



gemeente

Oost Gelre



verkeer
&
ruimtelijke
ontwikkeling

Nota zienswijzen

Bestemmingsplan '4e poot rotonde Kamp-
Zuid Lichtenvoorde'



Informatiepagina

Titel:	Nota zienswijzen – Bestemmingsplan '4e poot rotonde Kamp-Zuid Lichtenvoorde'	
Kenmerk:	-	
Datum publicatie	28 april 2016	
Projectteam	Barrie Span Hester Smeenk Maarten Minkjan	Projectbegeleider Medewerker Ruimtelijke ontwikkeling Beleidsmedewerker Verkeer

Gemeente Oost Gelre

Afdeling Omgeving

Bezoekadres:	Varsseveldseweg 2 7131 BJ Lichtenvoorde
Postadres:	Postbus 17 7130 AA Lichtenvoorde
Telefoon:	(0544) 39 35 35
E-mail:	gemeente@oostgelre.nl
Internet:	www.oostgelre.nl

Inhoud

1. Inleiding	1
1.1. Algemeen	1
1.2. Procedure tot nu toe	1
1.3. Leeswijzer	1
2. Aanvullende onderzoeken	2
2.1. Analyse verkeerseffecten	2
2.2. Verkeersveiligheidsanalyse	3
3. Zienswijze 1	5
3.1. Onderdeel: Onderbouwing beleid en keuze tracé vierde poot	5
3.2. Onderdeel: Verkeersveiligheid	7
3.3. Onderdeel: Verkeerseffecten – Sluipverkeer	8
3.4. Onderdeel: Onderzoeksrapport verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost	9
3.5. Onderdeel: Reconstructie Aaltenseweg	10
3.6. Onderdeel: Monitoring	10
3.7. Onderdeel: Financiële haalbaarheid	11
3.8. Onderdeel: Procedure totstandkoming bestemmingsplan	11
3.9. Onderdeel: Gevolgen voor de natuur	12
3.10. Onderdeel: Landschap	13
3.11. Onderdeel: Luchtkwaliteit	13
3.12. Onderdeel: Geluid	14
4. Zienswijze 2	15
5. Zienswijze 3	16
5.1. Onderdeel: Functionaliteit wegenstructuur	16
5.2. Onderdeel: Categorisering Aaltenseweg als gebiedsontsluitingsweg	17
5.3. Onderdeel: Categorisering van wegen (algemeen)	17
5.4. Onderdeel: Inrichtingskenmerken Aaltenseweg	17
6. Zienswijze 4	19
6.1. Onderdeel: Aansluiting bij andere zienswijze	19
6.2. Onderdeel: Nut en noodzaak - Alternatieven	19
6.3. Onderdeel: Verzoek afsluiting Oude Winterswijkseweg	20
6.4. Onderdeel: Besluit hogere grenswaarde	20
7. Zienswijze 5	21
7.1. Onderdeel: Grondaankoop	21
7.2. Onderdeel: Nut en noodzaak	21
7.3. Onderdeel: Alternatieven	22
7.4. Onderdeel: Verkeersveiligheid	22
7.5. Onderdeel: Geluid, fijnstof, woongenot	23

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Het bestemmingsplan '4e poot rotonde Kamp-Zuid Lichtenvoorde' maakt de aanleg van een zogenaamde vierde 'poot' aan de rotonde mogelijk. Om deze aansluiting mogelijk te maken wordt een deel van de Oude Winterswijkseweg aangesloten op de rotonde de Kamp-Zuid. Dit deel van de Oude Winterswijkseweg ontsluit momenteel een viertal woningen en loopt dood voor de rotonde. Dit deel van de Oude Winterswijkseweg wordt verbreed en aangetakt op de bestaande rotonde Kamp-Zuid om de vierde aansluiting mogelijk te maken.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 6 november tot en met 17 december 2015 ter inzage gelegen. Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan heeft het besluit hogere grenswaarde voor de woningen Oude Winterswijkseweg 11 en 11a ter inzage gelegen. In deze periode konden zienswijzen tegen het bestemmingsplan ingediend worden.

1.2. Procedure tot nu toe

Op 3 september 2015 heeft de gemeente een informatiebijeenkomst voor omwonenden en belangstellenden georganiseerd. Op deze avond is het voorgestelde tracé gepresenteerd en zijn de varianten voor de landschappelijke inpassing gepresenteerd. Op deze avond konden mensen hun vragen stellen en hun reacties/opmerkingen indienen. Een verslag van deze avond en een terugkoppeling op de ingediende reacties en opmerkingen is verstuurd naar de indieners van de reacties.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens ter inzage gelegen. Tijdens de terinzagelegging kon een ieder zijn zienswijze indienen. Er zijn vijf zienswijzen ingediend. Drie van deze zienswijzen zijn ingediend namens meerdere personen.

1.3. Leeswijzer

In deze nota zienswijzen zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie van de zijde van de gemeente. Daarbij is aangegeven of de zienswijze wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Aanvullende onderzoeken

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn op verkeerskundig gebied twee aanvullende analyses uitgevoerd.

2.1. Analyse verkeerseffecten

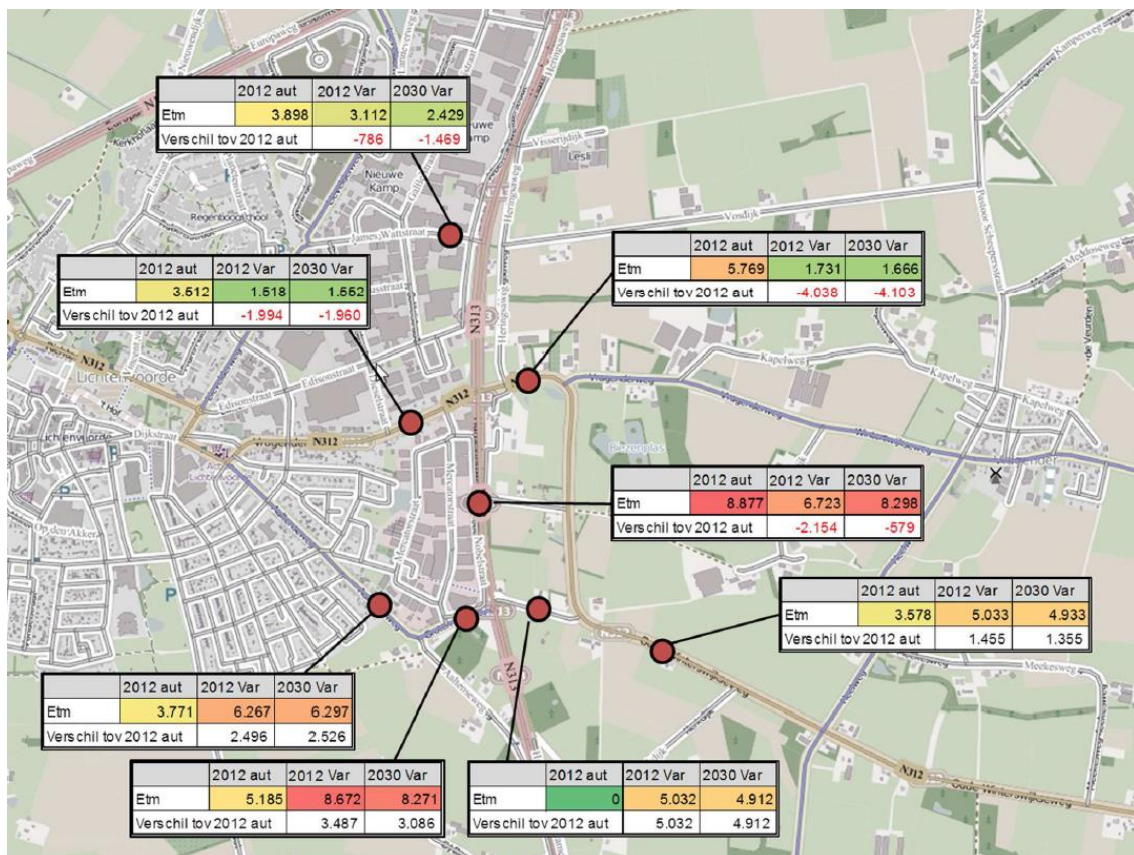
De verkeerskundige effecten van de aanleg van de 4^e poot bij de rotonde Kamp-Zuid zijn doorgerekend met behulp van het regionale verkeersmodel. Deze analyse is gedaan door Royal HaskoningDHV. De resultaten zijn beschreven in de notitie "Resultaten verkeersmodelberekeningen ontsluiting Lichtenvoorde-Oost" van 24 maart 2016, met kenmerk: T&PBE3713-100-100N001F02. Deze notitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Een verkeersmodel is een vrij technische materie. Een verkeersmodel wordt vaak gebruikt om op rekenkundig niveau uitspraken te kunnen doen over de te verwachten verkeerseffecten van bepaalde maatregelen. De voorliggende rapportage is vrij technisch. Dit maakt de interpretatie van de resultaten lastig.

Het voorliggende regionale verkeersmodel sloot op specifieke locaties nog onvoldoende aan op de werkelijke situatie in Oost Gelre. Daarom is vooral voor Lichtenvoorde-Oost een actualisatieslag gemaakt om het verkeersmodel overeen te laten komen met de werkelijkheid.

Resultaten verkeersmodel

In onderstaande figuur zijn de resultaten van de doorrekening van de verkeerseffecten weergegeven.



Figuur 1: Resultaten verkeersmodel

Ook voor de resultaten uit de actualisatieslag geldt dat er nog enkele onvolkomenheden aanwezig zijn.

De verkeersmodelberekeningen laten zien dat de intensiteit op de Aaltenseweg, als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur, zal toenemen met circa 2.500 motorvoertuigen tot 6.250 motorvoertuigen per etmaal. Wanneer dieper op de resultaten van het verkeersmodel wordt ingezoomd moeten de volgende aspecten worden meegenomen:

- Het verkeersmodel laat zien dat er bij de gewijzigde verkeersstructuur ruim 1.000 voertuigen meer uit het buitengebied komen dan bij de huidige verkeersstructuur. Dit lijkt onwaarschijnlijk.
- Daarnaast kent het verkeersmodel aan de zuidoostzijde van Lichtenvoorde (N313) een aanzienlijke afwijking ten opzichten van de telwaarden. Ook dit aspect is mogelijk de oorzaak van de 'te grote' toename van de intensiteit op de Aaltenseweg.

Een nadere analyse van de input van het verkeersmodel laat zien dat er waarschijnlijk rekenkundig een te grote relatie tussen Lichtenvoorde en Aalten/Winterswijk aanwezig is in het verkeersmodel. Dit is niet direct in het verkeersmodel aan te passen.

Op basis van de resultaten van het verkeersmodel én een logische interpretatie van de aanwezige verkeersstellingen, wordt verwacht dat de verkeersintensiteit op Aaltenseweg als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur met circa 1.750 motorvoertuigen toeneemt tot 5.500 motorvoertuigen per etmaal.

2.2. Verkeersveiligheidsanalyse

Door BVA Verkeersadviezen is een verkeersveiligheidsanalyse van de Aaltenseweg uitgevoerd. De resultaten zijn beschreven in de rapportage "Verkeersveiligheid Aaltenseweg – Effecten wijziging aansluitingen N313" van april 2016 met kenmerk: 1573.

In deze analyse is de huidige situatie als uitgangspunt genomen. Hierbij is een schouw uitgevoerd. Aan de hand van deze schouw is de verkeerssituatie beoordeeld. Hierbij is ook gekeken naar de verwachte verkeerseffecten van de aanleg van de 4^e poot bij de rotonde Groten Bos. Op basis van deze verwachte verkeerseffecten heeft BVA Verkeersadviezen een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersveiligheidseffecten.

Conclusies uit de analyse

Uit de uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

Ten aanzien van de Aaltenseweg wordt geadviseerd om het parkeren op de fietssuggestiestrook te verbieden. Dit om het fietsverkeer een meer 'eigen' ruimte te geven en om potentieel risicovol gedrag te voorkomen. Daarnaast kan worden overwogen de wegencategorisering aan te passen en de Aaltenseweg aan te duiden als erftoegangsweg type 1.

Bij voorkeur wordt hier dan een maximum snelheid van 30 km/uur ingesteld en wordt de vormgeving aangepast. Er dient dan meer ruimte voor de fietser te komen binnen het profiel. Dit betekent waarschijnlijk overigens niet dat de intensiteit hierdoor op de Aaltenseweg ook zal afnemen, maar er zal wel een ander gedrag gaan optreden als de profilering wordt aangepast en de snelheid wordt verlaagd.

Interpretatie conclusies

Uit de rapportage moet worden geconcludeerd dat de verkeerssituatie op de Aaltenseweg ook in de toekomst aandacht nodig heeft.

De parkeersituatie op de Aaltenseweg is zo gekozen op verzoek van bewoners. Voor het instellen van een parkeerverbod, zoals wordt geadviseerd, is overleg nodig met belanghebbenden. Dit is een maatregel die kan worden opgepakt.

Het wijzigen van de wegcategorisering is een maatregel die op beleidsmatig niveau bekeken moet worden. De huidige wegcategorisering is vastgelegd in het Integraal Verkeersprogramma 2014-2024. De huidige wegcategorisering is ingegeven door de voorliggende beleidskeuze voor de aanleg van de 4^e poot op de rotonde Kamp-Zuid.

In de toekomst zal, na realisatie van de 4^e poot op de rotonde Kamp-Zuid, eenzelfde schouw uit worden gevoerd naar de daadwerkelijke verkeerseffecten. Indien nodig kunnen dan aanvullende (beleidsmatige) maatregelen overwogen worden.

Opmerking

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidend hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

3. Zienswijze 1

De heer Ard Schenk
Aaltenseweg 84-A, 7131 NG Lichtenvoorde

Namens:
35 buurtbewoners

3.1. Onderdeel: Onderbouwing beleid en keuze tracé vierde poot

Samenvatting zienswijze

Het verbaast de indieners van de zienswijze dat de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid in alle varianten van het rapport 'onderzoek verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost' is opgenomen.

De indieners geven aan dat ze hebben gereageerd op het Integraal verkeer- en vervoersprogramma. Een groot deel van de reactie werd weggeschreven met de reactie dat het besluit over de vierde poot al genomen was en niet meer ter discussie stond.

De indieners zijn van mening dat Haskoning geen goed onderzoek heeft kunnen doen omdat de varianten in de opdrachtverstrekking al waren benoemd. In alle varianten is de vierde poot aan de rotonde de Kamp-Zuid meegenomen.

De indieners zijn van mening dat de onderbouwing voor de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid enkel gebaseerd op het gegeven dat de Vragenderweg als een 'erftoegangsweg' is aangeduid en de Aaltenseweg als een 'gebiedsontsluitingsweg'. Dit onderscheid roept vraagtekens omdat beide wegen dezelfde ontstaansgeschiedenis hebben. De indieners geven aan dat aan de Vragenderweg minder woningen staan dan aan de Aaltenseweg. Waarom wordt dan de Vragenderweg wel ontlast en niet de Aaltenseweg. De indieners wijzen er op dat aan de Aaltenseweg onder meer een school en een Thomashuis staan.

Reactie gemeente

Bestemmingsplan bedrijventerrein De Kamp-Zuid; vastgesteld 1998

In het bestemmingsplan bedrijventerrein De Kamp-Zuid dat op 5 maart 1998 is vastgesteld is onder andere de rotonde de Kamp-Zuid geregeld. De rotonde is in dat bestemmingsplan bestemd als 'verkeersdoeleinden'. In dat bestemmingsplan is een rotonde met drie 'poten' geregeld. In de toelichting bij dit bestemmingsplan is gesteld dat de ligging van deze rotonde de mogelijkheid biedt om op termijn de Hamelandweg aan de oostkant van Lichtenvoorde rechtstreeks te koppelen aan de (provinciale) Oude Winterswijkseweg.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2011-2015; vastgesteld in 2012

In 2010 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2015-2015 (GVVP) vastgesteld. Dit plan vervangt het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2015-2009. Het doel van het plan is om het verkeer- en vervoersbeleid te actualiseren en daarbij in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

In het GVVP is aangegeven naar de huidige maatstaven een aantal wegen een onlogische aansluiting aanwezig. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Vragenderweg. De Vragenderweg heeft een rol als erftoegangsweg, maar functioneert als schakel tussen de gebiedsontsluitende wegen binnen en buiten de bebouwde kom van Lichtenvoorde. In het GVVP is vastgesteld dat de Vragenderweg zijn rol als erftoegangsweg beter moet gaan vervullen. Daarom wordt de rotonde Kamp-Zuid (N313/Hamelandweg – Groten Bos) van een vierde aansluiting voorzien.

In het bijbehorende maatregelenprogramma is opgenomen dat een functieverandering van een aantal wegen nodig is. Eén van de maatregelen is de rotonde Kamp-Zuid voorzien van een vierde aansluiting.

Onderzoek verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost; vastgesteld 2013

Het rapport 'onderzoek verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost' is op 7 januari 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. In het rapport is de vierde poot als 'een gegeven' opgenomen omdat in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2011-2015 (vastgesteld in 2012) was opgenomen dat de rotonde de Kamp-Zuid van een vierde aansluiting wordt voorzien. De reden hiervoor is dat de Vragenderweg op deze manier haar functie als erftoegangsweg beter kan gaan vervullen. Door de Oude Winterswijkseweg aan te sluiten op de rotonde de Kamp-Zuid ontstaat een logische verbinding tussen gebiedsontsluitende wegen binnen en buiten de bebouwde kom op de route tussen Lichtenvoorde en Winterswijk. Er bestond begin 2013 geen aanleiding om het in 2012 vastgestelde beleid ter discussie te stellen.

Het bestemmingsplan voor de aansluiting van de vierde poot geeft uitvoering aan een keuze die is gemaakt in meerdere door de gemeenteraad bovengenoemde vastgestelde beleidsdocumenten.

Ten aanzien van de aanduidingen van de wegen: dat wegen een zelfde ontstaansgeschiedenis (zowel de Aaltenseweg als de Vragenderweg zijn van oorsprong in-/uitvalswegen) hebben, betekent nog niet dat decennia later hiervoor hetzelfde beleid moet (blijven) gelden. De gemeente heeft er voor gekozen om bepaalde wegen een zwaardere verkeersfunctie te laten vervullen dan andere. Door een beperkt aantal wegen als gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen en daarvoor in te richten wordt het verkeer over een beperkt aantal wegen geconcentreerd. Daar is de inrichting, waar mogelijk, ook zo veel mogelijk op afgestemd en is rekening gehouden met bijvoorbeeld de aanwezigheid van de school. Ter hoogte van de school is een duidelijk gemarkeerde oversteekzone aanwezig. Tijdens de in- en uitgangstijden van de school worden tevens verkeersbrigadiers ingezet.

Uit de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidende hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

Conclusie

Dit deel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Het is wenselijk om in de toekomst, na realisatie van de 4^e poot op de rotonde Kamp-Zuid, eenzelfde schouw uit te voeren van de daadwerkelijke verkeerseffecten. Hierbij moet worden getoetst of de door belanghebbende verwachte effecten optreden en in welke mate. Indien nodig moeten dan aanvullende (beleidsmatige) maatregelen overwogen worden.

3.2. Onderdeel: Verkeersveiligheid

Samenvatting zienswijze

De indieners zijn van mening dat een onderbouwing dat de Aaltenseweg berekend is op een verdubbeling van de verkeersintensiteiten ontbreekt. Ze willen dit ook graag afgezet zien tegen vergelijkbare wegen in Lichtenvoorde. Verwezen wordt naar de Richterslaan en de Varsseveldseweg waar wel grotendeels vrijliggende fietspaden liggen.

VVN heeft in een rapport aangegeven dat de Aaltenseweg ook na de reconstructie niet volwaardig als een gebiedsontsluitingsweg kan functioneren omdat er niet voldoende ruimte is om aan de CROW-richtlijnen te voldoen.

De aanleg van de vierde poot zal leiden tot een aanzienlijke verkeerstoename nabij de Frans ten Boschschool. De indieners stellen dat hier in het bestemmingsplan niet op in wordt gegaan omdat beleid hiervoor ontbreekt. Gevraagd wordt om beleid voor verkeer rondom scholen wel mee te nemen in de afweging.

Reactie gemeente

De Aaltenseweg is in het voormalige gemeentelijk verkeersbeleidsdocument (2011-2015) en in het huidige Integraal Verkeersprogramma Oost Gelre 2014-2014 aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit type weg moet volgens het Integraal Verkeersprogramma aan een aantal inrichtingskenmerken voldoen. Deze inrichtingskenmerken komen overeen met de landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Deze uitgangspunten zijn vertaald in landelijke richtlijnen die zijn opgenomen in de diverse CROW-richtlijnen. Bij deze inrichtingsprincipes is onderscheid gemaakt tussen een optimaal profiel (gebiedsontsluitingsweg type B) en een minimale inrichtingsvariant (gebiedsontsluitingsweg type C). Een optimaal profiel is niet altijd mogelijk omdat rekening gehouden moet worden met de bestaande situatie.

In 2014 is de Aaltenseweg opnieuw ingericht. Daarbij is zo veel mogelijk rekening gehouden met de ontwerpprincipes voor gebiedsontsluitingswegen. Het optimale profiel met onder meer een middenberm en vrijliggende fietspaden was gezien de beschikbare breedte tussen de erfgronden niet mogelijk.

Destijds is gezocht naar een inrichting die voldoet aan de minimale ontwerpisen. Hierbij is onder meer de weg met een halve meter verbreed. In het ontwerp is gekozen om de allure van een gebiedsontsluitingsweg te benadrukken door het aanbrengen van een dubbele asmarkering. Voor het langzame verkeer is, gezien de beperkte beschikbare ruimte, gekozen voor een minimale inrichting. Dat wil zeggen; smallere fietssuggestiestroken.

De kruispunten zijn uitgevoerd als voorrangskruispunten of uitritconstructie. Op de kruispunten die als voorrangskruispunt zijn uitgevoerd, zijn snelheidsremmende maatregelen in de vorm van een plateau gerealiseerd. Hiermee wordt de attentie van het kruispunt verhoogd. Op de kruising bij de school zijn met onder meer zebrapaden, een verhoogde kruising en felgekleurde aandachttrekkende elementen aangebracht. Op verzoek van de bewoners is parkeren op straat mogelijk gebleven.

Met deze inrichting wordt verwacht ook voor de toekomstige situatie een voldoende veilige inrichting is aangelegd. Hoewel een aantal inrichtingskenmerken afwijken van de ideale maten volgens de CROW richtlijnen, zijn er compenserende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit komt ook naar voren in de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerd verkeersanalyse.

Uit de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag is heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidende hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3. Onderdeel: Verkeerseffecten – Sluipverkeer

Samenvatting zienswijze

De indieners missen in de toelichting dat door de 4^e poot een soort kortsluiting ontstaat tussen de oost- en westkant van Lichtenvoorde. Het verkeer zal er vaker dan nu het geval is voor kiezen om dwars door Lichtenvoorde te rijden. De indieners geven aan te verwachten dat dit ook zal leiden tot extra drukte op de Bronckhorststraat/Varsseveldseweg, de Richterslaan en de Oude Winterswijkseweg (het deel in de bebouwde kom). Gevraagd wordt naar een rondweg rondom Lichtenvoorde.

De indieners stellen dat de aanleg van de vierde poot juist zal leiden tot een slechtere verdeling van het verkeer in tegenstelling tot wat de wethouder in de raadsvergadering van 2 april 2015 heeft gesteld. Zo zijn ze bang dat de Aaltenseweg (in plaats van de James Wattstraat) gebruikt gaat worden als verbindingsroute tussen de N18 en de N313.

Reactie gemeente

Met de aanleg van de vierde poot worden bestaande verkeersstromen in het oostelijke deel van Lichtenvoorde anders verdeeld. Verkeer dat nu vanuit de richting Vragender komt, rijdt veelal over de Vragenderweg de kern Lichtenvoorde in en vice versa. Dit zal naar verwachting een deel van het autoverkeer ook in de toekomst blijven doen. Verkeer dat in de huidige situatie op Winterswijk is georiënteerd zal in de toekomst naar verwachting meer gebruik gaan maken van de Aaltenseweg.

De verwachtingen zijn dat door de gewijzigde verkeersstructuur op de Aaltenseweg een verkeerstoename verwacht wordt van maximaal 1.750 motorvoertuigen per etmaal.

De door RoyalHaskoningDHV uitgevoerde analyse naar de verkeerseffecten laat zien dat het verkeersmodel hogere verwachtingen aangeeft. Hierbij moet worden opgemerkt dat het regionale verkeersmodel enige onvolkomenheden kent. Zo laat het verkeersmodel zien dat er bij de gewijzigde verkeersstructuur circa 1.000 motorvoertuigen meer uit het buitengebied komen dan bij de huidige verkeersstructuur. Dit lijkt onwaarschijnlijk. Daarnaast kent het verkeersmodel op de N313 een afwijking ten opzichte van de telwaarden.

Een bestaande en toekomstig extra aantrekkelijke doorgaande route tussen de N18 en de N313 via de kern Lichtenvoorde (bijvoorbeeld via de Bronckhorststraat/Varsseveldseweg, de Richterslaan of de Oude Winterswijkseweg), zoals in de zienswijze wordt geschetst, lijkt niet logisch. Dit is niet direct onderzocht. Maar gezien de verkeersstructuur en de beschikbaarheid van een relatief vlotte doorstroming op de N18 en N313 lijkt dit onwaarschijnlijk. De reconstructie van het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg) is juist ingestoken door een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt N18 – Richterslaan en voor de toekomst ook voor het kruispunt N18 – Varsseveldseweg. Daarbij komt dat in de toekomst mogelijk zelfs een tweede rechtsaf strook op de N18 naar de N313 kan worden gerealiseerd.

Daarnaast geldt dat of mensen een route door Lichtenvoorde nemen of wel via de N313 en N18 om Lichtenvoorde heen rijden, moeilijk te sturen is. Met een nog op te stellen bewegwijzeringsplan wordt het verkeer in de gewenste (hoofd)richtingen geleid. Het is nooit te voorkomen dat mensen een andere route gaan rijden.

Het aanleggen van een rondweg rondom Lichtenvoorde staat qua kosten niet in verhouding tot eventuele voordelen. De verkeersdruk in en rond Lichtenvoorde is niet van een schaal dat dit een nieuwe rondweg zou rechtvaardigen. Zoals hiervoor geschetst fungeren de N18 en de N313 (Hamelandweg) samen als een rondweg om Lichtenvoorde.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.4. Onderdeel: Onderzoeksrapport verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost

Samenvatting zienswijze

De indieners verwijzen naar de uitgebreide zienswijze die ze hebben ingediend op het rapport van Haskoning over de ontsluiting van Lichtenvoorde-Oost. Zij geven aan dat veel van de in de zienswijze ingebrachte punten niet naar voren komen in de zienswijzennota en dat op veel punten niet serieus is ingegaan. Het gaat dan met name om inzicht in de geluidbelasting, de verkeersstromen en dat de zienswijze ook namens de Frans ten Boschschool is ingediend. De indieners zijn van mening dat op basis van de zienswijzennota van destijds geen goed beeld kan zijn ontstaan van de zienswijzen en dat de raad destijds geen zorgvuldig besluit heeft kunnen nemen. In het rapport van Haskoning wordt niet ingegaan op de veiligheid op de Aaltenseweg. Gezien de te verwachten effecten zou een beoordeling ten aanzien van de verkeersveiligheid hier ook aan de orde moeten zijn.

Reactie gemeente

De zienswijzennota behorend bij het onderzoeksrapport maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Het onderzoeksrapport gaat in op de mogelijke maatregelen aan de oostzijde van Lichtenvoorde. Het rapport geeft de hoofdlijnen en verkeersstructuur aan en vormt daarmee de basis voor verdere besluitvorming en de bijbehorende nadere onderzoeken.

In het rapport zijn de zorgen van de bewoners over de verkeersveiligheid over de Aaltenseweg benoemd. Het onderzoek was vooral gericht op de verkeersveiligheid op de N313 en de kruisingen met de Vragenderweg en de James Wattstraat. De maatregelen op en aan de Hamelandweg hebben uiteraard gevolgen voor de wegen die op de Hamelandweg aansluiten, zoals de Aaltenseweg en de Groten Bos. Hier is vrees voor een afname van de verkeersveiligheid. Daarbij is geadviseerd dat bij een nadere uitwerking van de plannen de monitoring van de verkeersveiligheid belangrijk is.

Uit de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag is heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidende hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

Conclusie

Dit deel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Het is wenselijk om in de toekomst, na realisatie van de 4^e poot op de rotonde Kamp-Zuid, eenzelfde schouw uit te voeren van de daadwerkelijke verkeerseffecten. Hierbij moet worden getoetst of de door belanghebbende verwachte effecten optreden en in welke mate. Indien nodig moeten dan aanvullende (beleidsmatige) maatregelen overwogen worden.

3.5. Onderdeel: Reconstructie Aaltenseweg

Samenvatting zienswijze

De indieners zijn van mening dat zij niet mee hebben mogen denken over de reconstructie van de Aaltenseweg. Zij geven aan alleen over de keuze van de aannemer en de uitvoering van de werkzaamheden mee hebben mogen denken. In de memo over de informatiebijeenkomst is een te positief beeld weergegeven van de betrokkenheid van de bewoners. Gevraagd wordt de memo aan te passen.

Reactie gemeente

Als bedoeld is dat de bewoners betrokken zijn maar niet meer konden meepraten over de hoofdkeuze (het aansluiten van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde Kamp-Zuid) klopt dit in zoverre dat in meerdere eerdere besluiten van het college en de gemeenteraad al is besloten tot realisatie van de aansluiting. Dit besluit had ook gevolgen voor de inrichting van de Aaltenseweg. Ten tijde van de reconstructie van de Aaltenseweg is met een vertegenwoordiging van de bewoners overlegd over de te nemen maatregelen. Dit heeft er onder meer toe geleid dat er een aantal plateaus (met een andere kleur asfalt) in de Aaltenseweg is aangelegd. In overleg met de bewoners is besloten dat parkeren op straat blijft toegestaan. De memo is vastgesteld door het college en wordt niet meer aangepast.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.6. Onderdeel: Monitoring

Samenvatting zienswijze

De indieners vrezen dat de gemeente niet kan inschatten wat er qua veiligheid gaat gebeuren na de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid. De wethouder heeft in een raadsvergadering beloofd de leefbaarheid en veiligheid minimaal te handhaven. De indieners zien deze toezegging graag uitgewerkt worden.

Reactie gemeente

De gemeente heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om een verkeersveiligheidsanalyse uit te voeren voor de Aaltenseweg en een doorkijk te maken naar de toekomstige situatie. Uit de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag is heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidende hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

Het is wenselijk om in de toekomst, na realisatie van de 4^e poot op de rotonde Kamp-Zuid, eenzelfde schouw uit te voeren van de daadwerkelijke verkeerseffecten. Hierbij moet worden getoetst of de door belanghebbende verwachte effecten optreden en in welke mate. Indien nodig moeten dan aanvullende (beleidsmatige) maatregelen overwogen worden.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.7. Onderdeel: Financiële haalbaarheid

Samenvatting zienswijze

Bij het onderdeel financiële haalbaarheid is aangegeven dat in de begroting budget is gereserveerd. De indieners van de zienswijze vragen zich af of te motiveren valt dat er € 600.000,- geïnvesteerd wordt in een weg die niet te motiveren is en achten het dan ook niet haalbaar.

Reactie gemeente

In de paragraaf financiële haalbaarheid wordt de eerder in het bestemmingsplan gemaakte keuze om de Oude Winterswijkseweg aan te sluiten op de rotonde Kamp Zuid financieel onderbouwd. De vraag is hier of de financiële middelen voor de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg beschikbaar zijn gesteld in de begroting. Deze middelen zijn gereserveerd in de begroting. Het college en de gemeenteraad hebben daarmee, naast de beleidsmatige keus om de rotonde Kamp-Zuid van een vierde aansluiting te voorzien, ook financieel mogelijk gemaakt.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.8. Onderdeel: Procedure totstandkoming bestemmingsplan

Samenvatting zienswijze

Indieners geven aan dat in een nieuwsbrief van 1 mei 2014 is aangegeven dat eerst een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd zou worden. Dit is bevestigd door de gemeentelijke verkeerskundige in een mail van 10 juli 2015. Uiteindelijk is een informatiebijeenkomst gehouden en is daarna een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Er is daarom te weinig tijd geweest om stukken te bestuderen.

Reactie gemeente

In eerste instantie is er voor gekozen om een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. In augustus 2015 is alsnog besloten om geen voorontwerpbestemmingsplan te leggen. Redenen hiervoor zijn dat zowel het college als de gemeenteraad op meerdere momenten hebben besloten de Oude Winterswijkseweg aan te sluiten op de rotonde Kamp-Zuid. Dit moest nog in een bestemmingsplan bekrachtigd worden. Omdat de feitelijke keuze voor de vierde aansluiting al meerdere malen gemaakt is, is er voor gekozen een informatiebijeenkomst te organiseren. Op deze avond waren de relevante stukken in te zien en kon worden meegedacht over de landschappelijke inpassing. Daarbij is de mogelijkheid geboden om een mondelinge of schriftelijke reactie in te dienen. Deze reacties zijn beantwoord (zie de memo). Dat neemt niet weg dat deze keuze gecommuniceerd had kunnen worden.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.9. Onderdeel: Gevolgen voor de natuur

Samenvatting zienswijze

In paragraaf 4.3.2. is aangegeven dat er geen consequenties te verwachten zijn voor het Natura2000 gebied Korenburgerveen. De indieners geven aan dat de Oude Winterswijkseweg drukker zal worden en dat dit extra depositie zal veroorzaken. Dit moet nader onderzocht worden.

De Quicksan natuurtoets geeft geen inzicht in het geldende natuurbeleid van de provincie omdat verwezen wordt naar de EHS. Omdat het veldonderzoek is uitgevoerd op 17 december 2013 vragen de indieners zich af in hoeverre een reëel beeld kan worden gegeven van de aanwezige waarden. Gezien de tijd tussen het onderzoek en de terinzagelegging van het bestemmingsplan was een nader onderzoek logisch geweest. In het onderzoek is geen rekening gehouden met de steenmarter terwijl bekend is dat deze voorkomt in de omgeving.

Ten aanzien van het vleermuizenonderzoek: Het is de indieners niet duidelijk hoe geconcludeerd is dat de te verwijderen houtige opstanden niet van essentieel belang zijn voor vleermuizen. Wel worden maatregelen rond de kap van de bomen voorgeschreven. Dit valt volgens de indieners niet te rijmen met elkaar.

Reactie gemeente

Zoals in paragraaf 4.3.2. is aangegeven, is hier sprake van een verlegging van een bestaande weg (of route) die het bestaande verkeer op het traject Lichtenvoorde-Winterswijk via een andere route zal leiden. Omdat het hier om bestaand verkeer gaat, is er geen sprake van extra verkeer. Er vindt dus ook geen extra depositie van stikstof op het Natura2000gebied Korenburgerveen plaats.

Ten aanzien van de quickscan natuurtoets. Het natuuronderzoek is in 2013 uitgevoerd. Toen gold het beleid voor de EHS nog. Inmiddels geldt het provinciale natuurbeleid waarnaar verwezen wordt in het rapport nog steeds. De aangewezen gebieden heten nu anders (Gelders NatuurNetwerk), maar het achterliggende beleid is niet veranderd. Er hebben voor dit bestemmingsplan geen relevante wijzigingen in de aangewezen gebieden plaatsgevonden.

Het veldonderzoek heeft inderdaad in de wintermaanden plaatsgevonden. Het onderzochte gebied is hier een weg, een berm, een strookje gras en een bomenrij. Er zijn geen natuurlijke watergangen of oude bomen (met hollen) en andere mogelijke habitats voor beschermde soorten zoals vleermuizen of marters aanwezig. Naar alle redelijkheid kan dan ook worden aangenomen dat ook in de wintermaanden een goed beeld kan ontstaan van de mogelijke geschiktheid van het gebied als een habitat voor beschermde soorten. Als uit een ecologisch onderzoek naar voren komt dat in een gebied geen beschermde soorten te verwachten zijn, is het ecologisch onderzoek vijf jaar geldig. Het rapport naar aanleiding van de quickscan is in december 2013 opgesteld en dus nog geldig tot december 2018.

Een dergelijk verkennend onderzoek heeft als doel het gebied te beoordelen op geschiktheid voor het voorkomen van beschermde soorten en is gebruikelijk bij planologische procedures. Op basis van dit veldonderzoek in combinatie met onderzoek in databases is geconcludeerd dat het plangebied mogelijk gebruikt wordt door vleermuizen. Op basis van die conclusies is nader onderzoek gedaan naar het voorkomen van vlieg- en fourageergebieden van vleermuizen in het plangebied.

Het onderzoek naar de vleermuizen is uitgevoerd volgens het voorgeschreven protocol. De te verwachten gebruiksfuncties (fourageergebied en vliegroute) zijn in beeld gebracht. Er zijn twee soorten vleermuizen aangetroffen, maar de bomen in het plangebied zijn niet van essentieel belang voor de vleermuizen. Van de Rosse vleermuis zijn slechts enkele exemplaren aangetroffen. De Gewone dwergvleermuis komt vaker voor, maar voor deze soort geldt dat de aanwezige houtopstand geen (belangrijke) vliegroute vormt. Bij de kap van de bomen worden in het kader van de zorgplicht een aantal maatregelen genomen.

Daarnaast geldt dat de bestaande bomenrij enkele meters ten zuiden van de bestaande bomenrij wordt herplant. Het lijnelement waarlangs door vleermuizen wordt gefourageerd en gevlogen (als niet-essentieel onderdeel van de fourageer- en vliegstructuur) wordt vervangen door een nieuwe bomenrij die weer een functie als vlieg- en/of fourageerroute voor vleermuizen kan vervullen.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.10. Onderdeel: Landschap

Samenvatting zienswijze

Ten aanzien van het Nationaal Landschap wordt in het bestemmingsplan gesteld dat de bestaande structuur niet wordt aangetast. Dit is volgens de indieners niet juist. Een structurerend landschapselement wordt juist verschoven naar een andere locatie en sluit niet meer aan op het lijnelement op het industrieterrein.

Reactie gemeente

De bomenrij wordt over enkele meters in zuidelijke richting verplaatst. De hoofdstructuur van de landschapselementen blijft daarmee in stand. Daarnaast wordt de huidige uitheemse soort (Amerikaanse eik) vervangen door de inheemse linde.

De bestaande bomenrij die momenteel langs de Oude Winterswijkseweg staat, in één lijn staat met een bomenrij op het bedrijventerrein. Deze worden echter gescheiden door bermen en een rotonde/provinciale weg. In het veld wordt dit daarom niet ervaren als één lijnelement. Daarnaast kiest de gemeente ervoor om het verkeersbelang hier zwaarder te laten wegen dan het behouden van een door een provinciale weg onderbroken lijnelement in het landschap.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.11. Onderdeel: Luchtkwaliteit

Samenvatting zienswijze

In het luchtkwaliteitsonderzoek is de Aaltenseweg benoemd als een buitenweg. Daarnaast kunnen de indieners de conclusie dat de concentratie luchtverontreinigende stoffen de komende jaren daalt niet rijmen met de toenemende verkeersintensiteit.

Reactie gemeente

Het luchtkwaliteitsonderzoek is begin 2016 geactualiseerd. De berekeningen zijn gedaan volgens het laatste door de Rijksoverheid voorgeschreven rekenmodel. Ook zijn de effecten voor de luchtkwaliteit op de Aaltenseweg doorberekend omdat de Aaltenseweg in de toekomstige situatie meer verkeer te verwerken krijgt. De conclusie van het onderzoek is dat in de nieuwe situatie (ruimschoots) wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Ook wordt geconcludeerd dat de komende jaren de concentratie luchtverontreinigende stoffen daalt. Dit heeft te maken met het gegeven dat in het model rekening wordt gehouden met het steeds schoner worden van auto's. Het geactualiseerde onderzoek is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.12. Onderdeel: Geluid

Samenvatting zienswijze

In beide onderzoeken ontbreekt een link met het gemeentelijk geluidbeleid. Daarin staat een streefwaarde aangegeven. De indieners zijn van mening dat het vervangen van het wegdek van de Aaltenseweg met stil asfalt nu wordt gebruikt om onder de waarden voor een reconstructie te blijven.

Gevraagd wordt het onderzoek te herzien en te rekenen met het gegeven dat voor en na de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid de Aaltenseweg is voorzien van stil asfalt.

Reactie gemeente

Gemeente Oost Gelre heeft in regionaal verband geluidbeleid ontwikkeld om richting te geven aan het geluidaspect in bestemmingsplannen, vergunningen e.d. Het beleid is in 2008 vastgesteld.

In het geluidbeleid is bepaald welke typen gebieden aan welke geluidwaarden moeten voldoen. De Aaltenseweg is op basis van het beleid te typeren als een woonwerkgebied (concentraties van woningen, hoofdfuncties wonen en werken, grote levendigheid t.o.v. stille woonwijk). Hiervoor geldt een plafondwaarde van 55 dB. Deze wordt in de nieuwe situatie overschreden als uitgegaan wordt van het akoestisch onderzoek uit 2013. Het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een zogenaamd worst case: al het verkeer op de route Lichtenvoorde-Winterswijk gaat via de Aaltenseweg rijden, dit zou leiden tot bijna 4.300 extra verkeersbewegingen per etmaal. Uit het nader onderzoek (o.a. de schouw) komt naar voren dat dit naar alle redelijkheid maximaal 1.750 extra verkeersbewegingen per etmaal zullen zijn. De geluidbelasting zal dan ook minder zijn dan uit het akoestisch onderzoek naar voren komt. Daarnaast kan de gemeente besluiten om in bepaalde gevallen af te wijken van het beleid. In dit geval wordt vanwege de doorgaande functie die de Aaltenseweg vervult een hogere geluidbelasting dan in het geluidbeleid is vastgelegd geaccepteerd.

Daarnaast is als beleid opgenomen dat bij het vervangen van het wegdek van wegen waar nodig (o.a. bij wijziging van type wegdek) de mogelijkheid van toepassing van geluidreducerende wegdekken onderzocht. Bij de reconstructie van de Aaltenseweg is, na onderzoek naar de verwachte nieuwe geluidbelasting, geluidreducerend asfalt toegepast. Dat deze verwijzing in het geluidbeleid niet expliciet in de akoestische onderzoeken is vermeld neemt niet weg dat conform dit beleid is gehandeld. Door het toepassen van een geluidreducerend wegdek op de Aaltenseweg wordt inderdaad voorkomen dat op de Aaltenseweg sprake is van een reconstructiesituatie als gevolg van de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid. Ook wordt zo rekening gehouden met de verwachte toename van de verkeersdruk op de Aaltenseweg en wordt de geluidbelasting als gevolg van het extra verkeer verminderd (in vergelijking met het niet toepassen van een geluidreducerend asfalt).

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Zienswijze 2

Familie Nijland-Boekelder
Oude Winterswijkseweg 9, 7134 PA Vragender

Samenvatting zienswijze

De eigenaren van de woning vrezen voor verdere overlast in hun woning. Momenteel passeren er circa 7.000 voertuigen de woning. Met de aanleg van de vierde poot komen daar nog een 3.300 voertuigen per dag bij. De indieners van de zienswijze geven aan dat ze in de huidige situatie door het verkeerslawaaï en de luchtverontreiniging nauwelijks meer buiten kunnen zitten. Ook de was en de ramen worden vies. De indieners geven aan dat het plan wel zal voldoen aan de wettelijke eisen maar hebben bezwaar tegen het plan omdat er geen schadevergoeding tegenover de overlast staat. De waardevermindering van de woning is groot en de woning zal moeilijk te verkopen zijn.

De theoretisch berekende geluidbelasting overschrijdt al de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en daar komt nog eens 1,5 dB bij.

De indieners van de zienswijze zijn van mening dat de feitelijke geluidbelasting door een meting moet worden vastgesteld omdat geluid van een rotonde anders is dan van een doorgaande weg. De indieners vermoeden dat de feitelijke geluidbelasting hoger is dan de berekende 61 dB.

Reactie gemeente

Bij de aanleg van de rotonde Kamp Zuid is destijds ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd (in 2003). Uit het akoestisch onderzoek kwam naar voren dat de geluidbelasting op de woning toeneemt met ruim 1 dB(A) als gevolg van de aanpassing van de Hamelandweg. Deze toename blijft onder de waarde waarbij sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe waarde (2003) blijft ook onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe wegen in bestaande situaties.

In het akoestisch onderzoek in 2013 is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethode. De wet schrijft voor dat conform een voorgeschreven rekenmethode gerekend moet worden, en dus niet gemeten moet worden. Uit de berekening blijkt dat er sprake zal zijn van een toename van de geluidbelasting op de gevel van de woning. Deze toename blijft echter onder de norm voor een reconstructie. Een hogere grenswaarde hoeft daarom niet verleend te worden. Daarom is er ook geen wettelijke noodzaak om compenserende maatregelen te nemen.

Na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om een verzoek om planschade en/of nadeelcompensatie in te dienen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Zienswijze 3

**Voormalige buurtvertegenwoordigers/leden van het uitvoeringsteam
Reconstructie Aaltenseweg e.o.**

**De heer Paul van Hulzen
Ludgerhof 8, 7131 EG Lichtenvoorde**

**De heer Eef Hurenkamp
Aaltenseweg 44, 7131 NE Lichtenvoorde**

**De heer Andre Stortelder
Weijenborgerdijk 30, 7131 NR Lichtenvoorde**

5.1. Onderdeel: Functionaliteit wegenstructuur

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze maken zich zorgen over de gevolgen van het vaststellen van het bestemmingsplan. Ze vrezen voor een toename van de verkeersintensiteit en de gevolgen die dat zal hebben voor de veiligheid en leefbaarheid van de Aaltenseweg en de met deze weg verbonden wegen en straten.

Het verkeersprogramma zet massief in op het versterken van de functionaliteit van de wegen, met name in de bebouwde kom. De indieners van de zienswijze stellen deze inzet op de functionele structuur ter discussie. Het is hun niet duidelijk waarom dit beleid zo wordt doorgezet. De uitvoering van het beleid moet getoetst worden aan een aantal voorwaarden. Deze zijn benoemd in de SWOV. De indieners geven aan dat het bestemmingsplan niet aan deze voorwaarden is getoetst.

Reactie gemeente

De aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde Kamp-Zuid is vanwege meerdere redenen noodzakelijk. De aanleg van de rotonde maakt deel uit van een breder pakket van maatregelen die worden getroffen op de Hamelandroute. Op drie plaatsen worden rotondes (Kamp-Zuid, Vragenderweg en James Wattstraat) gerealiseerd zodat de verkeersdruk beter verdeeld en gestuurd kan worden over Lichtenvoorde. Door bijvoorbeeld de Vragenderweg af te sluiten voor vrachtverkeer wordt het vrachtverkeer geconcentreerd op de James Wattstraat en de Aaltenseweg/Mercatorstraat voor de ontsluiting van bedrijventerrein Kamp-Zuid.

Daarnaast wil de gemeente uitvoering geven aan haar beleid uit het Integraal Verkeersprogramma en de wegen aan de oostzijde van Lichtenvoorde laten functioneren volgens de categorie-indeling. De Aaltenseweg is daarin aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. De Aaltenseweg is daarom ook verbreed. Deze beleidskeuzes zijn dan ook gebaseerd op aspecten zoals in de zienswijze wordt aangehaald en onder meer het programma Duurzaam Veilig.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2. Onderdeel: Categorisering Aaltenseweg als gebiedsontsluitingsweg

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze geven aan dat bewoners van onder meer de Aaltenseweg, Groten Bos en Oude Winterswijkseweg zich al lang verzetten tegen het plan om een vierde poot aan de rotonde Groten Bos aan te sluiten. Ook hebben ze zich al jaren verzet tegen de aanduiding 'gebiedsontsluitingsweg' voor de Aaltenseweg. Ze geven aan zich niet gehoord te voelen door de gemeente.

Reactie gemeente

In het kader van onder meer het vorige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersprogramma, het huidige Integraal Verkeersprogramma 2014-2024, het onderzoek naar de verkeersontsluiting hebben belanghebbenden de kans gehad te reageren en in te spreken. Van deze mogelijkheden is goed gebruik gemaakt. Het college en de gemeenteraad hebben het beleid anders vastgesteld, na weging van de ingediende reacties, dan gewenst was door de insprekers. Dit is uiteraard teleurstellend voor de insprekers, maar dit betekent niet dat ze niet gehoord zijn. Het is uiteindelijk aan het college en de gemeenteraad om een besluit te nemen waarin ze de verschillende mogelijkheden tegen elkaar afweegt.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5.3. Onderdeel: Categorisering van wegen (algemeen)

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze geven aan in zijn algemeenheid niet in te zien waarom het noodzakelijk is om tot een aanscherping van de typering van de wegen over te gaan. De verkeersstructuur in Lichtenvoorde wordt gekenmerkt door een fijnmazige en organische afwikkeling van het verkeer. Er is geen dwingende reden om het onderscheid tussen de Vragenderweg en de Aaltenseweg aan te scherpen ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer.

Reactie gemeente

Deze opmerkingen hebben betrekking op het al vastgestelde Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 en worden hier daarom verder niet behandeld.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5.4. Onderdeel: Inrichtingskenmerken Aaltenseweg

Samenvatting zienswijze

De Aaltenseweg is getypeerd als een gebiedsontsluitingsweg maar voldoet niet aan de richtlijnen die door het CROW zijn vastgesteld voor gebiedsontsluitingswegen. Er liggen geen vrijliggende fietspaden, er zijn veel erfaansluitingen die rechtstreeks op de weg uitkomen en deze zijn niet attentie verhogend vormgegeven. Fietsen op de Aaltenseweg wordt als onveilig ervaren. De indieners geven aan dat de Aaltenseweg al jaren gebruikt wordt door niet-noodzakelijk verkeer dat de Aaltenseweg gebruikt als een doorsteek tussen de N313 en de N18. De verwachting is dat met de aanleg van de vierde poot dit gedrag verder bevorderd wordt.

Reactie gemeente

Met de aanleg van de vierde poot worden bestaande verkeersstromen in het oostelijke deel van Lichtenvoorde anders verdeeld. Verkeer dat nu vanuit de richting Vragender komt rijdt veelal over de Vragenderweg de kern Lichtenvoorde in en vice versa. Dit zal naar verwachting een

deel van het autoverkeer ook in de toekomst blijven doen. Verkeer dat in de huidige situatie op Winterswijk is georiënteerd zal in de toekomst naar verwachting meer gebruik gaan maken van de Aaltenseweg.

De verwachtingen zijn dat door de gewijzigde verkeersstructuur op de Aaltenseweg een verkeerstoename verwacht wordt van maximaal 1.750 motorvoertuigen per etmaal.

De door RoyalHaskoningDHV uitgevoerde analyse naar de verkeerseffecten laat zien dat het verkeersmodel hogere verwachtingen aangeeft. Hierbij moet worden opgemerkt dat het regionale verkeersmodel enige onvolkomenheden kent. Zo laat het verkeersmodel zien dat er bij de gewijzigde verkeersstructuur circa 1.000 motorvoertuigen meer uit het buitengebied komen dan bij de huidige verkeersstructuur. Dit lijkt onwaarschijnlijk. Daarnaast kent het verkeersmodel op de N313 een afwijking ten opzichte van de telwaarden.

Een bestaande en toekomstig extra aantrekkelijke doorgaande route tussen de N18 en de N313 via de kern Lichtenvoorde, zoals in de zienswijze wordt geschetst lijkt niet logisch. Dit is niet direct onderzocht. Maar gezien de verkeersstructuur en de beschikbaarheid van een relatief vlotte doorstroming op de N18 en N313 lijkt dit onwaarschijnlijk. De reconstructie van het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg) is juist ingestoken door een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt N18 – Richterslaan en voor de toekomst ook voor het kruispunt N18 – Varsseveldseweg. Daarbij komt dat in de toekomst ook voor het kruispunt N18 – Varsseveldseweg. Daarbij komt dat in de toekomst mogelijk zelfs een tweede rechtsaf strook op de N18 naar de N313 kan worden gerealiseerd.

Daarnaast geldt dat of mensen een route door Lichtenvoorde nemen of wel via de N313 en N18 om Lichtenvoorde heen rijden is moeilijk te sturen. Met een nog op te stellen bewegwijzeringsplan wordt het verkeer in de gewenste (hoofd)richtingen geleid. Het is nooit te voorkomen dat mensen een andere route gaan rijden.

Uit de door BVA Verkeersadviezen uitgevoerde schouw blijkt dat in de huidige situatie niet direct verkeersonveilig gedrag plaatsvindt. Door de smalle fietssuggestiestrook en het parkeren op deze strook maakt de fietsers veelvuldig gebruik van de rijbaan. Dit leidt tot een potentieel risicovol gedrag. Dergelijk gedrag is heeft tijdens de schouw niet plaatsgevonden.

De schouw is eigenlijk een goede graadmeter voor de toekomstige situatie. Zoals uit de rapportage van BVA Verkeersadviezen kan worden opgemaakt, is de schouw uitgevoerd tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt N18 – N313 (Hamelandweg). In deze periode was dit kruispunt afgesloten voor alle verkeer. Dit leidde ertoe dat veel verkeer een alternatieve route zocht via de Aaltenseweg. Dit leidde tot een beduidende hogere verkeersintensiteit dan in de huidige normale situatie.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Zienswijze 4

Familie Wiegerinck
Oude Winterswijkseweg 11a,
7134 PA Vragender

6.1. Onderdeel: Aansluiting bij andere zienswijze

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze geeft aan zich de zienswijze van de bewoners van de Aaltenseweg en de Groten Bos eigen te maken.

Reactie gemeente

Voor de samenvatting en de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 1.

6.2. Onderdeel: Nut en noodzaak - Alternatieven

Samenvatting zienswijze (nut en noodzaak en alternatieven)

De indieners van de zienswijze geven aan dat ze van mening zijn dat onvoldoende is onderbouwd dat er sprake is van een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie. Ze geven aan dat alternatieven niet onderzocht zijn. In alle onderzoeken is al uitgegaan van de aanleg van een vierde aansluiting op de rotonde Kamp Zuid. Een alternatief zou ook een waardevermindering van de woning kunnen voorkomen.

Reactie gemeente

In het rapport 'onderzoek verkeersontsluiting Lichtenvoorde-Oost' is de vierde poot als 'een gegeven' opgenomen omdat in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2011-2015 was opgenomen dat de rotonde de Kamp-Zuid van een vierde aansluiting wordt voorzien. De reden hiervoor is dat de Vragenderweg op deze manier haar functie als erftoegangsweg beter kan gaan vervullen. In het onderzoeksrapport uit 2012 is voor wat betreft de aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde de Kamp-Zuid uitgegaan van het GVVP dat in 2010 als beleid was vastgesteld. Er bestond geen aanleiding om het recent vastgestelde beleid ter discussie te stellen. Ook ten tijde van het vaststellen van het vaststellen van het Integraal Verkeer- en Vervoersplan 2014-2014 bestond geen aanleiding om het besluit om de rotonde Kamp-Zuid van een vierde aansluiting te voorzien te herzien.

Ten aanzien van de aanduidingen van de wegen: dat wegen een zelfde ontstaansgeschiedenis (zowel de Aaltenseweg als de Vragenderweg zijn van oorsprong in-/uitvalswegen) hebben, betekent nog niet dat decennia later hiervoor hetzelfde beleid moet gelden. De gemeente heeft er voor gekozen om bepaalde wegen een zwaardere verkeersfunctie te laten vervullen dan andere. Door een aantal wegen als gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen en daarvoor in te richten wordt het verkeer en de bijbehorende hinder over een aantal wegen geconcentreerd. Daar is de inrichting, waar mogelijk, ook zo veel mogelijk op afgestemd.

Een alternatieve route voor het doorgaande verkeer tussen Winterswijk en Lichtenvoorde zal ook leiden tot kosten. Bijvoorbeeld voor aankoop gronden of planschade op andere woningen.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6.3. Onderdeel: Verzoek afsluiting Oude Winterswijkseweg

Samenvatting zienswijze

Gevraagd wordt om het deel van de Oude Winterswijkseweg dat in noordelijke richting afbuigt richting de oversteek Hamelandroute-Vragenderweg alleen open te stellen voor aanwonenden en landbouwverkeer. Op deze manier kan gegarandeerd worden dat verkeersstromen ook echt wijzigen en kan voorkomen dat hun woning van twee zijden geluidsoverlast ervaart.

Reactie gemeente

Het afsluiten van de Oude Winterswijkseweg (verbinding tussen de Vragenderweg en de 4^e poot is niet zomaar mogelijk. De weginrichting van deze weg is vooralsnog gericht op de huidige erftoegangsfunctie. Het afsluiten van deze weg leidt ertoe dat de bestemmingen aan dit weggedeelte niet meer bereikbaar zijn. Daarbij moet de inrichting van de weg overeenkomen met het gebruik. Het verkeersmodel laat zien dat dit gedeelte van de Oude Winterswijkseweg in de toekomst maar beperkt gebruikt wordt. Dus een afsluiting of verlaging van de maximumsnelheid om geluidsoverlast te voorkomen is niet doelmatig.

Dit zijn aanvullende maatregelen die mogelijk in de toekomst een vervolg kunnen krijgen om gebruik en inrichting van de weg in overeenstemming te laten komen.

6.4. Onderdeel: Besluit hogere grenswaarde

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze zijn van mening dat het ontwerpbesluit hogere grenswaarde onvoldoende inzicht geeft in mogelijke bronmaatregelen. Het toepassen van stil asfalt is onderzocht. Andere bronmaatregelen zijn niet onderzocht, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het wel of niet toelaten van bijvoorbeeld landbouwverkeer of het afsluiten/inrichten als een 30 kilometerzone van het deel van de Oude Winterswijkseweg dat in noordelijke richting afbuigt.

Er is ook niet gebleken dat rekening is gehouden met cumulatie van wegverkeerslawaaï dat in de nieuwe situatie van twee kanten op de gevels van de woning Oude Winterswijkseweg 11a valt.

Er is bezwaar tegen het feit dat het onderzoek naar de noodzaak voor het treffen van voorzieningen aan de gevels nog niet is afgerond.

Reactie gemeente

Dit onderdeel is separaat behandeld in het kader van het besluit hogere grenswaarde op basis van de Wet geluidhinder. Het college is bevoegd deze hogere grenswaarde vast te stellen. Daarom wordt hier in deze nota zienswijzen niet verder op ingegaan.

7. Zienswijze 5

Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn

Namens:
De heer Wamelink
Oude Winterswijkseweg 2, 7134 PC Vragender

7.1. Onderdeel: Grondaankoop

Samenvatting zienswijze

In het bestemmingsplan is aangegeven dat de benodigde grond minnelijk is verworven. Dit is nog niet het geval.

Reactie gemeente

Op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd bestond mondelinge overeenstemming tussen de gemeente en de bewoner over de aankoop van de gronden en de bijbehorende voorwaarden. De aankoop moest op dat moment nog formeel bekrachtigd worden in een contract.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2. Onderdeel: Nut en noodzaak

Samenvatting zienswijze

Het is onduidelijk waarom een ontsluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde nodig is. Lichtenvoorde is aan de zuidoostzijde al ontsloten via de rotonde naar de Groten Bos en de Aaltenseweg. Nog een ontsluiting voegt niets toe, maar geeft wel veel overlast voor de bewoners van het nu nog doodlopende deel van de Oude Winterswijkseweg.

Reactie gemeente

De aansluiting van de Oude Winterswijkseweg op de rotonde Kamp-Zuid is vanwege meerdere redenen noodzakelijk. De aanleg van de rotonde maakt deel uit van een breder pakket van maatregelen die worden getroffen op de Hamelandroute. Op drie plaatsen worden rotondes (Kamp-Zuid, Vragenderweg en James Wattstraat) gerealiseerd zodat de verkeersdruk beter verdeeld en gestuurd kan worden over Lichtenvoorde. Door bijvoorbeeld de Vragenderweg af te sluiten voor vrachtverkeer wordt het vrachtverkeer geconcentreerd op de James Wattstraat en de Aaltenseweg/Mercatorstraat voor de ontsluiting van bedrijventerrein de Kamp-Zuid.

Daarnaast wil de gemeente uitvoering geven aan haar beleid uit het Integraal Verkeersprogramma en de wegen aan de oostzijde van Lichtenvoorde laten functioneren volgens de categorie-indeling. De Aaltenseweg is daarin aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. De Aaltenseweg is daarom ook verbreed.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.3. Onderdeel: Alternatieven

Samenvatting zienswijze

De provincie heeft zich altijd op het standpunt gesteld dat een vierde poot op de rotonde niet nodig is. Ook is niet duidelijk waarom in het rapport van Royal Haskoning bij iedere optie deze aansluiting wel is meegenomen. Er heeft geen alternatievenonderzoek plaatsgevonden.

Reactie gemeente

De onderzoeksvraag is gebaseerd op de visie uit het vorige Gemeentelijk Verkeer en Vervoerprogramma evenals beleidsuitgangspunten van daarvoor. Hierom is dit beleidsuitgangspunt niet opnieuw ter discussie gesteld.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.4. Onderdeel: Verkeersveiligheid

Samenvatting zienswijze

Daarnaast is er angst dat het verkeer met deze aansluiting nog harder de Aaltenseweg op rijdt dan nu het geval is omdat het verkeer in een rechte lijn van Lichtenvoorde naar Winterswijk kan rijden. Na de upgrade van de Aaltenseweg wordt er volgens de bewoners al harder gereden dan daarvoor. Ten slotte is er vrees voor een verminderde verkeersveiligheid op de Oude Winterswijkseweg ter plaatse van de in-/uitritten van de woningen.

Reactie gemeente

Met de aanleg van een vierde poot wordt het niet mogelijk om hard Lichtenvoorde in en uit te rijden. Zowel in de bocht van de Groten Bos en de Aaltenseweg als op de rotonde is het niet mogelijk om heel hard te rijden. De bocht en de rotonde hebben een sterk remmende werking op de snelheid. Over een rotonde kan maximaal 30 kilometer per uur gereden worden. Ook in de bocht op de Groten Bos kan niet veel harder gereden worden.

Bij de herinrichting van de Aaltenseweg zijn voorzieningen getroffen (o.a. plateaus) om de snelheid op de weg te remmen. Omdat op de weg geparkeerd mag worden staan er remmende obstakels op de weg. De weg is ingericht op een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Het rijden boven de toegestane snelheid (of op een andere wijze gevaarlijk rijgedrag vertonen) is een handhavingsskwestie.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat hier een situatie ontstaat die op vele plaatsen in het gehele land langs doorgaande wegen in buitengebieden bestaat en niet tot een onaanvaardbare veiligheidssituatie leidt. De nieuwe situatie aan de Oude Winterswijkseweg zal bij de aanwonenden leiden tot een situatie die op een andere en grotere alertheid moet leiden als ze de weg op willen rijden of naar hun perceel willen afslaan. Vlakbij de rotonde zal de snelheid van het verkeer overigens beperkt zijn. Er is geen sprake van een onaanvaardbare situatie.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.5. Onderdeel: Geluid, fijnstof, woongenot

Samenvatting zienswijze

De bewoner van de Oude Winterswijkseweg 2 zal meer geluidhinder van wegverkeer ondervinden. Dit blijkt uit de bijlagen bij het akoestisch rapport. Het akoestisch rapport zelf gaat niet op zijn woning in. Ook blijkt niet uit het onderzoek of er welke maatregelen, met uitzondering van het toepassen een stil wegdektype, genomen kunnen worden om de geluidsoverlast op te vangen.

Ook de uitstoot van fijnstof neemt toe.

Langs de weg moeten bomen verwijderd worden om de weg te kunnen verbreden. Dit alles tast het woongenot aan.

Reactie gemeente:

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor het perceel Oude Winterswijkseweg 2 de geluidbelasting na maatregelen en na aftrek van ex. artikel 110 Wgh onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) blijft. Om deze reden is in het rapport niet nader ingegaan op de situatie ter plaatse van deze woning. Omdat de waarden voor deze woningen onder de voorkeursgrenswaarde blijft hoeft niet onderzocht te worden of er nadere maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting te verminderen.

Ten aanzien van fijnstof geldt dat in het luchtkwaliteitsonderzoek is geconcludeerd dat er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden die zijn vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit.

De bomen langs de weg die gekapt gaan worden, worden vervangen door een nieuwe rij bomen.

De maatregelen zijn nodig in het algemeen belang en kunnen helaas voor individuele inwoners van de gemeente leiden tot een vermindering van het woongenot.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.