

Herziening bestemmingsplan

Ontwerpbestemmingsplan
“N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde”
(geanonimiseerd)

Nota
Inhoud en beantwoording zienswijzen en
ambtelijke wijzigingen

Oost Gelre

1. Inleiding

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het ontwerpbestemmingsplan “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 19 februari 2021 tot en met 1 april 2021 ter inzage gelegen.

Bij de terinzagelegging was sprake van een toepassing van de coördinatieregeling (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening) voor het project ‘afsluiten oversteek N18- Zieuwentseweg’ te Lichtenvoorde. Met deze regeling wordt de voorbereiding van het bestemmingsplan en andere benodigde vergunningen en/of besluiten gecoördineerd. Dit houdt in dat de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan en de overige ontwerpbesluiten gelijktijdig plaatsvindt. Met het ontwerpbestemmingsplan “N18 Zieuwentseweg - Richterslaan Lichtenvoorde” lagen de volgende ontwerpbesluiten ter inzage;

1. Ontwerpbesluit ‘N18-Zieuwentseweg’ van het Rijk om bepaalde weggedeelten aan het openbaar verkeer te onttrekken;
2. Ontwerp verkeersbesluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor het opheffen en instellen van diverse verkeersmaatregelen op de rijksweg N18 (Europaweg) tussen km 224,4 en km 225,3 in Lichtenvoorde (Gemeente Oost Gelre);
3. Ontwerp verkeersbesluit van de Provincie; N312; maatregelen kruising N18 in gemeente Oost Gelre;
4. Ontwerp verkeersbesluit gemeente Oost Gelre voor het opheffen en instellen van diverse verkeersmaatregelen kruispunt Zieuwentseweg-N18 e.o. te Lichtenvoorde;
5. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder wegverkeerslawaaï Boschlaan 2 te Lichtenvoorde

De genoemde besluiten waren, tezamen met het ontwerpbestemmingsplan, in te zien in het gemeentehuis en de gemeentelijke website www.oostgelre.nl. Voorts was het ontwerpbestemmingsplan in te zien via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Bekendmaking van de gecoördineerde terinzagelegging 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 ontwerpbestemmingsplan is bezorgd. De datum van poststempel is hierbij bepalend. De termijn liep tot en met 1 april 2021.

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van de gecoördineerde ontwerpbesluiten is een tweetal 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 ontwerp 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 (schriftelijk ingekomen op 31 maart 2021):

Door [indiener 1] is, namens Dorpsbelangen Harreveld, op 31 maart 2021 een schriftelijke zienswijze ingediend. De ingebrachte zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Indiener is het niet eens met de gemeentelijke reactie op hun zienswijze tegen het voorontwerpbestemmingsplan. Dit richt zich op twee onderdelen;

1. De parallelweg naast de N18 vanaf de Zieuwentseweg tot Harreveld wordt door veel fietsverkeer gebruikt, zeker ook door schooljeugd welke richting Lichtenvoorde en Groenlo moet voor hun opleidingen. Doel van de aanpassingen rond de N18 is het creëren van een verkeersveiliger situatie op de N18. Dit gaat volgens indiener gepaard met een verkeersonveilige situatie door toename sluipverkeer in combinatie met fietsers en voetgangers op dezelfde weg. Volgens indiener erkent de gemeente dat er een toename zal zijn. Indiener verzoekt om nu al maatregelen te nemen. Indien dat niet gebeurt, wordt verzocht aan te geven bij welke verkeersintensiteit welke maatregelen genomen gaan worden om de verkeersveiligheid te waarborgen.
2. Men ervaart nu al overlast door lawaai en fijnstof door het vele zware en middelzware verkeer van vrachtauto's en landbouwverkeer door de kern van Harreveld via de Kerkstraat naar en van de N18. Indiener verwacht dat dit beduidend zal toenemen. Ook de verkeersveiligheid is daarbij in het geding. Aangegeven wordt dat de huidige situatie al te wensen overlaat qua verkeersveiligheid. De vergelijking met de Varsseveldseweg in Lichtenvoorde is niet terecht volgens indiener. Indiener vreest voor een toename van de al aanwezige overlast en verkeersonveilige situaties door met name het zware en middelzware verkeer. Indiener geeft aan dat de huidige situatie al een aantal malen besproken is met de gemeente zonder een pasklare oplossing.

Reactie

1. We erkennen inderdaad dat er sprake is van een verwachte 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 dergelijke aantallen verkeer goed verwerken. Dat blijkt uit CROW-richtlijnen. In het gemeentelijk Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 wordt aangegeven dat op erftoegangswegen een intensiteit tot 5.000 mvt/etmaal acceptabel is. Bij het nemen van eventuele maatregelen willen we overigens niet alleen kijken naar het totaal aantal voertuigen, maar juist naar bijvoorbeeld specifieke problemen die zich voordoen met spitsintensiteiten of gedragingen van het verkeer. Om juist inzicht te krijgen in dergelijke specifieke problemen, monitoren we de situatie. We begrijpen uit de zienswijze dat indiener graag maatregelen genomen zou zien voordat deze toename een feit is. Dit zou betekenen dat we maatregelen gaan nemen op basis van de situatie zoals we die verwachten. Daarbij bestaat altijd het risico dat de maatregel die genomen wordt, uiteindelijk toch niet de beste blijkt.
2. Na het afsluiten van het kruispunt N18-Zieuwentseweg zal zich echter een periode voordoen waarin het verkeer een alternatieve weg zoekt. Tijdens deze 'zoekperiode' kan de toename verschillen doordat het verkeer nog geen definitieve alternatieve route gekozen heeft. We verwachten dat het verkeer na een jaar een definitieve alternatieve route heeft gekozen. Daarom zullen we op dat moment opnieuw de verkeersintensiteiten, maar ook de verdeling van intensiteiten over de dag, de samenstelling van de voertuigen, de aanwezigheid van fietsers en gedragingen van verkeersdeelnemers monitoren. Op deze manier weten we zeker dat de maatregelen die we nemen ook daadwerkelijk de beste oplossing bieden. Welke maatregel bij welke intensiteit genomen wordt, is niet op voorhand aan te geven, ook omdat de beste maatregel namelijk niet alleen afhangt van het aantal voertuigen. De oplossing kan gevonden worden in het scheiden van verkeersstromen, bijvoorbeeld met een vrijliggend fietspad, maar wellicht ook in het toepassen van bijvoorbeeld fiets(suggestie)stroken, venstertijden of andere verkeers(remmende)maatregelen. Ten aanzien van de toename van hinder als gevolg van fijn stof en geluid, het volgende. Dat er mogelijk een toename van verkeer zal zijn als gevolg van de afsluiting Zieuwentseweg, is een reële situatie, zo blijkt ook uit het verkeersmodel. In tegenstelling tot wat indiener verwacht, zal er geen sprake zijn van een beduidende toename van fijn stof of geluid als gevolg van de ontwikkeling. Voor fijn stof blijkt uit een indicatieve berekening met de nibm-tool (zie onderstaand kader) dat de toename als niet in betekenende mate wordt gezien. Daaruit blijkt dat de verwachting van indiener onjuist is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	500
Aandeel vrachtverkeer	10.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
	0.74
	0.12
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1.2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Voor geluid geldt dat, op grond van artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder, sprake is van een significante toename wanneer de berekende geluidbelasting 2 dB of meer toeneemt. Omdat 1,50 dB wordt afgerond tot 2 dB betekent dat een niet significante toename 1,49 dB of lager is. De Omgevingsdienst Achterhoek geeft, op basis van een indicatieve berekening, aan dat een toename van 2500 naar 3000 motorvoertuigen per etmaal een toename in geluid tot gevolg zal hebben van 0,9 dB. Dit is geen significante toename.

De verkeerskundige knelpunten zoals deze voor indiener worden genoemd, zijn geen gevolg van het bestemmingsplan of de ontwikkeling die daarin mogelijk worden gemaakt, maar zijn een gevolg van de bestaande situatie. Zoals al in de gemeentelijke reactie op de zienswijze van indiener op het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven, gaan we als worst-case uit van een toename van 500 motorvoertuigen, waarmee de hoeveelheid op 3.000 motorvoertuigen per etmaal komt. Deze intensiteit past goed bij een 30 km/h-weg, op basis van CROW-richtlijnen. In het gemeentelijk Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 wordt aangegeven dat op erftoegangswegen een intensiteit tot 5.000 mvt/etmaal acceptabel is. Deze toename zal op zichzelf niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Aanpassingen of maatregelen zijn daarom niet nodig als gevolg van deze ontwikkeling.

Los van het voorgaande, zal de Kerkstraat in Harreveld ook onderdeel zijn van de onder reactie 1 al genoemde monitoring. Deze monitoring zal inzicht bieden in de situatie nadat het 'zoekverkeer' een definitieve alternatieve route heeft gekozen. Op dat moment zullen we met indiener in gesprek gaan over de eventueel te nemen maatregelen. Deze maatregelen zullen worden meegenomen bij de herinrichting van de Kerkstraat te Harreveld, die voorlopig voor 2024-2025 ingepland is.

Naar aanleiding van de zienswijze is op 19 april een gesprek geweest met indiener over de ingediende zienswijze. In dit gesprek is ingegaan op de zienswijze en daarbij is aangegeven dat de gemeente in het vervolgproces graag met indiener in gesprek blijft over de daadwerkelijke planning en uitvoering van de maatregelen.

Conclusie

De zienswijze zal als ongegrond worden verklaard.

Zienswijze 2 (schriftelijk ingekomen op 1 april 2021):

Door [indiener 2] is een schriftelijke zienswijze ingediend welke op 1 april 2021 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 de uitstoot van stikstof, het gebruik van bodemas en inrichting van de ruimte tussen de bocht van het verlengde van de Richterslaan en de aanpalende percelen aan de Boschlaan 8, 8a en 8b. Inhoudelijk herhaalt indiener voor wat betreft het laatste onderwerp de zienswijze tegen het voorontwerpbestemmingsplan.

1. Ten aanzien van stikstofuitstoot is indiener van mening dat stikstofemissies optreden en vraagt waar een berekening daarvan is opgenomen met bijbehorende conclusies.
2. Over het onderwerp 'bodemas' geeft indiener aan bezorgd te zijn over de mogelijke toepassing van dit materiaal bij de aanleg van de wegen. De vraag is of daar sprake van is, waar dat uit blijkt en of deze toepassing gevolgen heeft voor de gezondheid.

3. Er is nog niet afdoende gehoor gegeven aan de herhaalde verzoeken aandacht te geven aan de wensen van indiener. 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 ook geen 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. Indiener 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. Daardoor zou het zicht van de bewoners van de Boschlaan 8 en 8a richting de weg worden geblokkeerd.
De grondeigenaren van het betreffende perceel waar de beukenhaag wordt aangelegd, 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; indiener stelt een alternatief voor op basis van een laurierhaag of een zandwal met/ of zonder beplanting.

Reactie

Doordat indiener zijn zienswijze tegen het voorontwerpbestemmingsplan deels herhaalt, zijn de ingebrachte punten deels niet langer van toepassing omdat het plan gewijzigd is. Waar dat het geval is, zal dat expliciet in de reactie worden aangegeven.

1. Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging is de projectbijdrage aan de stikstofdepositie in de aanlegfase en in de gebruiksfase in beeld gebracht. De gehanteerde uitgangspunten en resultaten staan beschreven in de Notitie stikstofdepositie in bijlage 15 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen. In de notitie wordt geconcludeerd 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). De maximale bijdrage van de activiteiten in de tijdelijke aanlegfase bedraagt $0,02$ mol N/ha/j in het Natura 2000-gebied Korenburgerveen. Deze projectbijdrage kan worden voorkomen door het opnemen van emissie eisen (STAGE IV of schoner) aan het in te zetten materieel. Het verplicht gebruik van dergelijk materieel is geborgd door ze op te nemen als eis in de contractteksten voor de uitvoerende partij.
2. Indiener brengt dit in als zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en enkele andere gecoördineerde besluiten. Geen van deze besluiten schrijft een bepaalde uitvoering voor van de ontwikkeling. De zienswijze heeft dan ook inhoudelijk geen betrekking op de onderwerpen die de gecoördineerde besluiten regelen. Desondanks wordt toch inhoudelijk op de zienswijze ingegaan. Bij de uitvoering van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, wordt gewerkt met het principe van een gesloten grondbalans. Er zal dan ook geen behoefte zijn aan toepassing van bodemas.
3. 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 wegverkeersrecht. 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 wegverkeersrecht.
Ten aanzien van lichthinder als gevolg van de nieuwe VRI (verkeersregelinstallatie), het volgende. De VRI-armaturen zullen niet bovenaan de mast worden geplaatst of aan een portaal, maar halverwege de mast. Bovenaan de mast zal een vleermuisgeleidingsvoorziening worden bevestigd. Om lichthinder te beperken, is al reeds bij het ontwerpbestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting 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. De zienswijze van indiener is op dit punt achterhaald door het ontwerpbestemmingsplan.
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. De zienswijze is op dit punt achterhaald door het ontwerpbestemmingsplan. 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.

3. Ambtelijke wijzigingen

In het ontwerpbestemmingsplan is ambtshalve een aantal wijzigingen aangebracht voordat het vastgesteld wordt.. Deze komen onder andere door de voortschrijdende procedure. Op hoofdlijnen worden deze wijzigingen hieronder opgesomd.

3.1 Wijzigingen in de toelichting

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn ambtshalve de volgende wijzigingen doorgevoerd;

- Paragraaf 4.7 Flora en fauna is aangepast naar aanleiding van de verkregen ontheffing van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 3.5, lid 4 Wet natuurbescherming voor zover dit betreft het voortplantings- of rustplaatsen beschadigen of vernielen van een tweetal vleermuissoorten. Deze ontheffing is op 29 maart 2021 verleend door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Tevens is hierdoor bijlage 14 'Activiteitenplan reconstructie N18 Lichtenvoorde' geactualiseerd. Daarnaast is als bijlage 15 bij de toelichting 'Ontheffing Wnb inzake vleermuizen' ingevoegd onder hernummering van de daaropvolgende bijlagen bij de toelichting met aanpassing van de verwijzing in de toelichting naar deze bijlagen;
- Paragraaf 6.1 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' is aangevuld naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het kenbaar maken van zienswijzen daarop;
- Paragraaf 6.2 'Economische uitvoerbaarheid' is geactualiseerd naar aanleiding van het definitieve ontwerp en de op basis daarvan opgestelde kostenraming;
- Bijlage 19 (na hernummering) is hernoemd van 'Nota inhoud en beantwoording zienswijzen en ambtelijke wijzigingen' naar 'Nota zienswijzen en wijzigingen voorontwerpbestemmingsplan' teneinde verwarring met de nieuwe bijlage 20 te voorkomen;
- Bijlage 20 'Nota zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan' is ingevoegd;

3.2 Wijzigingen in de regels

Geen.

3.3 Wijzigingen op de verbeelding

Geen.

4. Algehele conclusie:

De ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingekomen en daarmee ontvankelijk. De zienswijzen zijn allemaal ongegrond verklaard. De toelichting van het plan is ambtelijk wel gewijzigd. De ingebrachte zienswijzen en gedane aanpassingen in het bestemmingsplan geven echter geen aanleiding om het gevraagde bestemmingsplan niet vast te stellen.

Aangezien deze wijzigingen geen betrekking hebben op de juridische onderdelen van het bestemmingsplan (regels en verbeelding), kan het plan ongewijzigd worden vastgesteld.

Bijlage 1: Huidig woon- en leefklimaat (luchtkwaliteit)

Van:
Verzonden: donderdag 22 april 2021 14:05
Aan:
Onderwerp: RE: Verzoek motivering situatie luchtkwaliteit Kerkstraat Harreveld

Hoi ,

Het is zo dat in Oost Gelre zelfs langs de drukste provinciale wegen en de N18 ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. De Kerkstraat in Harreveld hoort bij lange na niet bij die drukste wegen natuurlijk. Om je een beeld te geven hoe het in deze omgeving qua luchtkwaliteit is gesteld, heb ik hieronder een tabelletje ingevoegd waarin voor de meest relevante parameters (fijn stof en stikstofdioxide) de waarden uit de jaarlijkse landelijke monitoringsrapportage voor luchtkwaliteit zijn afgezet tegen de normwaarden. Het gaat hierbij om de waarden op een rekenpunt op een afstand van 10 meter van de wegrand van de N18, ter hoogte van de Kerkstraat in Harreveld (bron: <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>, rekenpunt ID: 729490). Het gaat hierbij om de resultaten voor de NSL Monitoring 2020, berekend voor het jaar 2020.

Parameter	Berekend	Norm
Fijn stof (PM ₁₀ jaargemiddelde concentratie)	17,0 microgram/m ³	40 microgram/m ³
Fijn stof (PM ₁₀ overschrijdingsdagen)	6	35
Fijn stof (PM _{2,5} jaargemiddelde concentratie)	10,4 microgram/m ³	25 microgram/m ³
Stikstofdioxide (NO ₂ jaargemiddelde concentratie)	15,5 microgram/m ³	40 microgram/m ³

Zoals uit de tabel valt af te leiden wordt in zeer ruime mate voldaan aan de wettelijke normen (grenswaarden uit bijlage 2 Wet milieubeheer). Bij een gelijkblijvende verkeersintensiteit zullen de berekende concentraties de komende jaren lager uitvallen, omdat de trend is dat de achtergrondconcentraties verder dalen. Die achtergrondconcentraties worden overigens bepaald op basis van een landelijk meetnet, dus het is geen puur theoretische exercitie. Bij een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit stijgen de jaargemiddelde concentraties met maximaal 1,2 microgram/m³. Ook dan blijft hier ruimschoots worden voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Het woon- en leefklimaat komt daarbij niet in het geding.

Met vriendelijke groet,

Specialist Ruimte & Milieu

Omgevingsdienst Achterhoek

Elderinkweg 2, 7255 KA Hengelo (Gld)

info@odachterhoek.nl | www.odachterhoek.nl



Van:

Verzonden: donderdag 22 april 2021 11:35

Aan:

CC:

Onderwerp: Verzoek motivering situatie luchtkwaliteit Kerkstraat Harreveld

In aanvulling op ons telefoongesprek zojuist waarin je aangaf dat de situatie voor de Kerkstraat in Harreveld qua luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarde, bij deze het verzoek om hier een kort adviesje voor op te stellen waarin eea onderbouwd wordt. Bij voorbaat denkt voor de inspanning!

Met vriendelijke groet,

Medewerker Ruimtelijke ontwikkeling

Bezoekadres

Varsseveldseweg 2

7131 BJ Lichtenvoorde

T (0544) 39 35 35 | **W** www.oostgelre.nl



Bijlage 2: Huidig woon- en leefklimaat (geluid)



Vooradvies geluid bestemmingsplanprocedure

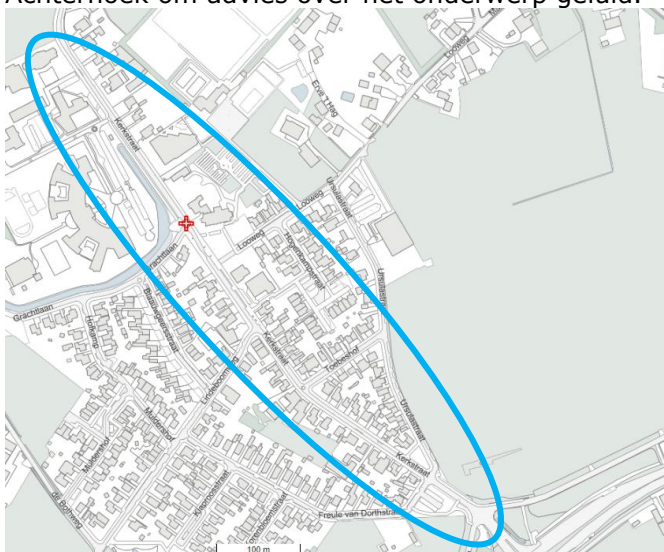
Aan : Gemeente Oost Gelre
Zaaknummer : 2021EA0470 adviesaanvraag
Onderwerp : Kerkstraat 9997 Harreveld.
Gevolgen geluid verkeerstoename in beeld brengen
Behandeld door :
Datum : 6 mei 2021

Advies

1. De Wet geluidhinder is niet van toepassing.
2. Een toename van 2100 naar 2600 motorvoertuigen per etmaal betekent een toename in geluid van 0,9 dB. Er is sprake van een significante toename wanneer de berekende geluidbelasting 2 dB of meer toeneemt. Omdat 1,50 dB wordt afgerond tot 2 dB betekent dat een niet significante toename 1,49 dB of lager is. Daaraan wordt voldaan.
3. De gevelbelastingen op de woningen aan de Kerkstraat variëren van 50 dB tot 57 dB (na aftrek) en nemen met 1 dB toe tot 51-58 dB (56-63 zonder aftrek). De voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder werd en wordt overschreden.
4. Met 51-58 dB wordt de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB van het geluidbeleid niet overschreden.

Inleiding

In het verkeersmodel rondom de kruising Zieuwentseweg / N18 wordt gewerkt met een worst-case scenario dat uitgaat van een toename van 500 motorvoertuigen op de Kerkstraat door Harreveld. Het gaat echter om de akoestische situatie van de Kerkstraat in zijn geheel, niet zozeer een specifiek adres. De gemeente Oost Gelre vraagt de Omgevingsdienst Achterhoek om advies over het onderwerp geluid.



Figuur 1 locatie Kerkstraat Harreveld

Beoordelingskader

Voor de beoordeling van het onderwerp geluid gelden bij ruimtelijke besluiten de volgende uitgangspunten:

1. voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder (geluidzones rondom wegen, spoorwegen en industrieterreinen);
 2. het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
 3. voldoen aan de eisen uit gemeentelijk geluidbeleid. Dit is van toepassing voor Oost Gelre.
- Dit geluidadvies is hierop gebaseerd.

Inhoudelijke beoordeling

1: Normen Wet geluidhinder

Verkeerslawaaai

De Kerkstraat is in de Kom Harreveld een 30 km/uur weg. Voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt geen wettelijke geluidzone.



Omdat de woningen aan de Kerkstraat niet binnen de zone van de Kerkstraat liggen is het onderdeel verkeerslawaaai van de Wet geluidhinder niet van toepassing.

3: Aanvaardbaar woon- en leefklimaat

Afgewogen moet worden of er in en om de geluidgevoelige objecten een goed woon- en leefklimaat blijft gegarandeerd. Voor rail- en wegverkeerslawaaai kan aansluiting worden gezocht bij de normen in de Wet geluidhinder.

Verkeerslawaaai.

De Kerkstraat is een 30 km/uur weg met klinkers in keperverband. Het laatste gedeelte binnen de kom richting noordwest is asfalt.

Intensiteiten Kerkstraat. Gemiddeld 2106 mvt/etm op weekdays (meting 9 september t/m 23 september)

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2382	100%	2106	100%	1217	1072	1165	1033
Dag (7-19u)	1929	81,0%	1718	81,6%	1010	892	919	826
Avond (19-23u)	287	12,1%	253	12,0%	149	131	138	122
Nacht (23-7u)	166	7,0%	135	6,4%	58	50	107	85
Ochtendspits (7-9u)	392	16,5%	305	14,5%	185	143	207	161
Avondspits (16-18u)	442	18,6%	377	17,9%	250	209	193	168

Voertuigverdeling, voor een 30 km/h weg is hoger dan gemiddeld, heeft ook een ontsluitende functie en Vrachtverkeer van Roemaat

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	2191	92,0%	1959	93,0%	92,5%	93,5%	91,4%	92,5%
Middelzwaar (M)	91	3,8%	71	3,4%	3,4%	3,0%	4,3%	3,8%
Zwaar (Z)	100	4,2%	76	3,6%	4,1%	3,5%	4,3%	3,7%

In de bijlage zijn voor enkele woningen geelbelastingen met 2100 mvt/etm en met 2600 mvt/etmaal berekend.

De gevelbelastingen in de voorbeeldpunten variëren van 50 dB tot 57 dB (na aftrek) en nemen met 1 dB toe. (zie bijlage)

3: Geluidbeleid

De gemeente Oost Gerle heeft de Beleidsregel Hogere geluidgrenswaarden vastgesteld.

Hoewel deze niet van toepassing is omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is bevat deze toch een aantal uitgangspunten die een rol kunnen spelen.

- In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de aanvaardbaarheid van het akoestische klimaat bij onder andere 30 km/h-wegen te worden onderbouwd.
- Wanneer de heersende waarde voor reconstructie > 48 dB is mag de maximaal 5 dB worden verhoogd tot max. 63 dB is stedelijk gebied.

Wijzigingen aan bestaande wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg
- door de wijziging is er in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming

De aanleg of wijziging van een kruispunt is een fysieke wijziging. Of in deze situatie sprake is van een fysieke wijziging is niet duidelijk.

Wel is duidelijk dat door de toename van het wegverkeer de geluidsbelasting niet toeneemt met 2 dB (vanwege afronding 1,5 dB) of meer. De toename is minder dan 1 dB maar afgerond 1 dB.

Bijlage



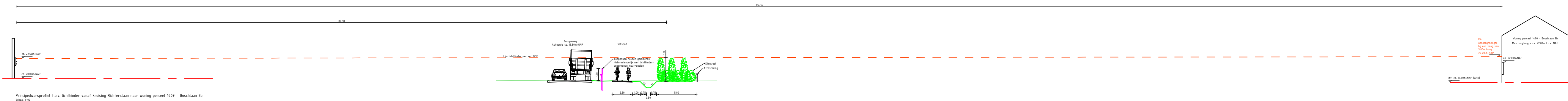
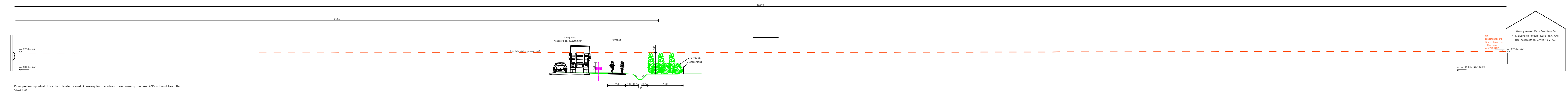
*Boven 2100 en onder 2600 mvt/etm. Geel meer dan 48 dB, Groen 48 dB of minder.
Waarden 1,5 m / 4,5 m zonder 5 dB aftrek.*



Boven 2100 en onder 2600 mvt/etm. Geel meer dan 48 dB, Groen 48 dB of minder.
Waarden 1,5 m / 4,5 m zonder 5 dB aftrek.



Bijlage 3: Dwarsprofiel lichthinder



Principeprofielen lichthinder percelen 696 & 1409
dd. 15-10-2020