,75 meter zijn en zal na 3 jaar uitgroeien tot een hoogte van minimaal 3 meter. Dat een hoogte van 3 meter volstaat als het gaat om afdoende afscherming van de verlichting van de VRI, blijkt wel uit de bijgevoegde dwarsdoorsnede die RHDHV heeft opgesteld.

Met betrekking tot de wens het bosplantsoen te verlengen met het oog op sociale veiligheid en lichtinval, is het zo dat in het landschapsplan op deze plaats extra bomen worden geplant. Hiervan was nog geen sprake tijdens het voorontwerpbestemmingsplan. Aannemelijk hierbij is ook dat de eigenaar van het perceel opnieuw een hek zal plaatsen langs zijn perceel. Daardoor worden er, behalve het verplaatsen van de bomen, geen wijzigingen in de situatie langs de parallelweg ten opzichte van de huidige situatie. Gelet op de rijrichting wordt er op dit wegvak geen lichthinder verwacht voor de woningen aan de Boschlaan.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard. Het is wel zo dat de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van de landschappelijke inpassing.

Zienswijze 3 (mondeling ingekomen op 4 maart 2020):

Door Indiener 3 is, namens de Stichting Seniorenbelang Oost Gelre, een mondelinge zienswijze ingediend op 4 maart 2020. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan dat het hellingspercentage van de fietstunnel niet te steil mag zijn. Het hellingspercentage van de tunnel in de Hamalandroute is maximaal; het mag zeker minder zijn. Tevens geeft indiener aan dat het profiel van de tunnel gelijkvloers zou moeten zijn zonder hoge opstaande randen, gelet op gebruiksgemak en veiligheid voor scootmobielrijders; indien iemand met 1 wiel in de goot komt, komt diegene makkelijk ten val. Een goot zou daarom voorzien moeten zijn van een rooster zodat deze overrijdbaar is.

Reactie

De tunnel zal voldoen aan alle normen die hiervoor gelden. De vergelijking met de tunnel in de Vragenderweg (onder de Hamelandweg door) is niet helemaal terecht. De hellingshoek van de nieuw aan te leggen tunnel zal meer overeen komen met die van nieuwere tunnels (zoals de fietstunnel bij Groenlo onder de N18 door). In afwijking van die voorbeeldtunnel komt er in de tunnel ter hoogte van de kruising in de Zieuwentseweg wel ruimte voor voetgangers naast het fietspad. Deze paden kunnen gelijkvloers worden uitgevoerd. Dat betekent dan overigens wel dat een fietser gemakkelijk het voetpad op kan rijden, wat wellicht de veiligheid van de voetganger niet ten goede komt, maar dat een fietser / bestuurder van een scootmobiel minder makkelijk ten val komt doordat er geen sprake is van hoogteverschil. Het bestemmingsplan regelt dergelijke details niet. De exacte uitvoering is op dit moment nog niet bekend. Indiener is van de verdere uitwerking van het ontwerp van de tunnel op de hoogte.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

Zienswijze 4 (schriftelijk ingekomen op 12 maart 2020):

Door Indiener 4 is een schriftelijke zienswijze ingediend welke op 12 maart 2020 door ons is ontvangen. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

- a. Indiener geeft aan dat afsluiting van het kruispunt in de Zieuwentseweg tot gevolg gaat krijgen dat er intensiever gebruik gemaakt gaat worden van het alternatief om via de huidige parallelweg naar de kruising Lichtenvoorde-Zuid te rijden in plaats van de Zieuwentseweg te volgen naar het kruispunt met de Richterslaan. Gevreesd wordt dan ook voor een aanzienlijke toename van sluipverkeer op deze weg. Er worden vooralsnog op de parallelweg nog geen aanvullende maatregelen getroffen, waardoor een groot probleem voorzien wordt, in het bijzonder gelet op de veiligheid voor fietsers. De weg is op dit moment maar net breed genoeg om 2 auto's elkaar te laten passeren zonder dat daarbij gebruik gemaakt hoeft te worden van de berm. De berm is in een zeer slechte toestand ruwweg tussen de Manschotterweg en de Texaco.
- b. Ter plaatse van de Texaco wordt ook in de berm geparkeerd en dit levert nu al gevaarlijke situaties op. De parkeerplaatsen daar zijn beperkt in aantal en niet in goede staat. Dit leidt ertoe dat men de auto op de rijbaan parkeert, met alle hinderlijke en onoverzichtelijke gevolgen voor het overige verkeer.
- c. De ontwikkeling zal in het bijzonder ertoe leiden dat het fietsverkeer in de verdrukking komt bij een toenemende verkeersdruk op de parallelweg. Het gebied rondom de Texaco is op dit moment al lastig en gevaarlijk door voetgangers rondom het tankstation en een gebrek aan uitwijkmogelijkheden.
- d. De bermen zijn in zeer slechte toestand. Bij regen ligt het water op de rijbaan. Als gevolg hiervan ziet een fietsen de rand van de weg niet meer, wat gevaarlijk is. Tevens zorgen auto's voor opspattend water bij fietsers, met alle ongemakken tot gevolg.
- e. Het parkeren van aanhangers door vrachtverkeer langs de parallelweg neemt toe. Dit levert een verkeersonveilige situatie op. De berm zou een veilige uitwijkmogelijkheid moeten bieden, maar dat is nu niet het geval. De oplossing hiervoor zou een vrijliggend fietspad zijn naast de parallelweg, zoals

ook voor het nieuwe deel bedacht is. Wellicht zou er ook gedacht kunnen worden aan het instellen van een parkeerverbod zodat de parallelweg obstakelvrij wordt en blijft.

- f. Een ander knelpunt op de parallelweg is het stuk tussen de uitrit van Schotman en de kruising Lichtenvoorde-Zuid. Bij die uitrit is het fietsverkeer kwetsbaar door achteruitrijdende vrachtwagens en verkeer dat stilstaat of manoeuvreert. Daarnaast is er bij de kruising Lichtenvoorde Zuid weinig opstelruimte voor de verkeerslichten. Hierdoor ontstaat er al snel filevorming op de parallelweg met alle risico's voor de verkeersveiligheid vanden. Doordat er een bocht in de weg zit, is er namelijk geen goed zicht op het kruispunt komende van het tankstation. Dit leidt ook tot gevaarlijke situaties en gaat nu geregeld 'net goed'.
- g. Als de verkeersintensiteiten op de parallelweg toeneemt, zijn aanpassingen van het verkeerslicht ook zeker noodzakelijk. Incidenteel is er nu al sprake van terugslag voor het verkeerslicht tot aan de rotonde bij Het Brook, komende van de Varsseveldseweg.

Reactie

Algemeen:

De reeds bestaande problemen die genoemd worden met betrekking tot de parallelweg en de knelpunten op de weg staan los van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt. De verkeerssituatie van een aantal wegen, onder andere ter plaatse van de parallelweg bij het Texaco-tankstation, zal gemonitord worden na uitvoering van de ingreep die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Mocht daaruit blijken dat verdere ingrepen noodzakelijk blijken, zullen die worden getroffen.

- a. Het afsluiten van de Zieuwentseweg-N18 leidt tot een verandering van de verkeersstromen. Eén van de effecten is dat we een verkeerstoename verwachten op de parallelweg (het deel tussen Zieuwentseweg en aansluiting N18/Varsseveldseweg). Op basis van recente uitgevoerde verkeersstellingen en met rekenmodellen kunnen we een inschatting maken van de te verwachten hoeveelheid verkeer. We verwachten een stijging van ca. 800 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie (telling september 2020, waarbij de getelde waarden opgehoogd zijn vanwege Covid19) naar maximaal 2.600 motorvoertuigen per etmaal na afsluiting van de Zieuwentseweg-N18. We erkennen dat dit een behoorlijke toename is, maar de parallelweg kan deze hoeveelheid verkeer goed verwerken.
- b. Zie de reactie onder algemeen. Separaat van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zal het door indiener aangegeven probleem beoordeeld worden en zullen mogelijk, indien nodig, maatregelen overwogen worden.
- c. Zie de reactie onder algemeen.
- d. Zie de reactie onder algemeen. Separaat van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zal het door indiener aangegeven probleem beoordeeld worden en zullen mogelijk, indien nodig, maatregelen overwogen worden.
- e. Zie de reactie onder algemeen. Separaat van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zal het door indiener aangegeven probleem beoordeeld worden en zullen mogelijk, indien nodig, maatregelen overwogen worden.
- f. Zie algemeen. Bij Schotman is een aantal laaddocks aanwezig. Om deze laaddocks te kunnen bereiken, moeten vrachtwagens achteruitrijden over de openbare weg. We erkennen dat dit geen ideale situatie is, maar we zien geen mogelijkheden om deze bewegingen niet meer te laten plaatsvinden.
- g. In algemene zin is de wachttijd voor een verkeerslicht maximaal 120 seconden. Tijdens de drukste perioden op een dag (de ochtend- en avondspits) kan het af en toe voorkomen dat de wachttijd langer wordt. Maatregelen om de hinder als gevolg daarvan te voorkomen, zijn vaak kostbaar en wegen vaak niet op tegen de hinder die de lange wachttijd gedurende een beperkte tijd kan veroorzaken. Los daarvan stelt Rijkswaterstaat alle verkeersregelinstallaties af voor een goede bereikbaarheid van alle aansluitingen, dus zowel bij de Richterslaan als Lichtenvoorde-Zuid. Rijkswaterstaat monitort de verkeerssituatie bij deze aansluitingen en voert zo nodig aanpassingen door in de verkeersregelinstallaties.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

Zienswijze 5 (mondeling ingekomen op 18 maart 2020):

Door Indiener 5 is op 18 maart 2020 een mondelinge zienswijze ingediend. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Door de voorgenomen sluiting van het kruispunt N18 – Zieuwentseweg, zal er een bovenmatige druk komen op de Richterslaan. Dat lost wellicht één probleem op, namelijk doorstroming en verkeersveiligheid op de N18, maar als gevolg hiervan worden problemen in de bebouwde kom juist vergroot. Dat is zeer onwenselijk en strijdig met het idee dat binnen de bebouwde kom het 'wonen' centraal staat. De huidige situatie is dan ook beter dan de verwachte toekomstige situatie. Het belang en de macht van het Rijk kan niet boven de belangen van de directe woonomgeving van mensen gaan. De situatie in Groenlo rond de aanleg van de nieuwe N18 heeft ook niet geleid tot een verbetering. Daar zou een voorbeeld aan genomen kunnen worden.

Reactie

Het bestemmingsplan en de ontwikkeling die daarin mogelijk worden gemaakt, gaan gepaard met een afweging van alle bij het plan betrokken belangen. Het is daarbij niet zo dat de belangen of de macht van het Rijk meer waarde hebben dan de directe woonomgeving van mensen. Het gaat om het belang van de verkeersveiligheid en doorstroming op de N18 dat de aanleiding vormt van de ontwikkeling. Dat is in de procedure ook afgewogen tegen de andere bij het plan betrokken belangen.

In het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is de Richterslaan bestempeld als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig aangelegd en ingericht. De Richterslaan is een belangrijke schakel in de verkeersstructuur van Lichtenvoorde voor de bereikbaarheid van de kern en ontsluiting van het verkeer van en naar de N18. De N18-aanpak zorgt naar verwachting voor een toename van de verkeersdruk op de Richterslaan, echter leidt dit naar verwachting niet tot een bovenmatige verkeersdruk. Verkeerstechnisch gezien kan de Richterslaan een toename van verkeer goed afwikkelen.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

Zienswijze 6 (mondeling ingekomen op 26 maart 2020):

Door Indiener 6 is, namens Dorpsbelangen Harreveld, op 26 maart 2020 een mondelinge zienswijze ingediend. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

De zorgen van Dorpsbelangen Harreveld spitsen zich toe op de verkeerstoename van gemotoriseerd verkeer op de parallelweg langs de N18 en de route door Harreveld, Harreveldseweg vanaf Zieuwent en de Kerkstraat. De parallelweg wordt door veel fietsverkeer vanuit Harreveld gebruikt richting Lichtenvoorde en Groenlo (onder andere de schooljeugd die naar het Marianum fietst). De route door Harreveld zal naar verwachting aanzienlijk meer (sluip)verkeer gaan aantrekken met als gevolg een toename van hinder als gevolg van geluid en fijn stof, alsmede gevaarlijke verkeerssituaties.

Deze zorgen zijn al herhaaldelijk naar voren gebracht. De telling in 2018 lag al significant boven de maximaal te verwachten verkeersbewegingen in de Kerkstraat zoals ze in het rapport van Goudappel Coffeng berekend zijn na afsluiting van het kruispunt N18 - Zieuwentseweg. Er is een aantal feiten waar rekening mee gehouden kan worden in de problematiek en mogelijke oplossingen daarvoor;

- Vrachtverkeer van Koelhuis Roemaat gaat met grote opleggers door Harreveld, wat in combinatie met het fietsverkeer gevaarlijke situaties oplevert in de onoverzichtelijke bocht bij de dorpsingang van Harreveld aan de zijde van Zieuwent;
- Verkeer vanuit Ruurlo / Beltrum / Zieuwent, dat nu nog gebruik maakt van de Zieuwentseweg om naar de N18 te rijden, zal straks ook gebruik maken van de kortste route door Harreveld.
- De Kevelderstraat (een kleine verbindingsweg als schakel van Mariënveld naar Lichtenvoorde) wordt nu al intensief gebruikt. Na het afsluiten van de Zieuwentseweg, zal het verkeer naar Lichtenvoorde naar verwachting gaan verschuiven naar de Kerkstraat in Harreveld om vervolgens via de parallelweg naar kruispunt Lichtenvoorde Zuid te rijden.

Er worden nieuwe verkeerstellingen verricht. Door de corona-problematiek zal het pas in september worden. Er moeten nog veel tellingen worden verricht. De verkeerstechnische problemen voor Harreveld staan in direct verband met de afsluiting van de Zieuwentseweg. Dorpsbelangen Harreveld wil dan ook graag op voorhand een adequate oplossing van de problemen die veroorzaakt kunnen worden als onderdeel van het besluit tot realisatie afsluiting Zieuwentseweg. De vraag is tevens of het uitstellen van

de tellingen, die als basis dienen voor het opnieuw berekenen van de verkeersintensiteit van het omliggende wegennet, nog een vertraging heeft op de bestemmingsplanprocedure.

Reactie

De reeds bestaande problemen die genoemd worden met betrekking tot de wegen in en om Harreveld en de knelpunten staan los van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Ten aanzien van de verkeerstoename op de Harreveldseweg en de Kerkstraat, het volgende. Een recente verkeerstelling op de Kerkstraat (ten noorden van de Grachtstraat, ter hoogte van de school) geeft aan dat hier per etmaal ongeveer 2.500 motorvoertuigen rijden. De afsluiting van de Zieuwentseweg-N18 leidt tot een beperkte toename van verkeer op de Harreveldseweg en Kerkstraat. Het betreft een deel van het verkeer tussen Mariënveld en de bebouwde kom van Lichtenvoorde. We verwachten dat dit geen grote hoeveelheid verkeer is.

Verkeer tussen Zieuwent en de N18 (Varsseveld, A18 en verder) rijdt nu al via Harreveld en niet via de Zieuwentseweg-N18. Deze route is immers ongeveer 2.300 meter korter en met de auto ongeveer 3 minuten sneller.

Hetzelfde geldt voor verkeer tussen Ruurlo en de N18 (Varsseveld, A18 en verder). Dit verkeer rijdt of door Harreveld of via Mariënveld, Halle en de N330.

Verkeer tussen Beltrum en de N18 (Varsseveld, A18 en verder) rijdt in de huidige situatie via de Zieuwentseweg – Boschdijk – Lakendijk – N18. We verwachten dat dit verkeer na de afsluiting via de omgelegde Lakendijk en de aansluiting Richterslaan de N18 bereikt.

Om de te verwachten toename van verkeer door Harreveld beter in te kunnen schatten, voeren we een verkeerstelling uit op de Kerkstraat. Als worst-case gaan we uit van een toename van 500 motorvoertuigen, waarmee de hoeveelheid op 3.000 komt. Deze intensiteit past goed bij een 30 km/h-weg. Aanpassingen of maatregelen zijn daarom niet nodig. Als referentie noemen we de Varsseveldseweg in Lichtenvoorde, het gedeelte ten oosten van de Patronaatstraat. Hier rijden ongeveer 3.800 motorvoertuigen per etmaal. De inrichting van de weg is vergelijkbaar met de Kerkstraat.

Ten aanzien van de verkeerstoename op de parallelweg N18, tussen Harreveld en Lichtenvoorde-Groenlo, het volgende. Voor de parallelweg N18 tussen Harreveld en Lichtenvoorde / Groenlo maken we onderscheid in drie wegvakken:

- Deel Kerkstraat – aansluiting Varsseveldseweg: We verwachten hier geen effecten op de hoeveelheid verkeer door de afsluiting van de Zieuwentseweg - N18.
- Deel aansluiting Varsseveldseweg – Zieuwentseweg: We verwachten hier een toename van de hoeveelheid verkeer door de afsluiting van de Zieuwentseweg - N18. Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze 4.
- Deel Zieuwentseweg – Richterslaan: Dit gedeelte van de parallelweg wordt nieuw aangelegd, als onderdeel van de afsluiting Zieuwentseweg - N18. Langs dit deel wordt een vrijliggend fietspad aangelegd. Fietsers zijn hierdoor gescheiden van motorvoertuigen, waarmee wordt voorzien in de veiligheid voor fietsers. We verwachten dat over dit deel van de parallelweg het meeste verkeer zal gaan rijden. Daarom wordt hier een fietspad aangelegd.

De fietstunnel onder de N18 zorgt overigens ook voor meer veiligheid voor fietsers bij deze kruising dan in de huidige situatie.

Ten aanzien van de toename van hinder als gevolg van geluid en fijn stof, alsmede gevaarlijke verkeerssituaties, het volgende. Dat er mogelijk een toename van verkeer zal zijn als gevolg van de afsluiting Zieuwentseweg, is een reële situatie. Echter zal die toename dusdanig zijn dat er geen significante wijzigingen in de situatie ten aanzien van geluid en fijn stof zal zijn. Ten aanzien van de verkeersveiligheid is het zo dat de verwachte toename vooralsnog van dusdanige omvang is dat deze past bij een 30 km-weg, waardoor aanpassingen of maatregelen niet nodig zijn. Deze toename zal op zichzelf dan ook niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

Zienswijze 7 (schriftelijk ingekomen op 26 maart 2020):

Door Indiener 7 is een schriftelijke zienswijze ingediend welke op 26 maart 2020 door ons is ontvangen. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

De zienswijze richt zich met name op de inrichting van de ruimte tussen de bocht van het verlengde van de Richterslaan en de aanpalende percelen aan de Boschlaan 8, 8a en 8b. Er wordt nog niet afdoende gehoor gegeven aan de herhaalde verzoeken aandacht te geven aan de beide punten. Aangegeven wordt dat lichtinval van landbouw-, lijnbus, zakelijk en vrachtverkeer niet door een geleiderail kan worden afgevangen. Evenmin werkt een geleiderail tegen lichtinval van de VRI-portaal. Het bosplantsoen biedt evenmin een oplossing, aangezien de 50cm brede beukenhaag onvoldoende afscherming biedt in te wintermaanden. Alleen tijdens de bloeiperiode biedt de haag naar verwachting voldoende afscherming. Ten aanzien van sociale veiligheid zijn er op dit moment meerdere natuurlijke barrières aanwezig tussen de openbare weg en de aanpalende percelen. Men zou graag zien dat het bosplantsoen ter plaatse van het nieuwe kruispunt N18 / Zieuwentseweg / Richterslaan over een langere strook wordt aangelegd dan tot aan de geplande duiker. Dit zodat het zicht van de bewoners van de Boschlaan 8 en 8a richting de weg wordt geblokkeerd.

De grondeigenaren hebben aangegeven grond af te willen staan om de maatregelen mogelijk te maken. Een bosperceel met beuken is niet jaarrond dekkend genoeg om lichtinval tegen te gaan; men stelt een alternatief voor op basis van een laurierhaag.

Reactie

Zie voor beantwoording de reactie bij zienswijze 2.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

3. Ambtelijke wijzigingen

In het voorontwerpbestemmingsplan zijn ambtshalve een aantal wijzigingen aangebracht. Deze komen onder andere door de voortschrijdende procedure. Op hoofdlijnen worden deze wijzigingen hieronder opgesomd.

3.1 Wijzigingen in de toelichting

In de toelichting zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

1. *Paragraaf 1.2: Ligging en begrenzing*
 - a. Wegens het plaatsen van een geluidsscherm op het perceel Boschlaan 2 is de verbeelding bij het bestemmingsplan voorts uitgebreid met het perceel van Boschlaan 2.
 - b. Het plangebied is voorts uitgebreid tot en met het reeds bestaande geluidsscherm ter hoogte van de Händelstraat ten behoeve waarvan een voorwaardelijke verplichting in de planregels is opgenomen.
 - c. Voorts is het plangebied wegens uitbreiding van het onderliggen ontwerp op een aantal punten uitgebreid. Dit betreffen slechts kleine uitbreidingen op gronden die in eigendom van de gemeente en/of Rijkswaterstaat zijn danwel, uitbreidingen waarbij de vigerende bestemming wordt geconsolideerd.
2. *Paragraaf 2.1 bestaande situatie*

Beschrijving van de huidige situatie is aangepast en aangevuld met een toelichting ter zake de noodzaak voor de herinrichting.
3. *Paragraaf 2.3 Landschapsplan*

Het landschapsplan is als bijlage 2 bij aan de toelichting van het bestemmingsplan gehecht. In de toelichting is een korte omschrijving van het landschapsplan opgenomen ter zake de landschappelijke inpassing van de herinrichting.
4. *Paragraaf 3.1.4 Kaderrichtlijn water*

Wijziging van de uitwerking van de inhoud van de uitgangspunten en doelstelling van de Kaderrichtlijn water.
5. *Paragraaf 3.2.2 Nationale omgevingsvisie (NOVI)*

De NOVI is nader uitgewerkt in de toelichting.
6. *Paragraaf 3.4.5 Geluidsbeleid gemeente Oost Gelre*

Het nieuwe geluidbeleid zoals vastgesteld door de gemeenteraad in februari 2020 is nader uitgewerkt in de toelichting.

7. *Paragraaf 4.1. M.e.r.*

Ten behoeve van het plan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De inhoud van de toetsing en conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is in de toelichting opgenomen.

8. *Paragraaf 4.4. Figuur 4.5 ligging lange duiker*

Er is een gewijzigd figuur opgenomen ter zake de ligging van de lange duiker.

9. *Paragraaf 4.5. Geluid*

Ten behoeve van het plan is akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het Akoestisch onderzoek N18 Wet milieubeheer wordt geconcludeerd dat op referentiepunten is gebleken dat de geluidproductie in 2040, na reconstructie van de N18 ter hoogte van Lichtenvoorde, de geldende geluidproductieplafonds niet zal overschrijden. Op basis van dit onderzoek is er geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de geluidbelastingen in het achterliggende gebied of de geluidproductieplafonds in het onderzoeksgebied aan te passen.

In het Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet Wet geluidhinder wordt geconcludeerd dat door het wijzigen van de aansluiting van de Zieuwentseweg op de N18 bij vier woningen in het onderzoeksgebied de wettelijke toetswaarde wordt overschreden met maximaal 10 dB. De geadviseerde geluidbeperkende maatregelen opgenomen in de toelichting.

10. *Paragraaf 4.6 Luchtkwaliteit*

De toelichting op het wettelijk kader luchtkwaliteit is aangepast.

Nieuwe verkeerstellingen hebben geleid tot een actualisatie van het onderzoek naar luchtkwaliteit. De toelichting is aangepast op de uitkomsten van deze actualisatie. De conclusies voor luchtkwaliteit zijn ongewijzigd.

11. *Paragraaf 4.7 Flora en Fauna*

a. Voorgenomen maatregelen

Sub a:

De hoogte voor het aanbrengen van bosplantsoen/hoog struweel is gewijzigd van een aanleg hoogte van 2.5 naar een uiteindelijke beheerhoogte van minimaal 3 meter. Het is niet reëel gebleken om bij aanplanting reeds een struweel van minimaal 2.5 meter te realiseren. In de toelichting wordt daarom verwezen naar de minimale beheerhoogte.

Sub b:

Voor de aan te planten bomen wordt eveneens uitgegaan van een uiteindelijke kruinhoogte van 10 meter.

b. Activiteitenplan

Aangezien voor de ruimtelijke ingreep een ontheffing nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming is een activiteitenplan opgesteld. Hierin is de ontwikkeling en de effecten van de ontwikkeling op de essentiële vliegroutes van de vleermuizen en langs en de N18 beschreven. Een toelichting ter zake het activiteitenplan is opgenomen.

12. *Paragraaf 4.8 Stikstofdepositie*

Voor de bestemmingsplanwijziging is de projectbijdrage aan de stikstofdepositie in de aanlegfase en gebruiksfase opnieuw berekend.

Er is een wijziging in de stikstofdepositie in de permanente gebruiksfase. Uit de herberekening volgt dat de gewijzigde verkeerssituatie in de permanente gebruiksfase in geen enkel Natura 2000-gebied leidt tot een significante projectbijdrage ($>0,00$ mol N/ha/j) (was: $0,01$ mol N/ha/j in het Natura 2000-gebied Korenburgerveen).

De berekende stikstofdepositie tijdens de tijdelijke aanlegfase is gelijk gebleven ($0,02$ mol N/ha/j in het Natura 2000-gebied Korenburgerveen).

13. *Paragraaf 4.9 externe veiligheid*

Er is onderzoek gedaan naar de effecten voor de externe veiligheid bij het project N18

Zieuwentseweg/Richterslaan fase 2 ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. De memo externe veiligheid, uitgevoerd door Rijkswaterstaat is als bijlage gehecht aan de toelichting bij het bestemmingsplan. Uit de beoordeling door de Omgevingsdienst Achterhoek volgt dat de toetsing van de regelgeving voor externe veiligheid goed is uitgevoerd. De beoordeling is als bijlage aan de toelichting gehecht. Het project heeft geen invloed op de externe veiligheid.

14. *Paragraaf 5.3.1*

Hoofdstuk 1: de begrippen erfontsluitingsweg en gebiedsontsluitingsweg vervallen in het ontwerpbestemmingsplan.

15. *Paragraaf 5.3.2*

a. *Bestemming 'Groen'*

Er is een verwijzing opgenomen naar de 'specifieke bouwaanduiding - voorwaardelijke verplichting geluidsschermbord' is ter hoogte van de Händelstraat.

b. **Bestemming 'Wonen'**

Wegens de uitbreiding van het plangebied is de bestemming 'wonen' nieuw opgenomen in de planregels. Het gaat om het perceel Boschlaan 2. De bestaande woning is conserverend bestemd. Planologisch juridisch verandert er niets behoudens dat de bestemming is aangevuld met een specifieke bouwregel. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – voorwaardelijke verplichting geluidsschermbord' dient een geluidsschermbord te worden opgericht van maximaal 2,5 meter.

16. **Paragraaf 6.2 Economische uitvoerbaarheid**

De economische uitvoerbaarheid van het plan is toegelicht. Het bestemmingsplan blijkt economisch uitvoerbaar.

3.2 Regels

In de regels zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

1. **Artikel 1.15 erftoegangsweg**

Het begrip erftoegangsweg is komen te vervallen. Voor het gebruik binnen de bestemming

2. **Artikel 1.16 gebiedsontsluitingsweg**

Het begrip gebiedsontsluitingsweg is komen te vervallen.

3. **Artikel 2.1 bouwhoogte van een bouwwerk**

Voor de wijze van meten is opgenomen dat voor een geluidsschermbord een afwijkende wijze van meten geldt. Daarbij wordt gemeten vanaf de binnenkant rechterkantstreep.

4. **Artikel 3.2 sub b onder 1**

Voor het geluidsschermbord ter hoogte van de Händelstraat wordt een 'specifieke bouwaanduiding - voorwaardelijke verplichting geluidsschermbord' opgenomen die inhoudt dat de bouwhoogte van het geluidsschermbord niet meer mag bedragen dan 4 meter.

5. **Artikel 4 Verkeer**

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de begrippen erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg komen te vervallen. Naast de reeds in voorontwerp opgenomen gebruiksmogelijkheden wordt voor het gebruik ten behoeve van wegen in het ontwerpbestemmingsplan thans verwezen naar het dwarsprofiel dat als bijlage aan de planregels is gehecht.

6. **Paragraaf 4.4.1**

Voor de ingebruikname van de gronden met de bestemming verkeer is de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat na realisatie van het omschreven project, moet worden voldaan aan de minimale geluidsreductie eisen door middel van geluidreducerend asfalt overeenkomstige de bij de planregels gevoegde bijlage.

7. **Paragraaf 4.4.2 voorwaardelijke verplichting geluidreducerende voorziening**

a. Sub a.

Ter zake de voorwaardelijke verplichting voor het scherm gelegen binnen de bestemming groen ter hoogte van de Händelstraat zijn de eisen opgenomen waaraan het scherm dient te voldoen. Er dient een scherm te zijn opgericht met een lengte van 290 m en een hoogte van 4 m en met een isolatiewaarde van 20 dB is gerealiseerd. Dit scherm dient in stand te worden. Er wordt niet meer verwezen naar een bijlage.

b. Sub b:

Binnen de bestemming verkeer is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor een specifieke vorm van groen. Het gebruik van de wegen binnen de bestemming verkeer mogen niet eerder in gebruik worden genomen dan nadat ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van groen - voorwaardelijke verplichting", ten behoeve van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving, ter hoogte van het kruispunt Europaweg en Richterslaan ten behoeve van de woningen aan de Boschlaan 8, 8a en 8b te Lichtenvoorde, een groenstrook is aangelegd overeenkomstig de eisen zoals opgenomen in het landschapsplan. Het landschapsplan is als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan gehecht. Voor de groenstrook geldt een instandhoudingsverplichting.

8. **Artikel 6 Wonen**

Het plangebied is uitgebreid met het perceel Boschlaan 2 wegens de realisatie van een geluidsschermbord op dit perceel. Wegens de uitbreiding van het plangebied zijn de planregels aangevuld met de bestemming wonen. De bestemming wonen is conserverend overgenomen uit het vigerende Bestemmingsplan Buitengebied Oost Gelre 2011. De bestaande woning is conserverend bestemd. De planologische mogelijkheden zijn zowel rechtstreeks als via afwijkingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden overgenomen uit het vigerende Bestemmingsplan Buitengebied Oost Gelre

2011. Planologisch juridisch verandert er niets behoudens dat de bestemming is aangevuld met een specifieke bouwregel. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – voorwaardelijke verplichting geluidsscherm' dient een geluidsscherm te worden opgericht van maximaal 2,5 meter. De overige planologische mogelijkheden, afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden zijn voor zover van toepassing overgenomen uit het vigerende plan uitgezonderd het lid met betrekking tot de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden omdat de noodzakelijke ingrepen op het perceel onderdeel zijn van de gehele ontwikkeling en er reeds in dat kader een belangenafweging heeft plaatsgevonden waardoor een nadere afweging in een vergunningentraject geen toegevoegde waarde heeft.

4. Algehele conclusie:

De ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingekomen en daarmee ontvankelijk. De zienswijzen zijn allemaal ongegrond verklaard, al hebben sommige ingebrachte zaken wel geleid tot een aanpassing in de landschappelijke inpassing die bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd.