

Behoort bij besluit van het
college d.d. ,
Mij bekend de secretaris,



drs. J. Wijnia

versie 8 maart 2016

Reactienota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Ontwerp wijzigingsplan Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied

&

Ontwerpbeschikking Wet geluidhinder Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied

Gemeente Lingewaard

1 Inleiding

Het ontwerp wijzigingsplan Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening met ingang van 3 december gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tevens heeft tijdens deze periode de ontwerpbeschikking Wet geluidhinder Huissen, Steenbergerveld, Herstructurering glastuinbouwgebied ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn vier zienswijzen ingediend. Dit wijzigingsplan beoogt de aanleg van een weg tussen de Steenbergerveld en de Geer en wegaanpassingen op de Steenbergerveld, de Geer en de Tienmorgen.

In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. De namen en adresgegevens van particuliere insprekers mogen vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens niet digitaal publiek worden gemaakt. In de digitale publicatie is deze daarom anoniem verwerkt. In de analoge versie is de naam van reclamant in bijlage 1 terug te vinden.

2 Zienswijze

De volgende zienswijzen zijn ingediend. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Per zienswijze wordt een samenvatting en beantwoording gegeven.

Inhoud zienswijze 1 d.d. 13 januari 2015

1. De huidige overlast die het gebied ervaart wordt bij uitvoering van het plan volledig bij de reclamant neergelegd. Door een enorme toename van geluid, verwachte overlast van trillingen, verkeershinder, verkeersonveilige situaties en een toename van luchtverontreiniging en fijnstof. In het ontwerp wijzigingsplan wordt onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de reclamant en andere omwonende.
2. De reclamant twijfelt over de representativiteit van de verkeerscijfers die zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. In het onderzoek wordt uitgegaan van 228 verkeersbewegingen per etmaal in de huidige situatie. Aangezien de huidige situatie een doodlopende straat betreft waar twee glastuinbouwbedrijven en een vijftal woningen op ontsloten worden lijkt dit geen realistisch getal. Hierdoor wordt getwijfeld of het akoestisch onderzoek correct is uitgevoerd.
3. De reclamant is van mening dat er door de gemeente onvoldoende is gekeken naar alternatieve routes. Hier kan gedacht worden aan het aanpassen van de kruising Diepenstraat/Polseweg/Leutsestraat en aanpassing van de kruising Karstraat/de Geer. De reclamant verwacht van de gemeente een zorgvuldige alternatieve afweging waar de eerder genoemde gevolgen, waardevermindering en aantasting van het woongenot in worden meegenomen.
4. Normaal gebruik van de woning en tuin acht de reclamant in de toekomstige situatie niet meer haalbaar. Naar verwachting is het niet meer mogelijk om op normale wijze in de tuin te kunnen verblijven en zal de reclamant in de nachtrust verstoord worden door de toename van het verkeer. Naar verwachting zijn bouwtechnische en geluidsisolerende maatregelen noodzakelijk, maar die zijn op dit moment nog onvoldoende bekeken.
5. De reclamant verwacht als gevolg van de mogelijke realisatie waardedaling van zijn woning als gevolg van verandering van woonkwaliteit en de omgeving en verlies van marktpotentie. Daarnaast wordt economische schade verwacht als gevolg van noodzakelijke investeringen ter voorkoming of herstel van bouwtechnische aantasting.

Beantwoording zienswijze 1

Ad 1

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is onderbouwd waarom er gekozen wordt voor het ontlasten van de woonkernen door in de toekomst het (vracht)verkeer sneller naar de A15 af te wikkelen. Een gevolg van deze keuze is het realiseren van een duidelijke gebiedsontsluiting voor de Leutensche Leigraaf.

Dat er sprake zal zijn van toename van het aantal verkeersbewegingen bij de woning van de reclamant valt niet te ontkennen. Deze zal echter beperkt zijn. In de toelichting is verwoord welke (deel)onderzoeken er zijn uitgevoerd om de haalbaarheid van het plan aan te tonen. Zo blijkt uit het onderzoek naar luchtkwaliteit dat er geen sprake zal zijn overschrijding van de grenswaarden die op Europees niveau zijn vastgesteld. De blootstelling aan luchtverontreiniging is dan ook beperkt en zal niet leiden tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Door middel van het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van de reclamant zal toenemen, maar dat de rekenkundige toename niet meer dan 2 dB zal bedragen. Daarmee voldoet de geluidbelasting op gevels aan de gestelde waarden uit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

De verkeersstructuur in het gehele gebied wordt helderder en overzichtelijker. Het aantal verkeersonveilige situaties zal hierdoor eerder afnemen.

Ter hoogte van de woning van de reclamant zijn geen drempels of plateau's voorzien. Bij de civieltechnische uitwerking van de weg wordt voldoende rekening gehouden met de draagkracht van de onderlaag om hiermee trillingen tegen te gaan. Alvorens de werkzaamheden gaan aanvangen zal er vooropname aan de woningen worden gedaan.

Ad 2

De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op het rapport 'Verkeersgeneratie Leutensche Leigraaf 2014' dat namens het projectbureau herstructurering glastuinbouw Huissen-Angeren is opgesteld. In de rapportage is op basis van de aanwezige functies, die ontsloten worden via het wegvak waar de reclamant op doelt, een reële verkeersgeneratie berekend.

Het rapport is naar aanleiding van de zienswijze(n) herzien. De nieuwe versie van het rapport zal als bijlage bij de toelichting worden opgenomen. Het kengetal dat in de rapportage uit 2014 is gebruikt is naar aanleiding van de ingekomen zienswijze(n) kritisch bekeken. Hierdoor is geconcludeerd dat het in 2014 gehanteerde kengetal voor verkeersgeneratie per hectare glastuinbouw zeer hoog is, zeker in vergelijking met kengetallen die in andere glastuinbouwgebieden binnen Nederland worden gehanteerd. Het gemiddelde aantal werkzame personen per hectare glastuinbouw is aangepast aan de hand van actuele werkgelegenheidscijfers uit 2015. Afgerond blijkt een gemiddelde van 3 personen per hectare, terwijl in het voorgaande rapport nog uit werd gegaan van 9,1 werknemer per hectare. De gecorrigeerde verkeersgeneratie wordt dan 8,1 mvt/etmaal/ha. Deze verkeersgeneratie blijkt ook beter aan te sluiten bij het landelijke gemiddelde.

Tevens heeft een kleine correctie plaats gevonden via welk wegvak het aantal vierkante meters glastuinbouw wordt ontsloten.

De verkeersintensiteit op het wegvak (9) waar de reclamant op doelt is in de huidige situatie bijgesteld van 228 mvt/etmaal naar 82 mvt/etmaal. Hierdoor is ook de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie bijgesteld.

De gecorrigeerde verkeersintensiteiten zijn ook verwerkt in het aangepaste akoestisch onderzoek. Het aangepaste akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen. Door de gecorrigeerde intensiteiten is ook de conclusie uit het akoestisch onderzoek bijgesteld. Bij de toename aan geluidsbelasting als gevolg van de infrastructurele aanpassingen is geen sprake van reconstructie volgende Wet geluidhinder. Voor de situaties waar sprake is van een nieuwe weg wordt de voorkeurgrenswaarde uit de Wgh niet overschreden. De procedure tot het verlenen van hogere grenswaarden is hierdoor niet langer noodzakelijk.

Ad 3

Het plan voorziet in een afwikkeling van het vrachtverkeer via de De Geer en de Veilingweg. Deze oriëntatie is gericht op het afwikkelen van zwaar verkeer in de richting van de A15 visa versa, en dus niet via de huidige aansluitingen op de hoofdwegen. Dit is bedoeld om het doorgaande vrachtverkeer in de bebouwde kom van Huissen zoveel mogelijk te beperken teneinde overlast in woongebieden te voorkomen. Dit sluit aan op het in 2009 door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Vanuit de gemeente is dan ook een zorgvuldige afweging gemaakt over de tracékeuze van de nieuwe ontsluiting van het plangebied. Paragraaf 2.2. in de toelichting gaat hier nader op in.

Ad 4

Zoals ook verwoord in het antwoord onder punt 1 is er inderdaad sprake van toename van geluidsbelasting. Deze blijft echter binnen de wettelijke kaders zoals gesteld in de Wgh en Bgh. De toename aan geluidsbelasting in de woning van de reclamant als gevolg van de wegaanpassingen zal dan ook beperkt blijven en voldoen aan de wettelijke eisen. Zoals verwoord onder punt 2 is zijn de conclusies uit het akoestische rapport bijgesteld. Nader akoestisch onderzoek naar de binnenwaarde van de woningen is dan ook niet langer noodzakelijk. De geluidbelasting op de zij- en achtergevels van de woning van de reclamant blijven in de toekomstige situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij dergelijke geluidsniveaus wordt niet verwacht dat de buitenruimte achter- en naast de woning onbruikbaar worden.

Ad 5

Bij de beantwoording onder punten 2 en 4 is al aangehaald de toename aan geluidbelasting binnen de wettelijke eisen blijft. Bouwkundige aanpassingen zijn dan ook niet te verwachten.

Voor eventuele financiële schade als gevolg van het wijzigingsplan kan reclamant een tegemoetkoming in schade vragen op grond van artikel 6.1 Wro.

Inhoud zienswijze 2 d.d. 13 januari 2016

Het eerste deel van deze binnen gekomen zienswijze zijn schriftelijk ingediend

1. Door de komst van de nieuwe weg neemt de luchtkwaliteit als gevolg van stikstof en fijnstof toename af. Dit gaat ook ten koste van de leefkwaliteit rondom de woning van de reclamanten. De reclamanten geven aan ook een moestuin nabij de woning te hebben die in de toekomstige situatie op ca. 10 meter van de nieuwe weg komt te liggen. Dit wordt als bedreigend voor hun gezondheid ervaren.
2. De reclamanten geven aan dat de toename aan geluidsbelasting een ernstige aantasting van hun woongenot tot gevolg zal hebben. De rust in en rond de woning in het buitengebied is één van de redenen geweest om ooit hier te gaan wonen.
3. In de huidige situatie wordt de nachtrust van de reclamanten af en toe verstoord door vrachtverkeer op de Geer. Als in de toekomstige situatie het vrachtverkeer op ca. 10 meter van de woning zal passeren zal dit een structurele verstoring van de nachtrust op gaan leveren. Het akoestisch rapport is nalatig doordat er geen rekening wordt gehouden met af- en aanrijtiden van de vrachtwagens.
4. In het akoestisch rapport worden normen aangehouden voor woningen binnen de bebouwde kom. Volgens reclamanten is dit niet correct. Hun woning ligt in het rustige buitengebied van Angeren.
5. Ook exploiteren de reclamanten op hun locatie een Airbnb. Bezoekers waarderen de ligging in het rustige buitengebied. Verwacht wordt dat er dan ook directe economische schade geleden zal worden als gevolg van de toekomstige weg.
6. De nut en noodzaak van de aanleg van de weg is de reclamanten onduidelijk. Zoals de voorzitter van LTO Glaskracht op 23 december 2015 in de Volkskrant wordt geciteerd, is de verwachting dat het aantal glastuinders het komende decennium waarschijnlijk halveert.

Als, ondanks eerder genoemde zienswijzen, de gemeente toch besluit om de weg te realiseren hebben de reclamanten een visie over hoe de weg aangelegd kan worden zodat de overlast voor hun terug gedrongen kan worden.

Deze visie is in een mondeling gesprek verder toegelicht en samengevat als mondelinge zienswijzen. De zienswijze is hieronder samengevat.

7. Door het tracé van de nieuw aan te leggen weg te verplaatsen kan er meer afstand gecreëerd worden tussen de woning van de reclamanten. Op dit moment is er voldoende ruimte om de weg tegen de noordgrens van het perceel met kenmerk Huissen, sectie M , nummer 323, te projecteren. Hierdoor zal de aansluiting van de nieuwe weg op de Geer door middel van een flauw bocht mogelijk gemaakt kunnen worden. Door de kas op perceel 324 aan de zuidzijde met drie stramienen in te korten ontstaat er voldoende ruimte om de weg in het verlengde van de perceelgrens aan te kunnen sluiten op de verlengde Steenbergerveld. Een dergelijk keuze brengt de volgende voordelen met zich mee:
 - a. Door het creëren van meer ruimte tussen de woningen het Zeegsepad ontstaat er ook ruimte voor en groene aankleding tussen de nieuwe weg en de woningen, zodat de weg deels uit het zicht van de reclamanten getrokken kan worden.
 - b. Ook krijgt de waterloop langs het Zeegsepad meer ruimte en kunnen de taluds rondom de waterloop flauwer worden, zodat de ecologische inrichting van de waterloop beter vormgegeven kan worden.
 - c. Daarnaast ontstaat er meer ruimte voor het aanleggen en doortrekken van de wandelroute langs de waterloop.

Beantwoording zienswijze 2

Ad 1

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat er geen sprake zal zijn overschrijding van de grenswaarden die op Europees niveau zijn vastgesteld. De blootstelling aan luchtverontreiniging is dan ook beperkt en zal niet leiden tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. De resultaten van het onderzoek zijn verwoord in paragraaf 4.5 van de toelichting. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen.

Ad 2

De keuze om de nieuwe weg aan te leggen is een keuze waarin individuele belangen worden afgewogen tegen algemene belangen. In dit geval weegt het algemene belang van de nieuwe weg zwaarder dan het individuele belang van de reclamant. Om aan te tonen dat wij het geluidniveau nog acceptabel blijft kan alleen terug gevallen worden op de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op de voorgevel van de woning van de reclamant als gevolg van de nieuwe weg bedraagt 44 dB (na aftrek ex. art. 110g Wgh). Hiermee wordt de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Het geluidniveau wordt dan ook nog acceptabel geacht.

Ad 3

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. In de berekening is dan ook rekening gehouden met de verdeling van lichte, middelzware en zware voertuigen en de verdeling hiervan over de dag, avond en nacht periode. De geluidsbelasting in de rapportage op de woning van de reclamant is uitgedrukt in Lden (Level day-evening-night). Voor de avond- en nachtperiode wordt bij het bepalen van de Lden rekening gehouden met een straffactor voor deze periodes omdat geluiden nu eenmaal harder worden ervaren als gevolg van het wegvallen van omgevingsgeluiden. Hiermee is in de rekenmethodiek dus rekening gehouden met geluidoverlast tijdens de slaapperiodes.

Ad 4

De Wet geluidhinder gaat uit van de komgrenzen zoals bepaald in de Wegenverkeerswet 1994. De woning van de reclamant is in dit geval dus terecht aangemerkt als woning binnen de bebouwde kom.

Ad 5

Voor eventuele financiële schade als gevolg van het wijzigingsplan kan reclamant een tegemoetkoming in schade vragen op grond van artikel 6.1 Wro.

Ad 6

Het door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Mobiliteitsplan is er op gericht om woongebieden te ontlasten van doorgaand vrachtverkeer. Daarom is de oriëntatie van de ontsluiting van het plangebied gericht op de A15 met de bedoeling dat het vrachtverkeer via de Veilingweg en de Karstraat wordt afgewikkeld. De gebiedsontsluiting van de Leutensche Leigraaf geeft hierin een duidelijke richting, een en ander zoals dat in hoofdstuk 2 van de toelichting is beschreven. Paragraaf 2.1 zal worden aangevuld om de keuze voor herstructurering van de Leutensche Leigraaf beter te motiveren.

Ad 7

Het verleggen van het tracé is om meerdere redenen niet gewenst en mogelijk:

- eigendomssituatie: de door reclamant bedoelde gronden zijn geen gemeentelijk eigendom, hetgeen realisatie van een weg daarop bemoeilijkt;
- verkeerskundig: de aansluiting van het nieuwe tracé op de Geer zou leiden tot een verspringing in de weg. Dit is niet wenselijk vanwege het vrachtverkeer en wordt gezien als verkeersonveilig
- plan economisch: er is geen budget beschikbaar om enerzijds de extra gronden aan te kopen en anderzijds de extra wegverspringing te kunnen bekostigen
- verplaatsen van het door reclamant geduide bezwaar: door de weg naar boven te verleggen, komt deze dichterbij de woningen De Geer 13 en 18. Het bezwaar van reclamant is daarmee niet opgelost, omdat deze zich kan verplaatsen naar die bewoners.

Inhoud zienswijze 3 d.d. 13 januari 2016

In het mondelinge gesprek dat heeft plaats gevonden op 13 januari 2016 heeft de reclamant aangegeven inhoudelijk dezelfde zienswijzen naar voren te willen brengen zoals verwoord in de brief bedoeld in zienswijze 2. Hier onder zijn de punten aangehaald uit deze brief die voor de reclamant van toepassing zijn.

1. Door de komst van de nieuwe weg neemt de luchtkwaliteit als gevolg van stikstof en fijnstof toename af. Dit gaat ook ten koste van de leefkwaliteit rondom de woning van de reclamant.
2. De reclamant geeft aan dat de toename aan geluidsbelasting een ernstige aantasting van zijn woongenot tot gevolg zal hebben. De rust in en rond de woning in het buitengebied is één van de redenen geweest om ooit hier te gaan wonen.
3. In de huidige situatie wordt de nachtrust van de reclamant af en toe verstoord door vrachtverkeer op de Geer. Als in de toekomstige situatie het vrachtverkeer op ca. 10 meter van de woning zal passeren zal dit een structurele verstoring van de nachtrust op gaan leveren. Het akoestisch rapport is nalatig doordat er geen rekening wordt gehouden met af- en aanrijtiden van de vrachtwagens.
4. In het akoestisch rapport worden normen aangehouden voor woningen binnen de bebouwde kom. Volgens reclamant is dit niet correct. Hun woning ligt in het rustige buitengebied van Angeren.
5. De nut en noodzaak van de aanleg van de weg is de reclamant onduidelijk. Zoals de voorzitter van LTO Glaskracht op 23 december 2015 in de Volkskrant wordt geciteerd, is de verwachting dat het aantal glastuinders het komende decennium waarschijnlijk halveert.

Als, ondanks eerder genoemde zienswijzen, de gemeente toch besluit om de weg te realiseren hebben de reclamanten een visie over hoe de weg aangelegd kan worden zodat de overlast voor hun terug gedrongen kan worden.

Deze visie is in een mondeling gesprek verder toegelicht en samengevat als mondelinge zienswijzen. De zienswijze is hieronder samengevat.

6. Door het tracé van de nieuw aan te leggen weg te verplaatsen kan er meer afstand gecreëerd worden tussen de woning van de reclamanten. Op dit moment is er voldoende ruimte om de weg tegen de noordgrens van het perceel met kenmerk Huissen, sectie M , nummer 323, te projecteren. Hierdoor zal de aansluiting van de nieuwe weg op de Geer door middel van een flauw bocht mogelijk gemaakt kunnen worden. Door de kas op perceel 324 aan de zuidzijde met drie stramienen in te korten ontstaat er voldoende ruimte om de weg in het verlengde van de perceelgrens aan te kunnen sluiten op de verlengde Steenbergerveld. Een dergelijk keuze brengt de volgende voordelen met zich mee:
 - a. Door het creëren van meer ruimte tussen de woningen het Zeegsepad ontstaat er ook ruimte voor en groene aankleding tussen de nieuwe weg en de woningen, zodat de weg deels uit het zicht van de reclamanten getrokken kan worden.
 - b. Ook krijgt de waterloop langs het Zeegsepad meer ruimte en kunnen de taluds rondom de waterloop flauwer worden, zodat de ecologische inrichting van de waterloop beter vormgegeven kan worden.
 - c. Daarnaast ontstaat er meer ruimte voor het aanleggen en doortrekken van de wandelroute langs de waterloop.
7. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van het Zeegsepad 1 lager uit valt dan ter plaatse van het Zeegsepad 3. Tegenover de woning op nr. 1 staat op dit moment een kas. In de huidige situatie is al duidelijk te merken dat door de weerkaatsing van het geluid tegen de kas hier omgevingsgeluiden, onder andere van de Betuweroute, harder klinken dan bij nr. 3. Er bestaat dan ook grote twijfel over de correctheid van het akoestisch onderzoek en het gebruikte model.

Beantwoording zienswijze 3

Ad 1

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 1

Ad 2

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 2

Ad 3

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 3

Ad 4

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 4

Ad 5

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 6

Ad 6

Zie antwoord onder zienswijze 2, punt 7

Ad 7

Het Zeegsepad 3 is op kortere afstand gelegen van de kruising Zeegsepad/De Geer. Op deze kruising wordt een drempel aangebracht waardoor het verkeer zal afremmen en optrekken. In het akoestisch rekenmodel is hiermee rekening gehouden door een obstakelcorrectie toe te passen. Door deze obstakelcorrectie treedt een hogere geluidbelasting op bij het Zeegsepad 3.

Bovendien ondervindt het Zeegsepad 3 meer invloed van het verkeer op De Geer (ten oosten van het Zeegsepad). Op De Geer is de verkeersintensiteit hoger dan op de verlengde Steenbergerveld (ten westen

van het Zeegsepad). Zodoende is de geluidbelastingen ter plaatse van het Zeegsepad 3 hoger dan bij het Zeegsepad 1.

Inhoud zienswijze 4 d.d. 14 januari 2016

1. De reclamant heeft zijn woning in 1994 gekocht onder andere vanwege de rustige ligging in buitengebied. Deze rust verdwijnt geheel als het plan wordt gerealiseerd. De huidige overlast in het gebied komt in de toekomstige situatie geheel ten laste van de reclamant. Zo krijgt deze te maken met onder meer enorme toename van geluid, worden overlast van trillingen verwacht, verkeershinder en verkeersonveilige situaties, toename van luchtverontreiniging en toename van fijnstof. Onder andere doordat de weg voor de woning van de reclamant niet wordt verbreed zullen voertuigen juist op dit punt op elkaar moeten wachten, wat extra overlast met zich mee zal brengen.
2. In tegenstelling tot wat er in paragraaf 2.2.1 van de toelichting staat vermeld, is op de inloopavond tegen de reclamant verteld dat er wordt afgezien van geluid- en trillingsreducerend asfalt. Het is daarom onduidelijk welk asfalt er toegepast gaat worden. Bovendien erkent de gemeente hiermee dat er wel degelijk geluid- en trillingsoverlast gaan optreden, welke ten koste gaan van een goed woon- en leefklimaat.
3. Er wordt niet voldaan aan de wijzigingsvoorwaarde zoals vermeld in paragraaf 2.3.1 sub 3 en 5. De overlast als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen en alle gevolgen daarvan zorgen er voor dat de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen wel degelijk worden beperkt. Reclamant verwacht niet meer op een normale manier gebruik te kunnen maken van zijn tuin, zijn er geluidwerende maatregelen aan de woning nodig en verwacht hij regelmatig in zijn nachtrust gestoord te worden.
4. De reclamant twijfelt over de representativiteit van de verkeerscijfers die zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. In het onderzoek wordt uitgegaan van 228 verkeersbewegingen per etmaal in de huidige situatie. Aangezien de huidige situatie een doodlopende straat betreft waar twee glastuinbouwbedrijven en een vijftal woningen op ontsloten worden lijkt dit geen realistisch getal. Hierdoor wordt getwijfeld of het akoestisch onderzoek correct is uitgevoerd.
5. De reclamant is van mening dat er door de gemeente onvoldoende is gekeken naar alternatieve routes. Hier kan gedacht worden aan het aanpassen van de kruising Diepenstraat/Polseweg/Leutsestraat en aanpassing van de kruising Karstraat/de Geer. De reclamant verwacht van de gemeente een zorgvuldige alternatieve afweging waar de eerder genoemde gevolgen, waardevermindering en aantasting van het woongenot in worden meegenomen.

Beantwoording zienswijze 4

Ad 1

Zie ook antwoord zienswijze 1, punt 1.

Als gevolg van de wegversmalling waar reclamant op doelt wordt niet verwacht dat er structurele opstoppen zullen ontstaan. Hiervoor is de toekomstige intensiteit te laag.

Ad 2

In het akoestisch onderzoek is gerekend met dicht asfalt beton, en dus niet met geluidreducerend asfalt zoals in paragraaf 2.2.1 staat vermeld. De tekst in paragraaf 2.2.1 onder het kopje 'interne bereikbaarheid' zal worden aangepast aan de werkelijke situatie.

Trillingreducerend asfalt bestaat niet. Bovendien wordt niet verwacht dat er overlast als gevolg van trillingen zal optreden.

Ad 3

De beantwoording in deze Reactienota en de beargumentering in de toelichting geven voldoende inzicht in de haalbaarheid van het plan. Er is op die manier voldoende onderbouwd dat er geen onevenredige aantasting plaats vindt. Aan de wijzigingsvoorwaarden is daarom weldegelijk voldaan.

Ad 4

Zie antwoord zienswijze 1, punt 2.

Ad 5

Zie antwoord zienswijze 1, punt 3

Na het sluiten van de ter inzage termijn op 13 januari 2016 is per e-mail nog één reactie op het wijzigingsplan binnengekomen. Hoewel deze e-mail niet ontvankelijk is en formeel niet als zienswijze gezien hoeft te worden wordt ambtshalve de zienswijze toch beantwoord.

Inhoud zienswijze 5 d.d. 1 februari 2016

1. Doorgaande verkeer op de Kamervoort zou eenvoudig over het industrieterrein kunnen worden omgeleid. Omdat het volgens reclamant voor 99,9 % doorgangsverkeer betreft zou hierdoor de verkeerssituatie voor de bewoners aan de Kamervoort verbeteren en op deze manier een goedkope oplossing bieden.

Beantwoording zienswijze 5

Ad 1

Het wijzigingsplan beoogt een versnelde afwikkeling van het (vracht)verkeer vanuit de Leutensche Leigraaf over de Pannenhuisstraat en Veilingweg. Om deze afwikkeling mogelijk te maken zijn de infrastructurele ingrepen zoals in het wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt noodzakelijk. Naast deze infrastructurele ingrepen zijn enkele wijzigingen in de verkeerssituatie noodzakelijk. Eén daarvan is het afsluiten van de Kamervoort vanuit de Karstraat voor vrachtverkeer. De verkeerssituatie op de Kamervoort tussen de Karstraat en de Pannenhuisstraat zal hierdoor aanzienlijk verbeteren.

De aanpassingen aan de verkeerssituatie zijn echter geen zaken die in het wijzigingsplan geregeld kunnen worden. Hier zal te zijner tijd een verkeersbesluit over genomen worden.

3 Ambtshalve wijzigingen

Voorgesteld wordt de volgende ambtshalve wijzigingen door te voeren.

- Bijlage 1 bij de toelichting wordt vervangen door de meest recente civieltechnische tekening van het wegontwerp

4 Conclusie

4.1 wijzigingsplan

De ingediende zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het wijzigingsplan.

Hoofdstuk 2 in de toelichting zal verder worden aangevuld om de keuze van de gemeente voor de infrastructurele aanpassingen nader te motiveren.

De conclusies als gevolg van het gecorrigeerde akoestisch onderzoek worden in de toelichting verwerkt. De gecorrigeerde rapportages worden ter vervanging opgenomen als bijlagen bij de toelichting.

schematisch overzicht wijzigingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen

Zienswijze	Toelichting	Regels	Verbeelding
Nr. 1 ad 2	De rapportage 'Verkeersgeneratie berekening 2015-2026' in bijlage 12 en het akoestisch onderzoek in bijlage 6 van de toelichting worden vervangen door de geactualiseerde versies. De conclusies in paragraaf 4.4 worden aangepast naar aanleiding van het gecorrigeerde akoestisch onderzoek.	-	-
Nr. 2 ad 6	Paragraaf 2.1 van de toelichting zal worden aangevuld om de motivering van de gemeente voor deze infrastructurele ingrepen verder te verduidelijken.	-	-
Nr. 3 ad 5	Zie nr. 2 ad 6	-	-
Nr. 4 ad 4	Zie nr. 1 ad 2	-	-

4.2 ontwerpbeschikking

De ingediende zienswijzen leiden tot een correctie van het akoestisch onderzoek. De gecorrigeerde conclusies uit het akoestisch onderzoek hebben als gevolg dat er geen hogere grenswaarden conform artikel 83 en artikel 100 van de Wet geluidhinder meer noodzakelijk is.

De procedure tot het verlenen van de hogere grenswaarden zal dan ook niet voort worden gezet.