

Raadsbesluit

Nr. 105-2020

De raad van de gemeente Apeldoorn,

overwegende dat, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het ontwerp van bestemmingsplan Laan van Osseveld, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1396-ont1, met ingang van 25 juni 2020 gedurende zes weken voor een ieder langs elektronische weg beschikbaar is gesteld en raadpleegbaar gemaakt en tevens een volledige verbeelding op papier ter inzage heeft gelegen;

gelezen het raadsvoorstel d.d. 10 december 2020, nr. 105-2020, met bijbehorende Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen waarin wordt voorgesteld aan 9 zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen door het nemen van extra geluidreducerende maatregelen en in overleg te gaan met de buurt over de invulling van de groenstrook en aan de overige zienswijzen niet tegemoet te komen, terwijl voorts enige ambtshalve aanpassingen van de toelichting op het bestemmingsplan worden voorgesteld;

overwegende voorts dat hij de in dat voorstel (en de daarmee één geheel vormende Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen) vervatte overwegingen tot de zijne maakt en dat die als zodanig geacht moeten worden hier woordelijk te zijn overgenomen;

overwegende dat de ingediende zienswijzen in zijn geheel en integraal ter beschikking zijn gesteld aan de raad;

overwegende dat het niet noodzakelijk is een exploitatieplan vast te stellen omdat er geen verhaalbare kosten van grondexploitatie als bedoeld in artikel 6.13 Wro zijn;

overwegende dat de ondergrond die bij de vaststelling is gebruikt bestaat uit de combinatie van de Basisregistratie Grootchalige Topografie en de Basisregistratie Kadaster (BGT en BRK) d.d. 08-10-2019 :

overwegende dat het bestemmingsplan een project betreft waarvoor afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waardoor de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld;

gelet op de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. Aan 9 zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen en aan de overige zienswijzen niet tegemoet te komen, zoals in de bijgevoegde Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is aangegeven.
2. De ambtshalve aanpassingen die in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn beschreven, in de toelichting van het bestemmingsplan aan te brengen.
3. Bestemmingsplan Laan van Osseveld als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1396-vas1, dat betrekking heeft op de aanleg van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Laan van Osseveld, het verbreden van de Laan van Osseveld van 2 x 1 rijbaan naar 2 x 2 rijbanen en het aanpassen van de kruisingen met Het Rietveld, de Veenhuizerweg en de Deventerstraat, langs elektronische weg en in analoge vorm vast te stellen
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 17 december 2020

De raad voornoemd,



drs. A. Oudbier
raadsgriffier



A.J.M. Heerts
voorzitter

Raadsvoorstel

Raadsvergadering
17 december 2020

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan Laan van Osseveld

Voorstel nr
105-2020

Datum
10-12-2020

Portefeuille
J. Joon

Aan de gemeenteraad

Voorstel

1. Met betrekking tot de zienswijzen die tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan naar voren zijn gebracht, besluiten om aan 9 zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen en aan de overige zienswijzen niet tegemoet te komen, zoals in de bijgevoegde Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is aangegeven.
2. De ambtshalve aanpassingen die in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn beschreven, in de toelichting van het bestemmingsplan aan te brengen.
3. Het bestemmingsplan Laan van Osseveld als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0200.bp1396-vas1, dat betrekking heeft op de aanleg van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Laan van Osseveld, het verbreden van de Laan van Osseveld van 2 x 1 rijbaan naar 2 x 2 rijbanen en het aanpassen van de kruisingen met Het Rietveld, de Veenhuizerweg en de Deventerstraat, langs elektronische weg en in analoge vorm vaststellen overeenkomstig het bijgevoegde conceptbesluit.
4. Geen exploitatieplan vaststellen.

Toelichting

1. Inleiding

Aanleiding

In het kader van het landelijke Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is in 2018 een eerste overeenkomst tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Apeldoorn tot stand gekomen om de gelijkvloerse spoorwegovergang in de Laan van Osseveld om te vormen naar een tunnel. De gemeente heeft hierbij naar de toekomst van haar wegennet en dit deel van de ring gekeken en ingebracht dat de gemeente de Laan van Osseveld tussen de kruising Zutphensestraat en de kruising Deventerstraat wil verbreden naar 2x2 rijstroken. Hiervoor is tussen het Ministerie en de gemeente in oktober 2019 een Bestuursovereenkomst getekend, waardoor het Ministerie een bijdrage levert aan dit project op basis van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en Pro Rail betrokken is bij de verdere uitwerking van het project. Om de weg te kunnen verbreden en de tunnel te kunnen aanleggen is een bestemmingsplanherziening nodig. Het bestemmingsplan hiervoor is nu gereed om door uw raad te worden vastgesteld.

Bestuurlijk belang

Het ontwerp-bestemmingsplan Laan van Osseveld heeft met ingang van 25 juni 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn dertien zienswijzen ingediend. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet de gemeenteraad binnen 12 weken na het einde van de

terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan een besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan nemen. Daartoe dient dit voorstel.

Centrale vraag

De centrale vraag die dit voorstel beantwoordt is of uw raad het bestemmingsplan Laan van Osseveld vast kan stellen.

2. Kader

De volgende beslissingen hebben tot voorliggend bestemmingsplan Laan van Osseveld geleid:

- Collegebesluit hogere grenswaarden november 2020;
- Vaststelling door college op 16 juni 2020 van het groencompensatieplan voor de verbreding van de Laan van Osseveld;
- Oktober 2019: ondertekening bestuursovereenkomst tussen gemeente en Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de start van het project ondertunneling en verbreding Laan van Osseveld;
- 2018: ondertekening overeenkomst tussen gemeente en ministerie over ondertunnellen spoorwegovergang Laan van Osseveld in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Het LVO is een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgestelde programmatische aanpak met als doel de veiligheid op het spoor en de weg te verbeteren en knelpunten in beeld te brengen waar spoor en wegen elkaar gelijkvloers kruisen;
- 2018: Vaststelling Verordening Groene Balans door de gemeenteraad. In deze verordening wordt voorgeschreven hoe men belangrijke groenstructuren / belangrijke natuur van onder andere de Groene Mal moet compenseren als het niet mogelijk blijkt dit in de uitvoering van een project te behouden;
- 2016: Vaststelling Verkeersvisie 2016 – 2030 door de gemeenteraad waarin de ambities voor de ondertunneling en verbreding van de Laan van Osseveld zijn opgenomen. De Verkeersvisie werkt de ambities voor Apeldoorn uit de structuurvisie 'Apeldoorn biedt ruimte', uit voor het onderdeel Mobiliteit;
- 2003/2017: Vaststelling beleid Groene Mal / vaststelling Groenstructuurkaart door de gemeenteraad waarin de ambitie met betrekking tot behoud en versterking van de Groene Mal / hoofdgroenstructuur is opgenomen.

Relatie tot strategische doelen

Om 'Buitenstad' te blijven, zijn in de Apeldoornse structuurvisie 'Apeldoorn biedt ruimte' vier ambities geformuleerd die weergeven wat Apeldoorn grotendeels al is en waar Apeldoorn sterk in is: Apeldoorn is een comfortabele gezinsstad met een toeristisch toplandschap; heeft een veelzijdige economie en kent lokale duurzaamheid. Aan deze ambities wil Apeldoorn samen met andere partijen bouwen.

Zowel parken en groen als een goede bereikbaarheid zijn belangrijke kwaliteiten van de Buitenstad. Met de aanpassingen aan de Laan van Osseveld, die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, komen deze twee kwaliteiten / twee ambities van Apeldoorn elkaar tegen: goed bereikbaar willen zijn en blijven door een goede doorstroming van het verkeer en het willen behouden en versterken van de hoofdgroenstructuur. Dit betekent dat de opgave in het voorliggende plan ligt in het vinden van de goede balans tussen beide ambities. Met de aanleg van de tunnel en de aanpassing van de Laan van Osseveld verbetert de doorstroming van het verkeer op de ring. Hiermee wordt een knelpunt opgelost. Door het opstellen van een groencompensatieplan is gezocht naar een zo optimaal mogelijke compensatie van het groen dat moet wijken voor de verbreding van de weg.

Aan het aspect duurzaamheid wordt op de volgende wijze aandacht besteed:

- Er wordt ontworpen met oog voor leefbaarheid, beleving en groen;
- Er is onderzocht en er worden maatregelen getroffen om overlast voor de omgeving te voorkomen, dit betreft geluid, luchtkwaliteit, ecologische onderzoeken. Er wordt bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt en geluidschermen toegepast en het groen wordt waar mogelijk gehandhaafd en versterkt om de bestaande kwaliteit te behouden. Hiervoor worden ontwerpaanpassingen gedaan;

- Door zoveel mogelijk bomen te sparen en waar nodig en mogelijk terug te planten, wordt een eventuele toename van hittestress, vanwege een toename in verhard oppervlak, door schaduwwerking zoveel mogelijk voorkomen.
- Het afvloeiend hemelwater wordt zoveel mogelijk ter plaatse in de bodem geïnfiltreerd of afgevoerd naar de naastgelegen wetering.
- Er wordt in de keten van bedrijfsvoering, inkoop grondstoffen tot en met realisatie ingezet op een duurzamere samenleving door bedrijven die duurzamer werken een voordeel te geven bij de inschrijving;
- Compact en doelmatig bouwen en overlast voor omgeving beperken en goed communiceren over de werkzaamheden;
- Duurzaam materiaalgebruik, waar mogelijk oud materiaal hergebruiken, materiaal zoals hout alleen met keurmerk, fundering rijbaan bestaat uit materiaal wat vrijkomt bij sloop van bouwwerken en in het asfalt worden in onder- en tussenlagen oude asfaltlagen hergebruikt.

3. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het bestemmingsplan maakt de ondertunneling van de spoorwegovergang in de Laan van Osseveld en de verbreding van de Laan van Osseveld van 2x1 naar 2x2 rijbanen mogelijk. Dit inclusief de benodigde aanpassingen van de kruisingen met Het Rietveld, de Veenhuizerweg en de Deventerstraat. Momenteel is de Laan van Osseveld een enkelbaans hoofdweg met vrij liggende fietspaden. In het wegvak ongeveer halverwege de Laan van Osseveld wordt de spoorlijn Apeldoorn – Deventer gekruist met een beveiligde gelijkvloerse overweg. Deze spoorkruising zorgt momenteel regelmatig voor opstoppingen en filevorming op de Laan van Osseveld en toeleidende wegen. Dit leidt tot onveilige situaties op het spoor, de weg en de fiets- en voetpaden. Door aanleg van de tunnel en verbreding van de Laan van Osseveld, inclusief de daarvoor benodigde aanpassing van de aansluiting van de Laan van Zevenhuizen op de Deventerstraat, verbetert de veiligheid op de weg en op fiets- en voetpaden en verbetert de doorstroming op dit deel van de Apeldoornse ring.

Wij stellen u voor het bestemmingsplan vast te stellen. Resultaat hiervan is een vastgesteld bestemmingsplan waarmee de beoogde ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

4. Argumentatie

Inhoud project

Het project tunnel en verbreding Laan van Osseveld omvat de voorbereiding en realisatie van een spoortunnel in de Laan van Osseveld, ter hoogte van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang aan deze weg. Onderdeel van deze tunnel is een fietsbrug over de Laan van Osseveld ten noorden van- en parallel aan de bestaande spoorlijn. Daarnaast zijn de langzame verkeersverbindingen (fiets- en voetgangers) van de omliggende woonwijken en de infrastructuur in en rond te tunnel onderdeel van dit project. Uitgangspunt is dat de Laan van Osseveld in zijn geheel (tussen de Deventerstraat en de Zutphensestraat) wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. Daarnaast wordt de rotonde bij de aansluiting van de Veenhuizerweg op de Laan van Osseveld omgezet naar een kruising met verkeerslichten. Ook wordt de ontsluiting van het Rietveld gewijzigd en wordt de aansluiting van de Laan van Zevenhuizen op de Deventerstraat aangepast. Voor het onderdeel van de aanleg van een tunnel heeft de gemeente op 30 oktober 2020 een Bestuursovereenkomst getekend met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In deze overeenkomst zijn de verplichtingen omtrent de voorbereiding en uitvoering van de tunnel op hoofdlijnen omschreven.

Met dit bestemmingsplan wordt het verbreden van de weg en de aanleg van de tunnel mogelijk gemaakt. Deze aanpassingen zijn al langere tijd een ambitie van de gemeente, getuige de in 2016 vastgestelde Verkeersvisie en de voorganger er van.

Betere doorstroming verkeer en vergroten comfort en verkeersveiligheid

De huidige overweg Laan van Osseveld zorgt voor lange wachttijden en -rijen doordat de overweg vaak gesloten is en de verkeersintensiteit op de Laan van Osseveld hoog is. Door de lange wachttijden ontstaan er ook gevaarlijke situaties door irritatie en afleiding van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Aanleg van de tunnel onder het spoor zorgt er voor dat dit

knelpunt wordt opgelost en het verkeer, zowel auto's als fietsers en voetgangers, sneller en veiliger kan doorstromen. Ook voor de treinen betekent dit minder oponthoud.

Om de Laan van Osseveld verder toekomstbestendig te maken, zodat ook het toekomstige verkeersaanbod (meetjaar 2030) afgewikkeld kan worden, is aanpassing van de kruispunten met de Deventerstraat en met de Veenhuizerweg naar kruispunten met een 2 x 2 profiel noodzakelijk. Deze aanpassingen zorgen voor een betere doorstroming. Dit geldt ook de verdubbeling van de Laan van Osseveld hoewel dit minder effect heeft dan aanpassing van de kruisingen. Echter als uitgegaan wordt van de tussenvariant, waarbij alleen ter hoogte van de kruispunten een 2x2-profiel wordt toegepast en op de tussenliggende wegvakken het huidige 2x1-profiel dan heeft dat de nodige nadelen. Deze nadelen wegen niet op tegen de voordelen van het geheel toepassen van een 2 x 2- profiel in de vorm van minder barrièrewerking, een betere oversteekbaarheid en leefbaarheid en een kostenbesparing, omdat de lengte waarover dit 2x1-profiel kan worden toegepast, heel beperkt is.

Omdat een tunnel onder het spoor in principe maar één keer wordt aangelegd, is de aanleg van de tunnel ook het moment om te beslissen of er ruimte wordt gemaakt voor 2x1 of 2x2 rijbanen. Het kiezen voor 2x2 rijbanen maakt dit deel van de ring daarmee ook toekomstbestendig. Om voornoemde redenen is er voor gekozen om zowel de genoemde kruispunten aan te passen als de gehele Laan van Osseveld te verbreden van 2x1 naar 2x2 rijstroken.

Effecten op de hoofdgroenstructuur (Groene Mal): Groencompensatieplan

De Laan van Osseveld is gelegen in de Groene Mal en maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Het gemeentelijk beleid is er op gericht deze groenstructuur zoveel mogelijk te behouden en te versterken. Door de aanpassing van de Laan van Osseveld verdwijnt echter het nodige groen. Door het opstellen van een groencompensatieplan, dat in dergelijke gevallen verplicht is op grond van de door de gemeenteraad in 2018 vastgestelde Verordening Groene Balans, is een balans gezocht tussen een optimale verkeerssituatie en het zoveel mogelijk behouden en versterken van het groen. Bij het maken van het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande bomen en te kappen bomen worden zoveel mogelijk gecompenseerd met nieuwe bomen. Daarnaast wordt ingezet op kwalitatief hoogwaardiger groen, door in plaats van gewone grasbermen te kiezen voor bloemrijk hooigras en het toevoegen van hagen en heesters. Voor het overige wordt vanuit het project een financiële bijdrage geleverd aan de Groene Kluis om andere groenprogramma's te ondersteunen.

Dit alles is vastgelegd in voornoemd groencompensatieplan volgens de bepalingen uit de Verordening Groene Balans, hetgeen door het college op 16 juni 2020 is vastgesteld. De realisatie van de in het compensatieplan genoemde compenserende maatregelen zijn als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting op woningen

Door de autonome toename van het verkeer en deels door de aanpassing van de Laan van Osseveld neemt de geluidbelasting op woningen in de omgeving van de Laan van Osseveld toe. Hierover zijn ook zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het onderzoek naar mogelijke maatregelen om deze toename in de geluidbelasting te beperken uitgebreid. Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om op het gehele traject extra geluidreducerend asfalt (dunne geluidreducerende deklagen type B) toe te passen. Ter hoogte van de Vosweide zal daarnaast langs de perceelsgrenzen een geluidwerend scherm van 2 meter worden geplaatst. In overleg met omwonenden zullen hierin te openen delen worden gemaakt, zodat zij hun perceel aan de achterkant nog kunnen verlaten. Met deze maatregelen wordt de toename van de geluidbelasting beperkt en aanvaardbaar geacht.

Er is ter hoogte van de Vosweide ook gerekend met een scherm van 2 meter hoog langs de weg en ter hoogte van het Ommeland met een scherm van 1 meter. Toepassing van dergelijke

schermen leidt tot een nog grotere reductie van geluid omdat het scherm dicht bij de bron staat. Hier is echter niet voor gekozen, omdat deze schermen niet passen binnen de Parkway visie, het gewenste beeld dat voor de gehele de ring geldt. De Parkway visie gaat onder andere uit van een open en groen beeld. Daarin is geen ruimte voor verticale obstructies over een langere lengte. Daarnaast spelen ter hoogte van de Vosweide sociale veiligheid en het behoud van de laanstructuur een rol bij deze afweging. Bij het Ommeland spelen de beperkte ruimte en de financiën nog een rol bij deze afweging.

Ondanks deze maatregelen treedt er bij een aantal woningen toch nog een reconstructie-effect op. Dit wil zeggen dat bij deze woningen de geluidbelasting met meer dan 1,5 decibel (dB) toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. Voor deze woningen zijn daarom hogere grenswaarden nodig. Hiervoor is gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan een ontwerpbesluit hogere grenswaarden ter visie gelegd. Omdat er nu extra maatregelen worden genomen dan was voorzien bij het ontwerpbesluit, valt het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig is, lager uit. In het ontwerpbesluit werd nog uitgegaan van 39 hogere grenswaarden, bij het definitieve besluit gaat het nog om 23 hogere grenswaarden. Inmiddels heeft het college de betreffende hogere grenswaarden vastgesteld.

Beeldkwaliteit

Voor de realisatie van het project wordt de gewenste beeldkwaliteit vastgelegd in een vormgevingsambitiedocument. Dit document is besproken met de CRK. De gemaakte opmerkingen zijn zoveel mogelijk verwerkt. De CRK heeft aangegeven dat, 'om het project daadwerkelijk te kunnen realiseren, het van belang is om het getoonde detailniveau beleidsmatig goed te verankeren'. Door het project is er voor gekozen om dit niet te doen door het apart laten vaststellen van de ambitie als Beeldkwaliteitsplan. Dit om de nodige flexibiliteit bij de keuze van bijvoorbeeld materialen te behouden in het geval dit nodig is vanwege bv de financiële situatie van het project/de gemeente. Er is daarom voor gekozen om het document als bijlage aan de toelichting toe te voegen. Dit geeft het ambitiedocument wel de nodige status, maar geeft meer ruimte om indien nodig hier van af te kunnen wijken. De gemeente heeft het als opdrachtgever en risicodragende budgetverantwoordelijke verder in eigen hand om de gewenste ambitie ook daadwerkelijk te realiseren.

5. Maatschappelijk draagvlak

Door de gemeente is op 30 oktober 2019 een informatieavond gehouden voor omwonenden en belanghebbenden. Daarnaast zijn diverse stakeholders, zoals de wijkraden, scholen, winkeliers, ondernemers, huisartsen, bedrijven persoonlijk geïnformeerd over het project om de tunnel aan te leggen en de weg te verbreden en wat dit betekent. Hierbij is ook aangegeven dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. De informatieavond is door ca 600 personen bezocht, waarbij er 7.000 adressen waren uitgenodigd. In het algemeen is het plan goed ontvangen. Wel zijn er zorgen geuit over de bereikbaarheid van de naastgelegen wijken, bedrijven en voorzieningen tijdens de aanleg van de tunnel en aanpassing van de Laan van Osseveld. Dit omdat de weg ter hoogte van het spoor 1 tot 1,5 jaar zal worden afgesloten. De bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden wordt verder onderzocht en uitgewerkt en zal worden besproken met belanghebbenden.

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 13 zienswijzen naar voren gebracht. Het betreffen zienswijzen van voornamelijk bewoners die dicht op de Laan van Osseveld wonen. Zij vrezen vooral voor een toename van de geluidbelasting op hun woningen en het verdwijnen van het groen in hun directe omgeving. Ook worden er vraagtekens gezet bij de nut- en noodzaak van de verdubbeling en de relatie met de klimaatdoelstellingen. In de bijgevoegde Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hebben wij de ingediende zienswijzen samengevat en beoordeeld.

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn daarmee ontvankelijk. Wij stellen u voor aan 9 zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen, door de toelichting op het bestemmingsplan aan te passen ten aanzien van de te nemen geluidreducerende maatregelen en het aangepaste akoestisch onderzoek toe te voegen en het voorlopig ontwerp van de groenstroken (t.h.v. het Ommeland en de Vosweide) voor te leggen aan de buurt en aan de overige zienswijzen niet tegemoet te komen. Tot slot stellen wij u voor de toelichting op het bestemmingsplan ambtshalve

aan te passen door toevoeging van een aangevulde natuurtoets (vleermuizenonderzoek) en het aanpassen van de bijbehorende tekst in de toelichting. Voor de motivering van dit voorstel verwijzen wij u naar de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Overigens betreft het aanpassen van de toelichting bij een bestemmingsplan geen formele wijziging van het bestemmingsplan, omdat de toelichting formeel geen onderdeel uitmaakt van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is formeel dan ook niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

6. Risico's

Door de mogelijkheid van het instellen van beroep houdt ieder bestemmingsplan een zeker procesrisico in. Tegen dit bestemmingsplan zijn in totaal dertien zienswijzen ingediend. Er kan niet worden uitgesloten dat er beroep wordt ingediend. De aanpassingen die wij u voorstellen bij de vaststelling in de toelichting van het bestemmingsplan aan te brengen zijn van ondergeschikte aard en een verbetering voor de omwonenden. Om die reden achten wij het procesrisico in dit geval gemiddeld.

Indien belanghebbenden beroep instellen tegen het bestemmingsplan kan dit gevolgen hebben voor de uitvoeringsplanning van de tunnel Laan van Osseveld. Dit doordat de gunningsfase van het werk niet kan worden afgerond, omdat de dan nog lopende beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan een risico inhoudt voor de beoogde aannemer. Dit betekent een vertraging van tenminste een half jaar in de uitvoering doordat de gereserveerde TreinVrije Periodes (TVP) opnieuw moeten worden aangevraagd en dit zijn ingrijpende en tijdrovende wijzigingsprocedures.

7. Financiële paragraaf

Het is niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen omdat er geen verhaalbare kosten van grondexploitatie als bedoeld in artikel 6.13 Wro zijn.

De aanlegkosten (inclusief de planvoorbereiding/apparaatskosten/directievoering) van de tunnel en de verbreding van de Laan van Osseveld en overige in het plangebied gerelateerde werken worden vanuit de gemeente gedekt door een beroep te doen op de daartoe gereserveerde middelen in haar Meerjaren Programma Begroting (MPB), **Programma 3, Openbare Ruimte**. Daarnaast is er voor dit project sprake van cofinanciering waarin het Rijk, de Provincie Gelderland en de gemeente een aandeel hebben. Het Rijk en provincie dragen bij middels een fixed subsidie. Hiervoor heeft de Provincie een beschikking verleend en is met het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) een Bestuursovereenkomst getekend op 14 oktober 2019.

Naar de huidige inzichten zijn de hiervoor toegekende middelen naar verwachting toereikend om het plan uit te voeren. Binnen de budgettaire kaders zijn mogelijkheden om eventueel bij te sturen. De gemeente is opdrachtgever en risicodragend.

8. Communicatie van het besluit

Uw besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan wordt volgens de wettelijke voorschriften bekendgemaakt. De indieners van de zienswijzen worden daarvan per brief op de hoogte gebracht. In brief en publicaties wordt aangegeven voor wie het mogelijk is om beroep in te stellen.

Tevens zal het projectteam Laan van Osseveld via nieuwsbrieven de bewoners en belanghebbenden die hun e-mailadres hebben achtergelaten, nader informeren. Daarnaast wordt een bericht op de webpagina van het project op de website van de gemeente geplaatst. (www.apeldoorn.nl/tunnelosseveld).

Belanghebbenden en omwonenden worden daarnaast in de loop van 2021 verder geïnformeerd over de voortgang van het project en daarnaast via actief omgevingsmanagement betrokken bij de uitvoering van de tunnel en verbreding Laan van Osseveld en de gevolgen die dit heeft in relatie tot bereikbaarheid en omleidingsroutes.

9. Realisatie van het besluit

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de realisatie van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Laan van Osseveld, het verbreden van de Laan van Osseveld van 2 x 1 rijbaan naar 2 x 2

rijbanen en het aanpassen van de kruisingen met Het Rietveld, de Veenhuizerweg en de Deventerstraat. Op een dergelijk project is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Op grond van de artikelen 1.6 en 1.6a van deze wet dient een eventueel beroepschrift direct bij indiening de beroepsgronden te bevatten en kunnen na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer worden aangevoerd. Op grond van artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet moeten deze bepalingen bij het besluit en bij de bekendmaking van het besluit worden vermeld.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan opnieuw ter inzage gelegd. Tijdens deze terinzagelegging kunnen belanghebbenden die tijdig zienswijzen hebben ingediend, beroep instellen. Als geen beroep wordt ingesteld en geen verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend, wordt het bestemmingsplan onherroepelijk en kunnen de vergunningen die voor uitvoering van het project nodig zijn, worden verleend. Het daadwerkelijk realiseren van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is aan Pro Rail, in opdracht van de gemeente Apeldoorn en met cofinanciering door het Ministerie en Provincie.

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de secretaris,

b.a.

drs. T.J.H.M. Berben

de burgemeester,

A.J.M. Heerts

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

behorende bij het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van bestemmingsplan Laan van Osseveld

1 Inleiding

- a. Het ontwerp van bovengenoemd bestemmingsplan heeft met ingang van 25 juni 2020 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.
- b. Tegen het ontwerp zijn dertien zienswijzen ingediend, waarvan vijf zienswijzen met gelijke inhoud. De zienswijzen zijn tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk
- c. In paragraaf 2 van deze nota is de communicatie met betrokkenen beschreven.
- d. In paragraaf 3 worden de zienswijzen beoordeeld.
- e. De toelichting van het bestemmingsplan is ambtshalve gewijzigd. In paragraaf 4 van deze nota worden deze ambtshalve wijzigingen beschreven.

2 Communicatie

Het ontwerpbestemmingsplan is op 24 juni 2020 gepubliceerd in de Staatscourant, het Gemeenteblad en op de websites www.apeldoorn.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl. In de directe omgeving van het plangebied hebben bewoners een bewonersbrief ontvangen met daarin de korte omschrijving van het plan en de beschrijving van het proces van het bestemmingsplan, de hogere grenswaarden en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De omwonenden waarvoor op de woning een hogere grenswaarde gaat gelden en de omwonenden van de Vosweide waar een nieuw geluidsschermband wordt voorzien, zijn daarnaast ook uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst. Op 30 juni 2020 is een informatiebijeenkomst gehouden over het plaatsen van een geluidsschermband ter hoogte van de Vosweide (én over de hogere grenswaarden). Op 8 juli 2020 is een informatiebijeenkomst gehouden over de hogere grenswaarden. Verder zijn alle stakeholders (waaronder de wijkraden Osseveld-Woudhuis en Zevenhuizen) en andere geïnteresseerden in het project geïnformeerd via een nieuwsbrief.

3 Zienswijzen

Inleiding

Een aantal zienswijzen gaat onder andere over het akoestisch onderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, of over de inrichting van de groenstrook langs het Ommeland. Hieronder zal eerst op deze twee onderdelen worden ingegaan. In de zienswijzen zal hiernaar worden verwezen.

Daarna worden alle zienswijzen met de reactie daarop weergegeven.

Geluidbelasting en geluidreducerende maatregelen

Voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is in mei 2020 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding van dat akoestisch onderzoek is in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van de realisatie van een geluidsschermband van 2 meter hoog langs de perceelsgrens met de woningen aan de Vosweide of van een gelijkwaardige voorziening. Dit om het effect van het verdwijnen van de grondwal ter plaatse te compenseren. Het traject ten zuiden van het spoor, langs het Ommeland, zou zoals nu ook het geval is, worden voorzien van

geluidreducerend asfalt.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek uitgebreid met onderzoek naar meer varianten van geluidreducerende maatregelen. Zo is in het aangevulde onderzoek berekend:

- wat het effect is van de toepassing van (meer) geluidreducerend asfalt (bronmaatregel) op het gehele traject van de Laan van Osseveld exclusief de kruispunten (hier is dit om technische redenen niet mogelijk). Hiervoor zijn twee varianten doorgerekend: een variant zoals deze ook was meegenomen in het onderzoek van mei 2020 met twee verschillende typen geluidreducerend asfalt ten zuiden en ten noorden van het spoor en een variant waarbij over het hele traject hetzelfde geluidreducerende asfalt (dunne deklagen B) wordt toegepast, zoals er nu ook ligt op het traject ten zuiden van het spoor, ter hoogte van het Ommeland;
- wat het effect is van een geluidsscherm van 2 meter hoog op de perceelsgrens van de woningen aan de Vosweide in combinatie met beide voorgenoemde bronmaatregelen;
- wat het effect is van een geluidsscherm van 3,5 meter hoog op de perceelsgrens van de woningen aan de Vosweide in combinatie met de eerste bronmaatregelen;
- wat het effect is van een geluidsscherm van 2 meter hoog op 2 meter uit de weg op het traject tussen de Veenhuizerweg en Deventerstraat in combinatie met beide bronmaatregelen; en
- wat het effect is van een 1 meter hoog scherm langs de Laan van Osseveld ter hoogte van het Ommeland in combinatie met de eerste bronmaatregelen.

Daarnaast is gebleken dat het eerder uitgevoerde onderzoek ter hoogte van de Laan van Zevenhuizen niet helemaal volledig was. Het onderzoeksgebied is hierop uitgebreid. Uit de nieuwe berekeningen is gebleken dat deze aanpassing niet leidt tot een reconstructiesituatie of nieuwe hogere grenswaarden.

Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek heeft een heroverweging plaatsgevonden met betrekking tot de te nemen maatregelen.

Gekozen maatregelen

De heroverweging heeft er toe geleid dat naast het plaatsen van een geluidsscherm van 2 meter hoog op de perceelsgrens bij de woningen aan de Vosweide, er aanvullend is gekozen voor de toepassing van meer geluidreducerend asfalt (dunne deklagen B) op het hele traject van de Laan van Osseveld (tussen de Deventerstraat en de Zutphensestraat). Alleen op de kruispunten is de toepassing van dit type geluidreducerend asfalt niet mogelijk.

Door het meer reducerende effect van de dunne deklagen B neemt de geluidbelasting met 1 à 2 dB af en zijn er ter hoogte van dit traject (ter hoogte van de Vosweide) nog maar voor 5 adressen een hogere waarde nodig in plaats van voor 21 adressen bij toepassing van het asfalttype SMA NL8+. De eerdere hogere grenswaarden bij de Jacqueline van der Waalsingel en de Dennenkamp zijn nu ook niet meer nodig. In totaal zijn er nu nog voor 23 woningen hogere grenswaarden nodig, in plaats van de 39 waar vanuit was gegaan in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden. Het besluit hogere grenswaarden is hier op aangepast. Voor de woningen aan het Ommeland en het Mergelland zijn in 2011 ook hogere grenswaarden vastgesteld. Voor een groot deel zijn de nieuwe hogere grenswaarden voor deze woningen gelijk of lager dan de eerder vastgestelde hogere grenswaarden.

Ook heeft toepassing van deze aanvullende maatregel een positief effect op de rest van het traject. Bij nagenoeg alle woningen nabij de Laan van Osseveld leidt de situatie na aanpassing en met maatregelen tot een cumulatief lagere geluidbelasting dan in de situatie zonder aanpassingen en maatregelen. Er zijn circa acht woningen waar er, ondanks de maatregelen nog sprake is van een beperkt negatief effect (2 tot 3 dB), maar dit effect kan niet worden weggenomen met andere/extra maatregelen en wordt gezien de hoogte van de gecumuleerde geluidsniveaus ter plaatse van deze woningen (47 – 56 dB) aanvaardbaar geacht.

Niet gekozen maatregelen

De toepassing van een geluidscherm van 2 meter langs de weg heeft een nog groter effect bij de woningen aan de Vosweide dan het scherm op de erfgrans. Echter is een dergelijk scherm om andere redenen niet gewenst. Dit scherm stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard en ten aanzien van sociale veiligheid. Het scherm past namelijk niet in de ontwerpvisie, de Parkway visie, die voor de gehele ring geldt. De Parkway visie gaat onder andere uit van een open en groen beeld, daarin is geen ruimte voor verticale obstructies over langere lengte. De Laan van Osseveld is onderdeel van de ring en daar geldt de Parkway visie dus ook voor. Het open geheel wordt ook zo doorgezet op het deel voor en na de Laan van Osseveld. Het beeld ter plaatse van de Laan van Osseveld moet geen onderbreking zijn van het beeld wat gecreëerd wordt op de ring. Daarnaast verdwijnt er door plaatsing van een scherm langs de weg een fiets- en voetpad achter een geluidscherm, waarbij het pad ook nog door een achterzijde van perceelsgrenzen omsloten wordt. Dit wordt sociaal onveilig geacht. Ook zou de zorgvuldig bewaakte laanstructuur met bestaande bomen in gevaar komen.

Een hoger scherm op de erfgrans (tussen 2 en 3,5 meter) heeft weliswaar een groter effect dan een scherm van 2 meter hoog, maar ook die variant wordt niet wenselijk geacht vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Hiernaast zijn de kosten voor een dergelijk scherm aanzienlijk hoger door o.a. hogere funderingskosten. Een langer scherm met een hoogte van 2 meter heeft dezelfde financiële nadelen en leidt daarnaast niet tot minder woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig is.

Met het extra geluidreducerend asfalt in combinatie met een scherm van 2 meter op de erfgrans neemt het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig is af ten opzichte van de eerder berekende situatie (mei 2020). De uiteindelijke verwachte geluidbelasting op en in de woningen wordt, met in achtneming van het bovenstaande, als acceptabel beoordeeld. Er is om deze redenen dan ook niet voor gekozen een scherm op kortere afstand van de weg of een hoger scherm op de erfgrans toe te passen. Het plan staat eventuele extra maatregelen die leiden tot een grotere geluidreductie overigens niet in de weg.

Ten aanzien van het Ommeland worden er geen andere maatregelen genomen dan al benoemd in het ontwerpbestemmingsplan. Hoewel een scherm van 1 meter langs de weg wel een positief effect heeft op de geluidbelasting op de begane grond en eerste verdieping van de woningen aan het Ommeland, zal deze niet worden toegepast. De redenen hiervoor zijn als volgt:

1. Een dergelijk scherm leidt niet overal op de woningen van het Ommeland tot een afname ten opzichte van de situatie zonder scherm. Daarnaast neemt met het plaatsen van het scherm het aantal benodigde hogere grenswaarden aan het Ommeland niet af, omdat het scherm geen/onvoldoende effect heeft op de 2^e verdieping
2. Het scherm past, net als het scherm langs de weg ter hoogte van de Vosweide, niet in de ontwerpvisie, de Parkway visie die voor de gehele ring geldt. De Parkway visie gaat onder andere uit van een open en groen beeld, daar is geen ruimte voor verticale obstructies over langere lengte.
3. De fysieke ruimte voor een dergelijk scherm is beperkt en het scherm is daardoor lastig te onderhouden.
4. Financieel is er geen ruimte gereserveerd voor een 1 meter hoog scherm;

Bij de Zutphensestraat is een dergelijk scherm weliswaar toegepast, maar die situatie is niet één op één vergelijkbaar met de Laan van Osseveld. De afstand van het scherm tot de woningen is aan de Laan van Osseveld groter dan bij de Zutphensestraat en de Zutphensestraat maakt geen onderdeel uit van de ring.

Groenstrook Ommeland

De Laan van Osseveld wordt verbreed van 2 x 1 naar 2 x 2 rijbanen. Ter hoogte van de kruising met de Zutphensestraat is nu al sprake van 2 x 2 rijbanen. Die lopen door tot ongeveer de afslag met het Rietveld. Vanaf daar moet de weg dus worden verbreed. Dit betekent dat een deel van de huidige groenstrook langs het Ommeland smaller wordt.

De groenstrook langs het Ommeland, waar het huidige fiets- en voetpad deel van uitmaken,

heeft in het nu geldende bestemmingsplan De Voorwaarts de bestemming Groen. Komend vanaf de Zutphensestraat wordt deze bestemming Groen maar voor een zeer beperkt deel aangepast naar de bestemming Verkeer – Weg. Ter hoogte van Ommeland 44 tot aan het spoor is die aanpassing een stuk groter. Dit komt doordat hier de tunnelbak begint en het fiets- en voetpad, die nu binnen de bestemming Groen zijn gelegen, hier de tunnelbak in gaan. De gehele tunnelbak, dus ook het fiets- en voetpad, krijgt de bestemming Verkeer-Weg.

Door de versmalling van de groenstrook en de aanleg van de tunnelbak, is het nodig om de inrichting van de groenstrook aan te passen. In de groenstrook zijn de nodige functies opgenomen, die weer een goede plek moeten krijgen. Het gaat om een fietspad, een hondenuitlaatplaats met pad en de nodige groenvoorzieningen.

Voorlopig ontwerp groenstrook

Door aanpassing van de Laan van Osseveld en aanleg van een tunnelbak zal de inrichting van de groenstrook langs het Ommeland dus wijzigen. Op dit moment wordt er nagedacht over hoe de nieuwe inrichting eruit moet gaan zien. Rekening moet worden gehouden met onder andere verkeersveiligheid, de aanwezigheid van bomen en de mogelijkheden ten aanzien van het beheer en onderhoud van de groenstrook. Op moment van schrijven ligt de definitieve inrichting nog niet vast, maar wordt er gewerkt aan een voorlopig ontwerp van de groenstrook. De opmerkingen en suggesties die in de zienswijzen en tijdens de informatiebijeenkomsten naar voren zijn gebracht, worden meegenomen in de te maken afwegingen. Het voorlopig ontwerp zal te zijner tijd met de omwonenden worden besproken.

Beantwoording zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn dertien zienswijzen ingediend. Vijf indieners hebben gebruik gemaakt van dezelfde zienswijzebrief. De beantwoording hiervan zal worden samengevoegd.

De volgende zienswijzen zijn ontvangen.

3.1 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 22 juni 2020.

Inhoud van de zienswijze

Indienster woont bijna 8 jaar in het appartementencomplex aan het Mergelland. Sinds de werkzaamheden aan de Zutphensestraat en de Laan van Osseveld is de Laan van Osseveld vanaf de Maten volgens indienster een racebaan geworden. Met name in de avond is het volgens indienster onophoudelijk druk met auto's die te snel rijden. En met te hard rijden worden snelheden van 80-100 km/uur bedoeld. Niet alleen is dit volgens indienster een gevaarlijke situatie, maar het aantal decibels is zo hoog dat indienster 's avonds niet meer op het balkon kan zitten. Indienster heeft begrip voor de verbreding van de Laan van Osseveld vanwege de toename van het verkeer en vindt het fijn dat er alles aan gedaan wordt om het groen te behouden en het asfalt zo te maken dat het geluiddempend is. Echter als er auto's met 80 km/u racend voorbij komen, is dat effect volgens indienster weg. De vraag van indienster is dan ook, hoe voorkomen gaat worden dat er dagelijks veel te hard wordt gereden op het traject Laan van Osseveld en Zutphensestraat. Indienster zou willen pleiten voor werkende flitspalen en het inzetten van verkeersdrempels op de Laan van Osseveld.

Beoordeling

De aanpassingen aan de Laan van Osseveld zijn bedoeld om de doorstroming te verbeteren, zodat verkeer gebruik maakt van deze weg en geen alternatieve routes door woonwijken gaat zoeken. Op belangrijke hoofdroutes voor verkeer (50 km/u wegen), zoals de Laan van Osseveld, worden geen verkeersdrempels of andere snelheidsremmers toegepast. Deze zijn

alleen te vinden in 30 km/u-zones. Het ontwerp van de weg moet namelijk passen bij de intensiteit van het gebruik en de gewenste doorstroming. Wel wordt in Apeldoorn in zijn algemeenheid op verschillende manieren geprobeerd het rijgedrag van bestuurders te beïnvloeden. Voor het traject Laan van Zevenhuizen tot aan de Zutphensestraat wordt door middel van een dynamische aansturing van verkeerslichten ingezet op het doorzetten van de groene golf. Hierdoor worden automobilisten gestimuleerd om 50 km/u te rijden. Ook kunnen gedurende een bepaalde periode snelheidsdisplays worden geplaatst, die aangeven wat de gereden snelheid is van een voertuig. Hoewel dit geen prioriteit heeft bij de politie, kunnen door de politie incidentele snelheidscontroles worden gehouden.

De gemeente zelf zet geen flitspalen neer. Dat is aan het openbaar ministerie (OM), overigens wel in overleg met de wegbeheerder. Zie voor meer informatie hierover <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/snelheid-en-te-hard-rijden/flitspalen>. Het nemen van verkeersmaatregelen wordt overigens niet in een bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan staat het eventueel nemen van verkeersmaatregelen dan ook niet in de weg.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen. Er zullen geen verkeersdrempels gerealiseerd worden. Het plaatsen van flitspalen is aan het OM, niet aan de gemeente. Het nemen van verkeersmaatregelen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan staat het eventueel in de toekomst nemen van verkeersmaatregelen niet in de weg.

3.2 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 30 juni 2020.

Inhoud van de zienswijze

- a. Indiener geeft aan dat in het bestemmingsplan de Voorwaarts 2004/2005 door de raad is vastgesteld dat de groenstrook tussen de Laan van Osseveld en het Ommeland 15,5 meter is en dat de groenstrook als groenstrook is bestemd. Indiener gaat er vanuit dat deze groenstrook met een breedte van 15,5 meter onaangetast blijft.
- b. Verder vindt indiener de vermindering van fijn stof in het kader van luchtkwaliteit van groot belang.
- c. Dit geldt ook voor het verminderen van geluidshinder. Indiener geeft aan dat de verdubbeling niet moet leiden tot een racebaan. Dat is nu al het geval en al vaker aan de politie en de gemeente gemeld.
- d. Indiener pleit net als langs de Zutphensestraat voor een geluidsscherm/groene wal tussen de Laan van Osseveld en het Ommeland.
- e. Indiener verzoekt tot het kwalitatief en kwantitatief verbeteren van de invulling van de groenstrook tussen de Laan van Osseveld en Ommeland, met o.a. een bredere en hogere haag/ meer groenblijvende heesters/bomen/bloeiende planten.

Beoordeling

- a. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen.
- b. In paragraaf 5.1.5 is het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit besproken. De verwachting is dat het positieve effect van de aanpassingen gericht op een betere doorstroming van het verkeer (en daarmee een beperking van de uitstoot van fijn stof naar de lucht), groter zal zijn dan het mogelijk negatieve effect van een toename van het verkeer die mogelijk ontstaat door de aanpassingen. De verbreding van de Zutphensestraat heeft hetzelfde effect laten zien. In ieder geval blijft de concentratie fijn stof ruim onder de norm, zoals overal in Apeldoorn het geval is. Zie verder paragraaf 5.1.5 van de toelichting bij het bestemmingsplan.
- c. Voor een uitgebreide toelichting op het aspect geluid wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4

van de toelichting bij het bestemmingsplan en naar de inleiding van het hoofdstuk Zienswijzen van deze zienswijzennota. Er wordt ter plaatse van de woning van indiener tussen nu en 2033 een minimale toename van de geluidbelasting vanwege wegverkeer verwacht, mede door de autonome groei van auto's. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege alleen wegverkeer over de Laan van Osseveld met minder dan 2 dB toeneemt (circa 1 dB). Cumulatief gezien, alle geluidsbronnen ten aanzien van (spoor)wegverkeer bij elkaar opgeteld, is het verschil in geluidbelasting tussen de situatie met en zonder plan minder groot, ongeveer 0,5 dB. Dat komt mede doordat de geluidbelasting vanwege treinverkeer over de overweg en de overwegbellen minder wordt. De berekende toename is zodoende niet hoorbaar. Voor de woningen waarbij sprake is van een toename vanwege een weg met 2 dB of meer en waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is een hogere grenswaardeprocedure van toepassing. Deze procedure is niet nodig voor de betreffende woning, doordat er geen sprake is van een toename van 2 dB of meer. Met betrekking tot de opmerking dat de Laan van Osseveld geen racebaan moet worden, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3.1.

- d. Indiener pleit voor een geluidsscherm/groene wal tussen de Laan van Osseveld en het Ommeland net als langs de Zutphensestraat. Zoals in de inleiding bij dit hoofdstuk Zienswijzen is aangegeven, wordt hier niet aan tegemoet gekomen. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de aan het begin van dit hoofdstuk weergegeven toelichting.
- e. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen. In een bestemmingsplan wordt niet geregeld hoe een groenstrook feitelijk wordt ingevuld. Een voorlopig ontwerp van de groenstrook zal te zijner tijd nog aan de buurt worden voorgelegd. Bij het maken van het voorlopig ontwerp wordt ook gekeken hoe en waar meer kwaliteit qua groen kan worden aangebracht.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt deels tegemoet gekomen. Er zal gekeken worden hoe kwalitatief hoogwaardiger groen kan worden toegepast in de groenstrook langs het Ommeland. Het voorlopig ontwerp van de groenstrook zal worden voorgelegd aan de omwonenden. De geluidshinder en de hoeveelheid fijn stof door de voorliggende ontwikkeling niet (veel) worden verminderd en de huidige groenstrook zal niet intact blijven zoals die nu is. Ook is er om een aantal redenen niet voor gekozen een geluidsscherm in de groenstrook te plaatsen.

3.3 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 2 augustus 2020.

Inhoud van de zienswijze

Indiener wil een aantal punten onder de aandacht brengen.

1. Door de verbreding naar vier rijstroken worden verschillende bomen weggehaald. Hierdoor wordt het mooie uitzicht van indiener verstoord. Ter illustratie heeft indiener een foto aan de zienswijze toegevoegd.
 2. De weg komt dicht bij de woning. Bovendien zal door de extra rijbanen het verkeer toenemen. De geluidbelasting op de woning van indiener gaat daardoor omhoog.
 3. Op dit moment is het regelmatig moeilijk om de wijk met de auto uit te komen via de rotonde Laan van Osseveld – Veenhuizerweg. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een omzetting naar een kruising met een verkeersregelinstallatie. Hierdoor zal de ontsluiting van de wijk volgens indiener verder verslechteren.
- a. Verwijzend naar bovenstaande en zonder volledig te willen zijn, heeft het ontwerp bestemmingsplan Laan van Osseveld volgens indiener nadelen voor indiener en heeft deze een drukkend effect op de waarde van de woning. Daarom vraagt indiener vriendelijk doch dringend om het ontwerp bestemmingsplan Laan van Osseveld in algemene zin en op de door indiener genoemde zaken te heroverwegen, zodat de nadelen voor indiener weggenomen of beperkt worden.

- b. Bovendien verzoekt indiener om toekomstig financieel nadeel voor indiener vast te stellen en aan indiener te compenseren.

Beoordeling

Indiener vraagt om het ontwerpbestemmingsplan te heroverwegen, zodat de nadelen voor indiener worden weggenomen of worden beperkt. Daarnaast vraagt indiener om toekomstig financieel nadeel vast te stellen en te compenseren.

- a. Met betrekking tot het eerste punt zal eerst kort op de 3 aangehaalde nadelen worden ingegaan.
 - 1. De bestaande bomenrij achter de Vosweide wordt in het huidige ontwerp gehandhaafd, richting kruispunt worden wat bomen verwijderd maar ook weer toegevoegd. De wal die er nu voor zorgt dat de weg aan het zicht van de bewoners is onttrokken zal verdwijnen en daarmee zal het aangezicht wel veranderen, maar het groen tussen de huizen en de wal wordt in het huidige ontwerp nauwelijks aangetast. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat dit ontwerp nog niet definitief is.
 - 2. Voor een uitgebreide toelichting op het aspect geluid wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de inleiding van het hoofdstuk Zienswijzen van deze zienswijzennota. De geluidbelasting vanwege de Laan van Osseveld op de woning van indiener zal naar verwachting, over een periode van 10 jaar, licht toenemen. De geluidbelasting is op dit moment echter laag (maximaal 48 dB) en de toename zal, rekening houdend met geluidreducerende maatregelen en het feit dat er in de toename ook een langzame autonome groei zit, met maximaal 0,5 dB niet hoorbaar zijn. In het akoestisch onderzoek zijn geluidbeperkende maatregelen onderzocht. Hierbij zijn meerdere varianten bekeken en in een aantal varianten blijkt dat er ter hoogte van de woning van indiener kan worden voldaan aan de toetswaarde (48 dB) en blijkt dat er geen hogere grenswaarde procedure nodig is. Voor een van deze varianten is ook gekozen, namelijk de variant waarbij als wegverharding een dunne deklaag B en als afscherming een 2 meter scherm op de erfgrans wordt toegepast. Ter hoogte van de betreffende woning staan ter afscherming reeds een stuk scherm en garageboxen. Deze afscherming zal uiteraard blijven staan en het nieuwe scherm zal hier op worden aangesloten. Voor de overwegingen van de (niet) gekozen maatregelen wordt verwezen naar de inleiding van het hoofdstuk Zienswijzen van deze zienswijzennota. Fysiek zijn er verder weinig tot geen mogelijkheden om de verbrede weg verder van de woning af te leggen dan nu in het ontwerp is opgenomen. Een aanpassing van de ligging van de weg heeft bovendien weer effect op de woningen aan de overzijde.
 - 3. Door het weghalen van de rotonde en deze te vervangen door een T-kruising met verkeerslichten is er beter te sturen op wachtrijen. Momenteel is de wachttijd op de Veenhuizerweg afhankelijk van de verkeersdrukte op de Laan van Osseveld en de intensiteit van het fietsverkeer op de rotonde. Met verkeerslichten kan hierop worden gestuurd wanneer op één van de richtingen de wachttijden te lang worden.

Gezien het belang van een goede doorstroming van de Laan van Osseveld en daarmee het belang van de benodigde aanpassingen daarvoor, geeft het bovenstaande geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- b. Indiener vraagt verder om het toekomstig financieel nadeel voor hem vast te stellen en te compenseren. Dit betreft een verzoek om tegemoetkoming in mogelijke planschade. Planschade is schade die geleden wordt als gevolg van de wijziging van het planologisch regime (herziening bestemmingsplan, verlenen van een omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan op basis van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 of 3 Wabo). Directe planschade is schade waarbij gebruiks- en bouwmogelijkheden worden beperkt op het eigen perceel en indirecte planschade is schade vanwege wijziging van gebruiks- en bouwmogelijkheden op een nabij gelegen perceel. De bepaling van planschade gebeurt via een planologische vergelijking, en niet via een vergelijking van de feitelijke situaties. Dat wil zeggen dat het gaat om de vraag wat volgens het oude bestemmingsplan maximaal mogelijk was en wat de maximale mogelijkheden zijn onder het nieuwe bestemmingsplan. Er moet sprake zijn van aantoonbaar causaal verband tussen de schade en wijziging van het planologisch regime. Daarnaast is er geen sprake

van planschade als de ontwikkeling op het moment van de koop van de woning voorzienbaar was. Mocht er wel sprake zijn van planschade, dan blijft een deel van het schadebedrag voor rekening van de eigenaar, het zogeheten normaal maatschappelijk risico. Het vorderen van planschade is een procedure die in principe los staat van de bestemmingsplanprocedure. Wel dient in het kader van de financiële en economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan rekening te worden gehouden met eventuele planschade. Hiervoor is een algemene risico-reservering opgenomen in het projectbudget. Mocht indiener van oordeel zijn dat de bestemmingsplanherziening leidt tot een waardedaling van zijn woning, dan staat het indiener vrij om na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een officieel verzoek tot planschade bij de gemeente in te dienen op grond van de artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit kan via de website van de gemeente Apeldoorn. Na het indienen van een verzoek zal worden beoordeeld of er voor de situatie van indiener sprake is van planschade en zo ja of deze schade boven het normaal maatschappelijk risico uitkomt en voor compensatie in aanmerking komt.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt deels tegemoet gekomen in zoverre dat door het toepassen van stiller asfalt de geluidbelasting ter hoogte van de woning van indiener verder wordt beperkt. Mocht indiener van oordeel zijn dat de bestemmingsplanherziening leidt tot een waardedaling van zijn woning, dan staat het indiener vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een officieel verzoek tot planschade bij de gemeente in te dienen op grond van de artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

3.4 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 2 augustus 2020.

Inhoud van de zienswijze

- a. Indiëners verwijzen naar de website van de Gemeente Apeldoorn, waar volgens hen te lezen valt dat minder bestrating en meer ruimte voor groen de buurt aangenamer maakt en ook zorgt voor verkoeling. Dat regenwater terugkomt in de natuur of tijdelijk wordt vastgehouden voor later gebruik. En dat groen meer leefgebied biedt voor planten en dieren. Ook verwijzen indiëners naar de Verkeersvisie 2016-2030 waar in staat dat de gemeente het energieverbruik wil beperken door mensen te verleiden een verplaatsing niet te maken of op een meer duurzame wijze te laten maken. Dit door in te zetten op de fiets als primair vervoersmiddel, door het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer op niveau te houden en het gezamenlijk gebruik van auto's te stimuleren. Gezien de huidige klimaatomstandigheden sluiten de indiëners zich graag hierbij aan. Het verbreden van de ringweg past hier volgens indiëners echter niet bij. Individueel autogebruik wordt zo aangemoedigd in plaats van ontmoedigd. Indiëners zouden graag zien dat het budget (en extra kosten van beheer en onderhoud) in plaats daarvan wordt besteed aan het stimuleren van milieuvriendelijke oplossingen, zoals het aantrekkelijk maken om te lopen of fietsen, het openbaar vervoer beter en goedkoper te maken, het faciliteren van deel- en leenauto's binnen Apeldoorn etc. Er zou naar duurzaamheid en dus minder verkeer gestreefd moeten worden; het verbreden van wegen is niet gericht op een duurzame toekomst en is niet verenigbaar met het Klimaatakkoord en klimaatdoelstellingen van Nederland.
- b. Indiëners geven aan dat de aanleg van de tunnel volgens hen zinvol is. Het is echter de vraag of het verbreden van de Laan van Osseveld meerwaarde heeft; zoals vermeld in de Verkeersvisie kan het aanleggen van de tunnel de filevorming en opstoppingen al opheffen. In de zienswijze van indiëners wordt ingegaan op een onderzoek van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI, zie zienswijze) uit 2018. Volgens indiëners blijkt hieruit dat bredere en nieuwe wegen uiteindelijk leiden tot bredere files of een verplaatsing van het probleem. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) rapporteerde hierover: *“[Resultaten uit het] meest gedetailleerde onderzoek voor Nederland als geheel [...] bevestigen dat de mobiliteit na capaciteitsuitbreiding toeneemt, deels door autonome ontwikkelingen en deels door de extra capaciteit zelf.”* Daarnaast

stelt de RLI: *“De manier waarop mensen zich verplaatsen verandert en uitbreiding van weg- en spoorinfrastructuur is duur en heeft vaak slechts een plaatselijk en tijdelijk effect. [...] De oplossingen die in het verleden succesvol waren – het aanleggen en verbreden van wegen [...] – zijn dat niet langer.”* Daarnaast zou volgens indieners de ringweg verder verbreed moeten worden ter hoogte van de Sluisoordlaan om verplaatsing van de filevorming te voorkomen, en is dat volgens een bericht in de Stentor vanwege stikstofuitstoot nu niet mogelijk en aanleg dus onzeker. Ook wordt genoemd dat nog onduidelijk is wat de blijvende effecten zijn van de coronacrisis; wellicht ziet het verkeersbeeld er in de toekomst anders uit en blijkt het verbreden een dure, onnodige maatregel te zijn geweest. Zo is in 2000 het kruispunt aan de Veenhuizerweg vervangen voor een rotonde en wordt dit nu weer teruggedraaid. Op basis van het bovenstaande zijn indieners van mening dat er, om onnodig werk en onnodige kosten te voorkomen, op dit moment alleen geïnvesteerd moet worden in de aanleg van de tunnel en eventueel het vervangen van de rotonde voor een kruispunt.

- c. Uit het akoestisch onderzoek kwam naar voren dat er op circa 65 adressen een reconstructie-effect optreedt. De geluidreducerende maatregelen zullen slechts een deel van de toename ten gevolge van de reconstructie wegnemen. Indieners refereren aan de RIVM-website, waarin te lezen valt dat mensen met geluidniveaus onder de wettelijke normen gezondheidsschade ondervinden. Voor deze 65 adressen is een hogere geluidsbelasting wegens de genoemde gezondheidseffecten dan ook niet wenselijk en bovendien schadelijk voor het woon- en leefgenot.
- d. Het groen rond de Laan van Osseveld wordt door vele dieren bewoond en hoewel dit elders wordt gecompenseerd, wordt hun leefomgeving verstoord en zullen zij volgens indieners naar een andere plek moeten uitwijken. Ook staan er o.a. zomereiken aan de Laan van Osseveld, die al ongeveer 35 jaar oud zijn en wel eeuwen kunnen leven. Hoewel er een groencompensatieplan is opgesteld en onderzoek is verricht naar de gevolgen van de natuur en dieren, zijn indieners van mening dat het spijtig is dat een reeds bestaand ecosysteem moet wijken voor het verbreden van de weg.
- e. Indieners willen met inachtneming van bovenstaande punten verzoeken om het bestemmingsplan niet vast te stellen/gewijzigd vast te stellen.

Beoordeling

- a. Zoals in de Verkeersvisie al is aangegeven, wordt er ingezet op meerdere aspecten. Alternatief vervoer is echter helaas niet voldoende. Door verbetering van de doorstroming van de ring wordt er bovendien meer sluipverkeer uit de woonwijken weggehaald. Dit zorgt er voor dat bij een eventuele herinrichting van de straten in de woonwijken meer ruimte beschikbaar is voor groen. Bij herinrichting/onderhoud van de straten wordt het asfalt in veel situaties namelijk vervangen door klinkers en wordt de straat, als de intensiteit van het verkeer het toestaat, versmald. Hiermee wordt dan weer een bijdrage geleverd aan de genoemde klimaatdoelstellingen. Bovendien worden met de aanleg van de tunnel en de aanpassingen van de Laan van Osseveld ook verbeteringen aangebracht ten aanzien van de fiets- en voetpaden en heeft de aanleg van de tunnel een positief effect op de dienstregeling van het treinverkeer. Zie hiervoor de toelichting op het bestemmingsplan. Daarnaast investeert de gemeente uiteraard in schone alternatieven, zoals fietsroutes en laadpalen. Voor het project is een groencompensatieplan opgesteld, waarmee wordt beoogd zoveel mogelijk groen te behouden of nieuw aan te leggen. Daarnaast zal hemelwater zoveel mogelijk ter plaatse worden geïnfiltreerd.
- b. Indieners verwijzen naar een rapport van het Rli waarin staat dat door uitbreiding van de capaciteit van de weg het verkeer toeneemt, het vaak maar een tijdelijk en plaatselijk effect heeft en dat de oplossingen die in het verleden succesvol waren – het aanleggen en verbreden van wegen [...] – dat niet langer zijn. Het rapport gaat er over dat er vaak alleen wordt gedacht in oplossingen als uitbreiding van capaciteit. Er wordt op gewezen dat er meer gekeken moet worden naar het bredere mobiliteitsvraagstuk. Als voorbeeld wordt genoemd dat bij verkeersknelpunten op rijkswegen er vaak voor wordt gekozen de capaciteit van de rijksweg uit te breiden, terwijl het probleem elders ligt en mogelijk ook elders, bijvoorbeeld op regionaal of lokaal niveau, kan worden opgelost. Daarnaast gaat het rapport over de financiering en wet- en regelgeving die mogelijk innovaties in de weg staan. Gesproken wordt dan over innovaties

als zelfsturende auto's, deelgebruik en flexibel openbaar vervoer. Andere denkwijzen zijn om bij de uitbreiding van steden na te denken over de locatie van te realiseren voorzieningen en werklocaties in relatie tot de bijbehorende mobiliteit en verdeling van het verkeer over de stad. Dit is algemeen gesteld en gaat dus niet op voor alle situaties.

Met betrekking tot de knelpunten bij de Laan van Osseveld kan er niet meer gestuurd worden op situering van voorzieningen om het huidige knelpunt op te lossen. Ook kan het niet op een onderliggend netwerk worden opgelost. Er wordt juist gestreefd naar bundeling van het verkeer op de ring, door dit uit de woon- en verblijfsgebieden weg te halen. Dit zorgt in de woon- en verblijfsgebieden voor een goed en leefbaar woonklimaat. Zoals onder de beantwoording bij a. ook al is genoemd, wordt verder in de verkeersvisie al ingezet op innovaties en alternatieve vervoerswijzen. Dat is echter niet genoeg en de genoemde innovaties uit het rapport van het Rli zullen nog de nodige tijd op zich laten wachten en het effect is ook nog niet duidelijk. Om de nut- en noodzaak van de aanpassingen van de Laan van Osseveld te bepalen is een nut- en noodzaak onderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Voor de toelichting daarop wordt verwezen naar paragraaf 5.4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daaruit komt naar voren dat voor een goede doorstroming, en daarmee ook het ontsluiten van de wijk, het naast de aanleg van de tunnel noodzakelijk is dat het kruispunt met de Veenhuizerweg wordt aangepast. Ook de verdubbeling van de Laan van Osseveld heeft een positief effect, zij het iets minder groot dan de aanpassing van het kruispunt. Als de verdubbeling echter niet plaatsvindt, heeft dit de nodige negatieve effecten op het gebied van doorstroming. (zie paragraaf 5.4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan).

Indieners verwijzen verder naar de verdubbeling van de Laan van Zevenhuizen. Het klopt dat ook de wens bestaat deze te verdubbelen. Zowel de verdubbeling van de Laan van Osseveld en de Laan van Zevenhuizen zijn maatregelen om de doorstroming op het oostelijke deel van de Ring te verbeteren. Voor de Laan van Zevenhuizen is hier op dit moment geen budget voor gereserveerd, met uitzondering van het deel ter hoogte van de Sluisoordlaan. De verbreding van de gehele Laan van Zevenhuizen is een wens die in de Verkeersvisie is opgenomen.

De gemeente heeft nog altijd het voornemen om de Laan van Zevenhuizen te verbreden ter hoogte van de Sluisoordlaan. In relatie tot het door indieners geschetste probleem met stikstof is er geen sprake van afstel, maar uitstel: beide infrastructurele projecten kunnen separaat worden ontwikkeld en uitgevoerd. Het geniet ook de voorkeur om 'niet alles tegelijk te doen'.

Indieners verwijzen verder naar de onzekerheden ten aanzien van het effect van de coronacrisis. Dat deze er zijn, kan niet worden ontkend. Echter is gezien de aanleg van de tunnel nu het moment om, op basis van de kennis van nu, een keuze te maken om wel of niet voor verdubbeling te gaan. Juist de aanleg van de tunnel is een dure aangelegenheid en als er nu gekozen wordt voor 2 x 1 rijbaan en het moet later toch 2 x 2 worden, dan is dat een grote kostenpost. Op basis van de nu beschikbare informatie en berekeningen wordt dan ook gekozen voor zowel het aanleggen van de tunnel en de aanpassing van het kruispunt als voor de verbreding van de weg naar 2x2 rijbanen.

- c. In het rapport “Gezondheidseffectscreening, gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming” van juni 2012, legt de GGD-Nederland een verband tussen geluid en gezondheid. Hiervoor wordt het instrument gezondheidseffectscreening (GES) gebruikt. Een GES-score geeft inzicht in het effect van een plan op de gezondheid van de omwonenden. De vertaling van geluidbelasting naar GES-scores is opgenomen in onderstaande tabel. De GGD beschrijft dat bij een GES-score vanaf 6 de gezondheidsrisico's hoger zijn dan maximaal toelaatbaar.

Geluidbelasting			GES-score	Milieugezondheidskwaliteit
VL* (L _{den})	IL (L _{etmaa})	RL (L _{den})		
<43	<45	<48	0	Zeer goed
43 – 47	45 – 49	48 – 57	1	Goed
48 – 52			2	Redelijk
	50 – 54	58 – 62	3	Vrij matig
53 – 57			4	Matig
58 – 62	55 – 64		5	Zeer matig
63 – 67	65 – 69	63 – 67	6	Onvoldoende
68 – 72	≥70	68 – 72	7	Ruim onvoldoende
≥73		≥73	8	Zeer onvoldoende

Bij de woning van indieners bedraagt de huidige geluidbelasting vanwege de Laan van Osseveld 54 dB (ook vanwege alle geluidbronnen gezamenlijk). In de toekomstige worst-case situatie zonder aanpassingen en maatregelen wordt dit circa 55 dB. Deze waarden vallen beide in de categorie Matig, de kwaliteit wijzigt zodoende niet en er is nu en in de toekomst geen sprake van een ontoelaatbaar gezondheidsrisico. Met het treffen van de geluidreducerende maatregelen neemt de berekende geluidtoename zelfs met 1 dB af.

- d. Indieners stellen het spijtig te vinden dat het bestaande ecosysteem (deels) moet wijken voor het verbreden van de weg. Bij de uitwerking van de plannen zijn verschillende belangen meegenomen, zoals verkeersveiligheid, natuur, geluid e.d. In deze plannen is bestaande natuur en behoud hiervan onderdeel, mits mogelijk. Waar dit niet mogelijk is moeten in sommige gevallen afwegingen ten gunste van andere aspecten en belangen gemaakt worden. De gemeente Apeldoorn deelt het belang van de natuur en beoogt in de nieuwe situatie een groene omgeving, waarbij biodiversiteit een belangrijk aandachtspunt is. In het groencompensatieplan is aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan.
- e. Indieners vragen om met inachtneming van de door hen ingediende redenen het bestemmingsplan niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen. Hierboven is ingegaan op de verschillende redenen. Er wordt geen aanleiding gezien om het bestemmingsplan niet of gewijzigd vast te stellen. Verwezen wordt naar de hierboven en de in de toelichting van het bestemmingsplan verwoorde overwegingen. Wel zal er een extra geluidreducerende maatregel worden getroffen, namelijk stiller asfalt. Dit leidt echter niet tot een formele wijziging van het bestemmingsplan.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen in die zin dat het bestemmingsplan niet wordt gewijzigd. Wel zal er een extra geluidreducerende maatregel worden getroffen, namelijk stiller asfalt. Dit leidt echter niet tot een formele wijziging van het bestemmingsplan.

De volgende ingediende zienswijzen 3.5. tot en met 3.9 zijn gelijkkluidend (zelfde zienswijzenbrief, apart ondertekend)

- 3.5 [...] De zienswijze is ingediend op 3 augustus 2020.
- 3.6 [...] De zienswijze is ingediend op 3 augustus 2020.

- 3.7 [...] De zienswijze is ingediend op 4 augustus 2020
- 3.8 [...] De zienswijze is ingediend op 5 augustus 2020
- 3.9 [...] De zienswijze is ingediend op 5 augustus 2020.

Inhoud van de zienswijzen van de indieners 3.5 t/m 3.9

Toename geluidsoverlast

- a. Indieners geven aan dat de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek niet allemaal te controleren zijn en/of niet juist zijn. Het is niet te controleren welke afmetingen (voornamelijk hoogte) er voor de geluidswal is gehanteerd. Daarnaast is volgens indieners het gehanteerde model niet juist. Op de overzichtstekeningen zijn enkele maar niet alle bijgebouwen ingetekend.
- b. Indieners ondervinden door realisatie van de woonwijk Osseveld Oost al een toename van geluidhinder, zowel binnen- als buitenshuis. Het uitbreiden van de weg met twee extra rijstroken, het plaatsen van een verkeersregelinstallatie (VRI) en het verwijderen van de geluidswal baart indieners grote zorgen. Deze zorgen worden bevestigd door het akoestisch onderzoek. De huidige geluidsdruk en zeker een toename is volgens indieners ontoelaatbaar. Een aanvraag voor ontheffing op de geluidsnorm vinden indieners om bovenstaande punten niet acceptabel. De technische mogelijkheden om een overschrijding van de geluidsnorm te voorkomen zijn onvoldoende onderzocht en/of toegelicht. In het plan is met de huidige geluidsnorm gerekend. Gezien de realisatiedatum is het volgens indieners wenselijk om met de nieuwe normering te rekenen zoals deze binnenkort in werking treedt. Tevens is er een ontwerp gemaakt en getoetst aan de geluidsnorm, waarbij met een aantal variabelen is gerekend. Met deze variabelen wordt de geluidsnorm flink overschreden. Er is niet teruggegaan naar het ontwerp om deze te optimaliseren zodat wel aan de geluidsnorm wordt voldaan.
- c. Uit onderzoeken is gebleken dat geluidsoverlast/hinder tot nu toe is onderschat. Dit is de reden dat de regelgeving vanaf 2022 wordt herzien. Het is volgens indieners gewenst de invloed op het huidige ontwerp te onderzoeken en volgens de nieuwe norm te rekenen. Kunt u bevestigen dat dit gaat gebeuren?
- d. Een deel van het geluid komt vanaf de rotonde Veenhuizerweg. Hier is volgens indieners bij de aanleg van de busbaan een deel van de geluidswal verwijderd en niet hersteld. Indieners vinden het gewenst dat dit als aandachtspunt wordt meegenomen. Het scherm langs de erfgrans zoals nu gehanteerd, lost dit probleem niet op. Een scherm zoals verderop in de zienswijzebrief is weergegeven (hier benoemd bij punt g.) biedt volgens indieners wel mogelijkheden.
- e. Er zijn vele mogelijkheden voor het toepassen van geluidsarm asfalt, de CROW biedt daar technisch en contractmatig vele mogelijkheden in. Nu is er licht geluid reducerend asfalt toegepast. Er zijn andere typen asfalt die stiller zijn, dezelfde levensduur hebben en geschikt zijn voor 50 km/u wegen. Uit de stukken blijkt niet dat dit is onderzocht.
- f. Indieners geven aan dat door de weg verder van de gevels van de huizen aan te leggen de geluidsdruk op de gevels verminderd. Het horizontale alignement kan volgens indieners meer richting de westzijde worden gelegd, zodanig dat de geluidsdruk op de gevels aan weerszijden van de weg meer gelijkwaardig is. Door de korte middenberm smaller uit te voeren komt de weg verder van de gevels te liggen. Bijkomend voordeel is dat de buitenbermen breder worden en daarmee met hoogwaardig groen zijn in te richten. Tevens wordt volgens indieners complex beheer (en kosten) van de middenberm vermeden.
- g. Er wordt nu uitgegaan van een geluidsscherm van 2 meter hoog ter hoogte van de perceelsgrenzen. Andere opties zijn niet onderzocht of te beperkt weergegeven in het bij indieners beschikbare rapport. Door geluidsschermen zo dicht mogelijk bij de bron te plaatsen wordt het geluid het meest effectief aangepakt. In de rapportage wordt genoemd dat een één meter hoog scherm niet voldoende oplevert, maar dat doet het twee meter hoge scherm op de perceelsgrens ook niet. Indieners willen weten:
 1. Wat levert het één meter scherm langs de rijweg op aan geluidsreductie en hoe hoog zou deze moeten zijn om wel te voldoen (volgens het bestemmingsplan is 3,5 meter

- toegestaan)?
2. Hoe hoog dient het twee meter scherm langs de erfgrens te zijn om wel te voldoen? (volgens het bestemmingsplan is 3,5 meter toegestaan)?
 3. Voldoet een combinatie van een scherm langs de rijbaan en een scherm langs de erfgrens en hoe zou deze configuratie er dan uit zien?
 4. Een laag scherm kan doorlopen tot dicht bij de kruising Veenhuizerweg en Deventerstraat waardoor de geluidsdruk effectief wordt verminderd.
- h. Het twee meter scherm langs de erfgrens is volgens indieners in combinatie met handhaven van de achteruitgangen lastig realiseerbaar en blijkend uit het rapport niet onderzocht en/of toegelicht.
 - i. De situatie ten opzichte van de huidige situatie na reconstructie ontbreekt. Dit geeft inzicht in de effectiviteit van de maatregelen ten opzichte van de huidige situatie. Indieners geven aan dat dit nu, zeker voor een leek niet goed is in te schatten.
 - j. Indieners geven aan dat de conclusie op blz. 34 uit de rapportage tegenstrijdig is met hetgeen in de rapportage staat waar dezelfde resultaten incl. geluidsscherm staat. Wel is het volgens indieners wenselijk de resultaten van het geluidsscherm en stil asfalt afzonderlijk weer te geven, zodat duidelijk is wat de effectiviteit is. Verder ontbreken volgens indieners op pag. 35 in de rapportage, de resultaten van de onderzochte overdrachtsmaatregelen.

Groencompensatie

- k. Indieners vragen of het juist is dat het groen van de huidige geluidswal niet direct in het nieuwe plan wordt gecompenseerd? Indien dit gedeeltelijk wordt gecompenseerd, kan er dan een percentage worden aangegeven?
- l. Tijdens de inloopbijeenkomst van 30 juni jl. is aan indieners de toezegging gedaan dat de achteruitgangen worden gehandhaafd en weer terugkomen in de nieuwe situatie. Dit houdt in geval van een geluidsscherm in dat hierin doorgangen worden opgenomen.
- m. Op de informatieavond van 30 juni is volgens indieners een fietspad tussen de eikenbomen (zoals de huidige situatie) en een voetpad tussen de eikenbomen en de erfgrens getoond. Daarnaast is een geluidsscherm van 2 meter hoogte langs de erfgrens weergegeven. En is volgens indieners de toezegging gedaan dat de achteruitgangen worden gehandhaafd en weer terugkomen in de nieuwe situatie. Dit houdt in dat er in geval van een geluidsscherm hierin doorgangen worden opgenomen. Indieners vinden het zeer wenselijk dat het fiets- en voetpad direct naast elkaar worden uitgevoerd om de volgende redenen:
 1. Achterlangs wordt ervaren dat het voetpad veel gebruikt wordt door voetgangers, rolstoelgebruikers, kinderwagens, mensen die hun hond(en) uitlaten. Als er bij tegemoetkomend verkeer niet voldoende ruimte op het voetpad is, wordt simpel uitgeweken op het fietspad. De huidige coronacrisis laat volgens indieners zien dat elkaar de ruimte kunnen bieden een meerwaarde heeft en van groot belang is. Bij een gescheiden fiets en voetpad is er volgens indieners geen ruimte om te passeren op veilige afstand.
 2. Er ontstaat een bredere groenstrook waarbij hoogwaardig groen is toe te passen en minder onderhoud nodig is. Door minder onderhoud verhoogt de natuurwaarde.
 3. De achteruitgangen en het voetpad liggen vrij van elkaar. In geval van uitvoeren van een apart voetpad conflicteren het voetpad en achteruitgangen.

Behoud van dieren/wild

- n. Door de aanleg van de woonwijk Osseveld Oost hebben volgens indieners dieren zich geconcentreerd in de groenstrook Vosweide en Laan van Osseveld inclusief geluidswal. Dieren die indiener waarneemt zijn: boomklevers, boomkruipers, winterkoninkjes, roodborstjes, bonte specht, mezen, eksters, Vlaamse gaaien, kraaien, mussen, uilen, steenmarters, ratten, muizen, sijen, vlinders, insecten, egels, padden, kikkers, eekhoorns, vleermuizen. Indieners kunnen zich niet voorstellen dat zonder extra aandacht en maatregelen er plek over blijft voor deze dieren. In de plannen is hier volgens indieners onvoldoende aandacht aan besteed.
- o. Is er in de plannen voldoende rekening gehouden met het feit dat het braakliggende deel Laan van Osseveld-Deventerstraat-Vosweide een bouwbestemming heeft en dus niet voor groenbestemming/compensatie beschikbaar is?
- p. Indieners kunnen uit de plannen niet halen welke maatregelen er genomen worden naar een op de toekomst toegerust klimaatbeleid waarbij de provincie samen met partners zich

goed voorbereidt en toerust op de gevolgen van klimaatverandering: wateroverlast, droogte, hittestress en overstromingsgevaar.

Beoordeling

Toename geluidsoverlast:

- a. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het akoestisch onderzoek uitgebreid. Verwezen wordt naar de inleiding van het hoofdstuk Zienswijzen van deze Zienswijzennota. In het aangepaste akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten ten aanzien van de huidige wal verduidelijkt. Verder zijn de relevante bijgebouwen verwerkt. Niet alle bijgebouwen zijn akoestisch relevant en zitten in het rekenmodel. Met name de bebouwing met een hoogte van maximaal 3 meter en een oppervlakte van minder 20 m² is niet verwerkt aangezien het afschermdende en/of reflecterende effect hiervan nihil is. Vooral als deze bebouwing zich tussen de weg en de woningen bevindt, is het niet meenemen hiervan rekenkundig gezien worst-case aangezien het afschermdende effect van deze bebouwing groter is dan het reflecterende effect. Voor het bepalen van een effect (afname/toename) is het wel of niet meenemen van bebouwing niet relevant, mits dit in alle varianten op dezelfde manier (wel of niet) is gedaan. Ten opzichte van het akoestisch onderzoek van mei 2020 zijn naar aanleiding van deze zienswijze de garageboxen ter hoogte van Vosweide 8A-12B meegenomen.
- b. In de aanvullingswet geluid, die is opgesteld in het kader van de Omgevingswet die zoals het er naar uitziet op 1 januari 2022 in werking treedt, zijn andere beoordelingskaders opgenomen dan nu gelden. Aangenomen wordt dat indieners daar op doelen. Omdat het bestemmingsplan voor die datum wordt vastgesteld, mag juridisch gezien nu niet aan de nieuwe wetgeving worden getoetst. Naar aanleiding van de zienswijzen is het akoestisch onderzoek uitgebreid met berekeningen voor meerdere varianten van geluidreducerende maatregelen. Naar aanleiding van de resultaten is er voor gekozen om nog een extra geluidreducerende maatregel te treffen, namelijk het toepassen van stiller asfalt. Met de gekozen variant is er voor Vosweide 18-22 geen Hogere grenswaarde procedure meer nodig en is de berekende toename weggenomen. Voor Vosweide 28 en 34 bieden de maatregelen onvoldoende soelaas om een hogere grenswaarde te voorkomen. Voor de overwegingen van de (niet) gekozen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4. van de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van hoofdstuk 3 Zienswijzen van deze zienswijzennota.

De geluidbelasting vanwege de Laan van Osseveld (inclusief het kruispunt met de Veenhuizerweg en de busbaan) op de betreffende woningen aan de Vosweide zal inderdaad naar verwachting, over een periode van 10 jaar, toenemen. De geluidbelasting ter plaatse van de betreffende woningen is op dit moment laag (maximaal 48 dB vanwege de Laan van Osseveld en inclusief aftrek artikel 110g Wgh) en de toename zal, rekening houdend met de geluidreducerende maatregelen en het feit dat er in de toename ook een langzame autonome groei zit, maximaal 1 dB bedragen ten opzichte van de toetswaarde en niet tot minimaal hoorbaar zijn. In het rapport "Gezondheidseffectscreening, gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming", juni 2012, legt de GGD-Nederland een verband tussen geluid en gezondheid. Hiervoor wordt het instrument gezondheidseffectscreening (GES) gebuikt. Een GES-score geeft inzicht in het effect van een plan op de gezondheid van de omwonenden. De vertaling van geluidbelasting naar GES-scores is opgenomen in onderstaande tabel. De GGD beschrijft dat bij een GES-score vanaf 6 de gezondheidsrisico's hoger zijn dan maximaal toelaatbaar. Uit het aangepaste onderzoek blijkt dat de *cumulatieve* geluidbelasting vanwege wegverkeer na maatregelen, maar *zonder toepassing van aftrekfactoren* voor toetsing in het kader van de Wet geluidhinder, maximaal 56 dB zal bedragen. Hiermee is er zodoende geen sprake van een ontoelaatbaar gezondheidsrisico.

Geluidbelasting			GES-score	Milieugezondheidskwaliteit
VL* (L _{den})	IL (L _{etmaal})	RL (L _{den})		
<43	<45	<48	0	Zeer goed
43 – 47	45 – 49	48 – 57	1	Goed
48 – 52			2	Redelijk
	50 – 54	58 – 62	3	Vrij matig
53 – 57			4	Matig
58 – 62	55 – 64		5	Zeer matig
63 – 67	65 – 69	63 – 67	6	Onvoldoende
68 – 72	≥70	68 – 72	7	Ruim onvoldoende
≥73		≥73	8	Zeer onvoldoende

- c. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de beantwoording bij punt b.
- d. De invloed van de Veenhuizerweg (inclusief de busbaan) is bij de betreffende woningen nihil en de geluidbelasting hiervan bedraagt maximaal 40 dB. Zie verder beantwoording punt b.
- e. Zie beantwoording onder b. Er is gekozen voor de toepassing van een dunne deklaag (stiller asfalt) in combinatie met een scherm van 2 meter op de erfgrens. De leidt tot een dusdanige reductie bij drie van de vijf woningen, dat geen sprake meer is van een overschrijding van de toetswaarde (48 dB). Bij twee woningen moet nog steeds een Hogere grenswaarde (HGW) worden vastgesteld. Deze zijn wel 1 dB lager dan in het ontwerp besluit HGW.
- f. Indieners stellen voor om de middenberm te versmallen, zodat de weg verder van hun woningen komt te liggen en de geluidbelasting op de woningen daardoor afneemt. Er is om de volgende redenen echter niet voor gekozen om de middenberm te versmallen. Voor de gehele verbreding van de ring is een visie opgesteld aan welke ruimtelijke eisen de nieuwe inrichting moet voldoen. Omdat de ring als hoofdstructuur herkenbaar moet zijn en rekening houdend met - dat deze ring langs zeer verschillende wijken loopt, is ervoor gekozen om een groene middenberm met bomen als drager van deze ruimtelijke structuur in te richten. In het eerste deel van de verdubbeling is dit al zo uitgevoerd. Ook in het deel ter hoogte van Omnisport wordt dit binnenkort uitgevoerd. Daarbij geeft een middenberm met bomen een veel groener en aantrekkelijker beeld van de weg in plaats van dat er alleen asfalt met een versteende middenberm is. Bij de inrichting zal voldoende maat voor de bomen zijn en voldoende ruimte voor goede grond zodat deze bomen goede groeiomstandigheden krijgen. In de buitenbermen worden zoveel als mogelijk de bestaande bomen gehandhaafd en waar mogelijk ook extra bomen toegevoegd. Het geheel vormt een stevige en afwisselende groenstructuur. Qua beheer is dit dan gelijk met de stukken van de ring voor de Laan van Osseveld. Tevens is het technisch en financieel aantrekkelijker om aan één zijde bestaande kant verharding aan te houden en kan hierdoor de bestaande bomenstructuur zoveel mogelijk worden ontzien. Na het afwegen van alle aspecten is dan ook voor het huidige ontwerp van het tracé gekozen.
- g. zie beantwoording onder b.
- h. Het is technisch gezien mogelijk om een geluidsscherm te realiseren, waarbij het mogelijk is om een af te sluiten doorgang te maken zonder dat het effect van het scherm te niet wordt gedaan. De openingen zullen zo min mogelijk moeten worden gebruikt en zijn voorzien van een dubbele kierdichting. De deur moet bestaan uit materiaal met een massa van minimaal 10 kg/m².
- i. In het aangepaste onderzoek is tevens in beeld gebracht wat het effect is van alleen de fysieke wijzigingen (zonder maatregelen). Hierbij is de plansituatie vergeleken met de autonome situatie zonder wijzigingen en tunnel. Uit deze vergelijking blijkt dat de berekende toenames bij de betreffende woningen ook het gevolg zijn van de autonome verkeersgroei en dus niet alleen van de verschuiving en verdubbeling van de weg. Overigens is bij het merendeel van de overige woningen binnen het onderzoeksgebied het

effect van het plan nihil en worden de toenames hoofdzakelijk bepaald door de autonome verkeersgroei.

- j. De door indieners aangedragen punten zijn in het aangepaste geluidonderzoek beter inzichtelijk gemaakt.

Groencompensatie

- k. Voor de aanpassing van de Laan van Osseveld is een groencompensatieplan opgesteld. Dit plan is in het bestemmingsplan opgenomen als bijlage bij de regels. In dit groencompensatieplan is voor het plangebied als geheel aangegeven wat en hoeveel er aan groen verdwijnt en hoeveel er gecompenseerd moet worden en hoe dat gebeurt. Hierin is ook het oppervlak van de betreffende wal aan de oostzijde van de Laan van Osseveld opgenomen. De gehele wal verdwijnt en er komt geen wal voor terug. Wel is er voor het bepalen van het aantal m² te compenseren groen een compensatiefactor van 1,66 toegepast voor de wal. Dat betekent dat meer dan 100 % van het groen van de wal moet worden gecompenseerd. Het is juist dat niet al het groen fysiek in het plangebied kan worden gecompenseerd. Daarom wordt naast kwantitatieve compensatie ook kwalitatief (hogere kwaliteit groen) gecompenseerd en wordt een deel financieel gecompenseerd. Omdat de groencompensatie betrekking heeft op het hele plangebied, is niet in een percentage aan te geven in hoeverre de wal in zijn geheel of gedeeltelijk fysiek wordt gecompenseerd. Voor de toelichting op de compensatie wordt verder verwezen naar de inhoud van voornoemd groencompensatieplan.
- l. Zie beantwoording onder h.
- m. Het bestemmingsplan legt de inrichting van deze strook niet vast. Er wordt nog gekeken of er een optimalisatie van het ontwerp moet plaatsvinden. Een voetpad aan het fietspad zou een toegevoegde waarde kunnen hebben, maar het aanbrengen van een voetpadconstructie dicht bij de stammen van bomen leidt mogelijk tot schade aan de bomen. De opmerking van indieners wordt meegenomen in de overwegingen voor het bepalen van de definitieve invulling van de groenstrook.

Behoud van dieren/wild

- n. Indieners geven aan dat in de groenstrook Vosweide en Laan van Osseveld inclusief geluidswal de nodige dieren worden waargenomen. Indieners kunnen zich niet voorstellen dat zonder extra aandacht en maatregelen er plek over blijft voor deze dieren. In de plannen is hier volgens indieners onvoldoende aandacht aan besteed. De door indieners genoemde soorten dieren zijn behandeld in de bij het bestemmingsplan gevoegde natuurtoets, namelijk in hoofdstuk 3.5.1 (eekhoorn, steenmarter), 3.5.2 (vleermuizen), 3.5.3 (uilen en algemene broedvogels) en 3.2 en 3.3 (zorgplicht wat betreft vrijgestelde soorten en algemene fauna). De natuurtoets is ten aanzien van de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde natuurtoets nog aangevuld, met name op het onderdeel vleermuizen. Geconcludeerd is dat er geen essentiële functies verloren gaan van beschermde soorten. Maatregelen zijn wel nodig ten gunste van algemene broedvogels en vleermuizen om een overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Aanpassingen aan het inrichtingsplan zijn op basis van de uitkomsten van de natuurtoets niet noodzakelijk. Verder zal de groenstrook opnieuw worden ingericht en niet volledig verdwijnen. In het groencompensatieplan is daarnaast aangegeven dat ingezet wordt op kwalitatieve versterking van het groen om de biodiversiteit van het gebied te behouden en zo mogelijk te bevorderen. Er zal dan ook plek over blijven voor de genoemde dieren.
- o. Op het door indieners genoemde terrein is in het groencompensatieplan geen compensatie van groen voorzien.
- p. Klimaatadaptatie is binnen Apeldoorn één van de aspecten die wordt meegenomen bij het uitvoeren van een project, waarbij er afwegingen gemaakt moeten worden ten opzichte van doorstroom van verkeer, bereikbaarheid, veiligheid, toekomstbestendigheid etc. Er wordt nu gewerkt aan een verdere uitwerking van het beleid en de inbedding van klimaatadaptatie in alle projecten. In paragraaf 4.5 van de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat de gemeente Apeldoorn duurzaamheid hoog in het vaandel heeft. Daar is ook aangegeven waarop wordt ingezet bij de uitvoering van de aanpassingen van de Laan van Osseveld. In de waterparagraaf, paragraaf 5.2 wordt ingegaan op mogelijke wateroverlast en afvoer van hemelwater. Het hemelwater wordt zoveel mogelijk ter plaatse in de bodem geïnfiltreerd of afgevoerd naar de nabijgelegen

watergang. Wateroverlast wordt gezien de huidige grondwaterstand niet verwacht. Door de verbreding van de weg ontstaat er meer verharding. Extra verharding kan leiden tot meer hittestress. In dit project wordt geprobeerd de gevolgen van de toename van verharding zoveel mogelijk te beperken door de bestaande laanbomen met bijbehorende schaduwwerking zoveel mogelijk te behouden. Verder wordt het groen daar waar mogelijk kwalitatief verbeterd.

Conclusie

In het voorgaande zijn de vragen van indieners beantwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen is het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan aangepast en uitgebreid met alternatieve geluidreducerende voorzieningen. De resultaten van dit onderzoek en de overige beschreven gronden hebben echter niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan (plankaart en regels), maar wel tot een wijziging in de te nemen geluidreducerende maatregelen. In tegenstelling tot waarin in het ontwerpbestemmingsplan van is uit gegaan, zal over de hele Laan van Osseveld extra geluidreducerend asfalt worden aangelegd. Dit leidt tot een extra beperking van de toename van de geluidbelasting ter hoogte van de woningen van indieners.

3.10 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 29 juli 2020.

Inhoud van de zienswijze

- a. Indiener maakt zich zorgen over de impact van de plannen op de Deventerstraat. Hierover is al contact geweest met de projectleider. Volgens indiener is aangegeven dat niet verwacht wordt dat de Deventerstraat onderdeel gaat worden van een omleidingsroute. Volgens indiener kan extra verkeer ontstaan vanuit Osseveld-Oost, zeker wanneer er gewerkt wordt aan de kruising met de Veenhuizerweg. Echter, ook wanneer de Deventerstraat geen onderdeel gaat uitmaken van een omleidingsroute, zullen mensen volgens indiener zelf een route kiezen (buiten omleidingsroutes om) die voor hen het gunstigst is. Indiener noemt hierbij enkele voorbeelden van alternatieve routes. Een pakket maatregelen waaronder omleidingen en te verwachten verkeersstromen moet volgens indiener echt vooraf onderzocht worden. Het kan volgens indiener niet zo zijn dat een bestemmingsplan goedgekeurd wordt, terwijl mogelijk een 'tijdelijke' situatie die hierdoor ontstaat leidt tot grote overlast of normen boven een plan- of wettelijke limiet voor een periode van maar liefst anderhalf tot twee jaar.
- b. In het akoestisch reconstructieonderzoek bij '2.4 Verkeersaantrekkende werking elders' leest indiener dat er geen toename van 40% wordt verwacht. Er wordt niet aangegeven welke toename er wel verwacht wordt voor de Deventerstraat en hoeveel dB dat kan geven. Een verbeterde doorstroming van de Laan van Osseveld kan impact hebben op de intensiteit van verkeer en geluidspieken. Stel dat de impact 0,5 dB is en daarmee de grens wordt overschreden, dan mogen er volgens indiener mitigerende maatregelen verwacht worden.
- c. Om bovenstaande redenen verlangt indiener dat voordat het bestemmingsplan wordt goedgekeurd, eerst wordt onderzocht wat de impact is voor de Deventerstraat met betrekking tot de doorstroming, geluidsoverlast, trillingen en luchtkwaliteit in de realisatiefase en na de realisatie en daarbij eventueel benodigde mitigerende maatregelen te benoemen.

Beoordeling

- a. Bij de uitvoering van werkzaamheden aan hoofdwegen ontstaat er een vorm van overlast. De gemeente streeft er naar dit tot een minimum te beperken. De gemeente heeft een BLVC(O)-plan in voorbereiding. Dit plan gaat in op de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoeringsperiode van de aanleg en bouw van de tunnel en de verbreding van de Laan van Osseveld. Dit plan gaat in op de verantwoordelijkheden tijdens de uitvoeringsperiode en hoe de tijdelijke maatregelen vorm

moeten worden gegeven en wie hiervoor het aanspreekpunt is, gemeente, of de (beoogde) aannemer. Dit BLVC(O)-plan maakt onderdeel uit van de gunningscriteria voor de aanbestedingsprocedure om een aannemer voor het uitvoeringswerk te selecteren en vormt de leidraad en het uitgangspunt over alle tijdelijke maatregelen. Onderdeel van het BLVC(O)-plan is ook het uitvoeren van eventueel benodigd onderzoek in relatie tot omleidingsroutes. Daarnaast wordt in opdracht van de gemeente een plan van aanpak opgesteld door een extern adviesbureau hoe om te gaan met de omleidingsroutes. Daarbij worden simulaties gemaakt van de verkeersstromen. Hieruit komt naar voren waar eventueel sluipverkeer-/routes kunnen ontstaan. Op basis van het plan van aanpak wordt de gemeente geadviseerd welke maatregelen getroffen kunnen worden om dit zoveel mogelijk te beperken (ont-/aanmoedigen). Na het opstellen van het BLVC-(O)-plan en het plan van aanpak worden omwonenden en belanghebbenden betrokken bij de opzet en uitvoering van de tijdelijke maatregelen. Dit plan met bijbehorende onderzoeken zal naar verwachting niet gereed zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is juridisch gezien ook niet noodzakelijk.

- b. Uit het aangepaste rapport valt af te leiden dat het akoestische effect van het plan ten opzichte van de situatie zonder plan (autonoom) voor nagenoeg alle woningen nihil en niet hoorbaar is (minder dan 2 dB). Dit geldt ook voor de betreffende woning. Er zijn enkele woningen aan de Vosweide waar het planeffect niet meer als nihil is te beschouwen. Voor deze woningen is gekeken naar effectievere maatregelen, maar deze blijken niet haalbaar en mogelijk (zie paragraaf 5.1.4 van de toelichting van het bestemmingsplan en de inleiding van hoofdstuk 3 van deze zienswijzennota). De Wet geluidhinder en het in het onderzoek toegepaste meet- en rekenvoorschrift geluid geven een duidelijke afbakening van onderzoeksgebied. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt hierbij aangesloten en mogelijke (mitigerende) maatregelen zijn alleen aan de orde voor die woningen die binnen het onderzoeksgebied vallen. De betreffende woning valt daar buiten. Eventuele geluidbeperkende maatregelen voor de Deventerstraat komen/zijn in beeld in het kader van de Europese verplichting om geluidbelastingkaarten en een Actieplan Geluid te maken. In het Actieplan Geluid 2018-2023 is de Deventerstraat wel aangewezen als knelpuntweg, maar is dit traject nog niet in beeld voor maatregelen, doordat dit traject niet in het onderhoudsprogramma is opgenomen. Dit kan in het volgende Actieplan Geluid 2024-2029 wel het geval zijn.
- c. Indiener verlangt dat voordat het bestemmingsplan wordt goedgekeurd, eerst wordt onderzocht wat de impact is voor de Deventerstraat met betrekking tot de doorstroming, geluidsoverlast, trillingen en luchtkwaliteit in de realisatiefase en na de realisatie en daarbij eventueel benodigde mitigerende maatregelen te benoemen. Met betrekking tot de gevraagde onderzoeken voor de realisatiefase wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel a. Met betrekking tot de verlangde onderzoeken voor de situatie na realisatie wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel b. Daarop aangevuld is in de paragraaf luchtkwaliteit van de toelichting van het bestemmingsplan al aangegeven dat overal in Apeldoorn ruimschoots wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Door dit plan zal dat niet anders worden.

Conclusie

Aan de wens van indiener om de door hem gevraagde onderzoeken voor de Deventerstraat met betrekking tot de eindsituatie na aanpassing van de Laan van Osseveld uit te voeren, wordt niet tegemoet gekomen. Uitsluitend het deel van de Deventerstraat dat binnen het daarvoor wettelijk vastgestelde onderzoeksgebied hoort is onderzocht.

Ten aanzien van mogelijke overlast in de realisatiefase wordt op dit moment wel een plan opgesteld dat in gaat op de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoeringsperiode van de aanleg en bouw van de tunnel en de verbreding van de Laan van Osseveld. Onderdeel van dit BLVC(O)-plan is ook het uitvoeren van eventueel benodigd onderzoek in relatie tot omleidingsroutes. Daarnaast wordt in opdracht van de gemeente een plan van aanpak opgesteld door een extern adviesbureau hoe om te gaan met de omleidingsroutes. Op basis van het plan van aanpak wordt de gemeente geadviseerd welke maatregelen getroffen kunnen worden om dit zoveel mogelijk te beperken (ont-/aanmoedigen). Na het opstellen van het BLVC-(O)-plan en het plan van aanpak worden omwonenden en belanghebbenden betrokken bij de opzet en uitvoering van de tijdelijke maatregelen. Dit plan met bijbehorende onderzoeken en maatregelen zal echter niet, zoals indiener wenst, gereed

zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan.

3.11 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 5 augustus 2020

Inhoud van de zienswijze

- a. In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan staat in *hoofdstuk 4.4 Bebouwing* een paragraaf over de Tunnelbak omschreven. Hierin valt te lezen dat er gebruik zal worden gemaakt van z.g. Cortenstaal. Er wordt volgens indiener echter niets gezegd over toepassing van geluidwerende materialen. Dit zou volgens indiener juist moeten worden meegenomen in het model m.b.t. de geluidsnormen. Naar indiener heeft begrepen wordt de geluidsnorm nu bepaald door een standaard rekenmethode waarop een correctie wordt gemaakt, dit met inachtneming van de gewijzigde omstandigheden en toekomstige toename in verkeer. Op deze manier zal worden bepaald of de maximaal toegestane toename van 2 dB niet zal worden overschreden. In het Akoestisch reconstructieonderzoek Laan van Osseveld te Apeldoorn is volgens indiener echter niet duidelijk en inzichtelijk welke factoren hierbij een rol spelen. Verder is volgens indiener in het rapport geen enkele expliciete verwijzing naar de toekomstige tunnelbak te vinden. Het is dus niet inzichtelijk en er is dus niet duidelijk welk effect het gebruik van de in de tunnelbak gebruikte materialen heeft op dit model. Indiener vraagt of zijn zienswijze juist is en of het klopt dat de geluidsinvloed van de tunnelbak niet is meegenomen in het Akoestisch reconstructieonderzoek Laan van Osseveld te Apeldoorn.
- b. Indiener vraagt aandacht voor de aansluiting op het fietspad langs de Laan van Osseveld vanaf het Ommeland. In het ontwerp bestemmingsplan staat een geprojecteerde weergave van de fietspadaanluiting van het Ommeland naar de laan van Osseveld. Ter hoogte van ongeveer Ommeland 44-46 zal een aansluiting komen op het fietspad van de tunnel. Op de inzageavond op 25 juni, is indiener ook een meer gedetailleerde tekening getoond. Er werd volgens indiener verteld dat er nog geen definitief inzicht was waarop een meer gedetailleerde uitwerking was te zien. Hierbij volgt de zienswijze van indiener op de situatie. Het fietsverkeer tussen de Hovenlaan en de spoorwegovergang wordt nu via het fietspad langs de laan van Osseveld geleid. Fietsverkeer vanaf de Hovenlaan sluit aan op dit fietspad. Vanaf de Woudhuizerallee is er een aparte opgang naar het fietspad. Deze situatie werkt volgens indiener goed, al moet het fietsverkeer altijd bedacht zijn op autoverkeer vanaf het Ommeland. Als nu het fietsverkeer vanaf de Woudhuizerallee eerst linksaf zou moeten om vervolgens rechtsaf de aansluiting op het fietspad moet nemen, zullen er drie verkeersstromen op een heel beperkt gebied zijn. Er zijn volgens indiener twee belangrijke factoren die bij de inrichting een rol spelen. Zo is er geen stoeprand op het Ommeland aanwezig, auto's kunnen gemakkelijk over de stoep rijden. Ook staan er vaak veel geparkeerde auto's langs de groenstrook met hondenuitlaatplaats, door deze geparkeerde auto's is er maar voor één rijdende auto plaats op de weg. Het zal volgens indiener tot gevaarlijke situaties leiden als fietsend verkeer vanaf de Woudhuizerallee komt, moet uitwijken voor geparkeerde auto's en er tegelijkertijd een auto vanaf de Hovenlaan zou komen. Nu is het al zo dat auto's geneigd zijn al rijdende de fietser "tegemeet" te komen door gebruik te maken van de stoep, waar dus ook voetgangers lopen. Als er tevens zou worden besloten om de fietspadopgang ter hoogte van de Hovenlaan te laten vervallen, zou dit volgens indiener tot nog grotere complicaties leiden. Voetgangers, fietser en auto's zullen allemaal van hetzelfde stukje weg gebruik maken waarbij er ook nog geparkeerde auto's een belemmerende rol spelen. Indiener ziet hierbij een mogelijke oplossing. Maak het stuk Ommeland tussen Hovenlaan en Woudhuizerallee doodlopend. Meest logisch is dan deze "dead-end" aan de kant van de Woudhuizerallee te maken. Dit biedt veel mogelijkheden m.b.t. de definitieve mogelijkheden m.b.t. de opgang. Een herinrichting van de huidige opgang is dan ook gemakkelijk(er) mogelijk.

Beoordeling

- a. In het aangepaste rapport zijn in de bijlagen de modeltechnische invoergegevens

opgenomen. De tunnelbak is modeltechnisch 'vertaald' met een verdiepte ligging van de weg, een zwevend object boven de weg (ter hoogte van de spoorweg) en schermen met afnemende hoogte langs deze weg. In figuur 1.3 en 1.4 in het rapport zijn de schermen, als zijnde de wanden van de tunnelbak, weergegeven met blauwe lijnen. De schermen zijn meegenomen als reflecterende objecten en zodoende is het effect van de tunnelbak worst-case meegenomen.

- b. Indiener maakt zich zorgen over toenemende drukte op het Ommeland, en dan vooral de combinatie zuidwaarts rijdende fietsers, geparkeerde auto's en een ontbrekend voetpad. Die situatie is er nu ook, echter is het aantal fietsers op het Ommeland nu gering. Bovendien zullen dit doorgaans aanwonenden zijn die de situatie goed kennen. In de nieuwe situatie zullen meer fietsers deze verbinding gaan gebruiken, waarmee de kans op conflicten toenemen. Vanwege de lage rijsnelheden (30 km/h zone) en de lage hoeveelheden autoverkeer zijn die conflicten op zich acceptabel. Toch willen wij deze zorg serieus nemen.

Zoals eerder is aangegeven bevindt dit deel van het tracé zich nog in de planfase. De rechtstreekse fietsaansluiting van de Woudhuizerallee op de Laan van Osseveld moet helaas vervallen, omdat het fietspad langs de Laan van Osseveld daar in de nieuwe situatie al te laag zit ten opzichte van de Woudhuizerallee. Als we daar toch een rechtstreekse aansluiting voor de fietsers zouden maken, zou dat leiden tot een te steil pad naar beneden en daarmee een te gevaarlijke aansluiting op het fietspad langs de Laan van Osseveld. De rechtstreekse aansluiting van De Hovenlaan op het fietspad kan wel in stand worden gehouden.

De oplossing van de doodlopende straat die de indiener voorstelt heeft bepaalde consequenties. Om een straat doodlopend te maken is een verkeersbesluit nodig, waartegen bezwaar kan worden gemaakt. Het is onwenselijk om deze twee procedures (bestemmingsplan en verkeersbesluit) nu door elkaar te laten lopen. Inhoudelijk is het bovendien ook twijfelachtig of de voorgestelde oplossing nu de beste is. Omdat dit weer tot uitdagingen voor de afvalinzameling en bezorgdiensten leidt. Denk aan vuilniswagens die lange stukken achteruit moeten rijden, grote bestelwagens die achteruit rijden of keren op opritten. Dit heeft ook onveilige situaties tot gevolg.

Voor dit moment zien we voldoende mogelijkheden om het aangedragen probleem te verhelpen. De komende maanden zullen we dit plan als onderdeel van de totale fietsroute verder uitwerken en voorleggen aan de belanghebbenden.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.12 [...]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 4 augustus 2020.

Inhoud van de zienswijze

- a. Indiener is van mening dat de verbreding van de Laan van Osseveld in strijd is met het rapport 'Groen uit de Crisis' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, waarin staat minder wegen meer nieuwbouw.
- b. De provincie Gelderland is volgens indiener juist bezig met een stikstofaanpak waarin ook mobiliteit wordt genoemd. Een verbreding leidt tot meer autobewegingen en hogere snelheden wat volgens indiener tot gevolg heeft meer stikstofuitstoot. De regering heeft niet voor niets de maximum snelheid verlaagd.
- c. De grenswaarde moet volgens de brief van de gemeente worden verhoogd. Dit is schadelijk voor de gezondheid. Bovendien staat in de brief van de gemeente dat de geluidshinder met 2 decibel gaat toenemen de komende tien jaar.
- d. Indiener is bang dat de geluidswal een barrière gaat vormen voor de wijk ten westen van de Laan van Osseveld en het winkelcentrum 't Fort, waarbij vooral ouderen en mensen met een beperking worden benadeeld.
- e. Indiener is van mening dat de verdubbeling in strijd is met het groenbeleid, waarin niet

onnodig bomen en groen mogen worden opgeofferd voor de verbreding van de Laan van Osseveld. Bovendien staat in het plan dat er zoveel mogelijk wordt gecompenseerd. Dit is niet 100 % en er moet ook rekening worden gehouden dat het geruime tijd duurt dat het nieuwe groen op het huidige niveau is.

- f. Gezien het bovenstaande is het volgens indiener onwenselijk en geheel in strijd met het groenbeleid om het bestemmingsplan te wijzigen. Indiener adviseert een alternatief te ontwikkelen, zoals beter O.V. en elektrische bussen.

Beoordeling

- a. In het briefadvies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) aan het rijk doet de raad een aantal concrete suggesties voor de manier waarop economisch herstel en het werken aan een duurzame samenleving hand in hand kunnen gaan, vooral op het punt van ecologische verduurzaming. Aanleiding is de Coronacrisis. De raad geeft in dit advies ook aan bij welke beleidsthema's het verstandig is om een pas op de plaats te maken. De crisis heeft onder andere een verandering in het gedrag van mensen teweeg gebracht, zoals thuiswerken. De raad geeft 3 handelingsperspectieven voor de overheid mee: 1) laat overheidsbeleid ongemoeid 2) pauzeer geplande maatregelen 3) pas bestaand overheidsbeleid aan om groen herstel te stimuleren. De raad geeft als voorbeeld van pauzeren de capaciteitsuitbreiding en aanleg van wegen op grond van wijzigingen in het mobiliteitsgedrag. Een voorbeeld van aanpassing van bestaand overheidsbeleid is een sterke inzet om emissieloze mobiliteit, zoals de aanleg van laadinfrastructuur, verbeteren fietsinfrastructuur in en tussen steden. De gemeente Apeldoorn is actief bezig om het gebruik van schone vervoersvormen te stimuleren. Zo worden fietsroutes aangelegd (bijvoorbeeld snelle fietsroute Apeldoorn-Deventer, fietspad langs Kanaal), is er een nieuwe gratis bewaakte fietsstallingen in de binnenstad gekomen, wordt het aantal laadpalen in woonwijken en op strategische locaties in de stad fors uitgebreid, lobbyt de gemeente voor verbetering van de verbindingen per spoor en heeft de gemeente zich hard gemaakt om elektrisch busvervoer in Apeldoorn te krijgen (invoering eind december 2020). Onzekerheid bestaat over de blijvende verkeerseffecten van de Coronacrisis. Volgens het rapport 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020' van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving (juni 2020) zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, weer toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. Apeldoorn wil een toekomstbestendige Ring hebben en investeert daarom in de capaciteitsuitbreiding van de Laan van Osseveld.
- b. De overheid heeft tot doel om de stikstofdepositie (de neerslag van stikstof) op daarvoor gevoelige, beschermde natuurgebieden (Natura 2000) te beperken. Voor de aanpassingen van het bestemmingsplan voor de Laan van Osseveld is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie op Natura 2000 - gebieden. De aanpassingen van de Laan van Osseveld en een berekende mogelijke toename van het verkeer daardoor en door de autonome groei van het verkeer, leiden niet tot stikstofdepositie op een daarvoor gevoelig Natura 2000 – gebied (natuurgebied). Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. De verdubbeling van de Laan van Osseveld is dan ook niet in strijd met het stikstofbeleid. De maximumsnelheid op de Laan van Osseveld wordt bovendien niet verhoogd ten opzichte van de huidige maximumsnelheid.
- c. De geluidbelasting vanwege de Laan van Osseveld neemt in de loop van ruim 10 jaar ten opzichte van de toetswaarde slechts bij een beperkt aantal woningen toe met 2 dB of meer (zonder maatregelen). Na het treffen van maatregelen wordt dit aantal beperkt en gaat het nog om circa 23 woningen. Bij de betreffende woning is en blijft de geluidbelasting dusdanig laag dat sprake is van een gezondheidskwaliteit 'goed' volgens het rapport "Gezondheidseffectscreening, gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming", van juni 2012, waarin de GGD-Nederland een verband legt tussen geluid en gezondheid. Zie verder de beantwoording onder 3.4 t/m 3.9 bij punt b.
- d. Indiener spreekt over een geluidswal die een barrière zou gaan vormen. Er wordt echter geen nieuwe geluidswal gerealiseerd. Van barrièrewerking vanwege een geluidswal is dan ook geen sprake.
- e. In het groencompensatieplan is omschreven hoe en hoeveel gecompenseerd gaat worden. Voor een uitgebreide toelichting wordt dan ook verwezen naar het groencompensatieplan dat is opgenomen in de bijlage bij de regels van het bestemmingsplan. Voor het

compenseren van bomen geldt een extra compensatiefactor omdat de bomen die verdwijnen ouder zijn dan de nieuw te planten bomen. Daarom wordt er ten aanzien van het aantal bomen meer dan 100% gecompenseerd. Het is juist dat niet al het groen fysiek in het plangebied wordt gecompenseerd. Een deel wordt financieel gecompenseerd door het storten van een bedrag in de 'Groene Kluis'. Dit geld is bestemd voor groenprojecten elders binnen de gemeente Apeldoorn waar wel fysiek ruimte is. Met voornoemd compensatieplan wordt voldaan aan de eisen/voorwaarden die het groenbeleid stelt.

- f. Indiener wordt niet gevolgd in de stelling dat het onwenselijk en geheel in strijd met het groenbeleid is om het bestemmingsplan te wijzigen. Hierboven is al aangegeven waarom en dat het bestemmingsplan niet in strijd is met het groenbeleid. Zoals in de gemeentelijke Verkeersvisie verder is aangegeven, wordt op meerdere onderdelen ingezet. Met de aanbesteding van het openbaar vervoer is door de gemeente als voorwaarde aan de provincie Gelderland meegegeven dat de bussen voor het stadsvervoer elektrisch moeten zijn. Bij het ingaan van de nieuwe concessie van het busvervoer in december 2020 zullen dan ook elektrische bussen worden ingezet voor de dienstregeling in Apeldoorn (en omstreken). Daarnaast lobbyt de gemeente voor betere verbindingen per spoor en investeert ze in maatregelen die het fietsen en elektrisch rijden stimuleert.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen. De ingediende zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

3.13 [....]

Datum zienswijze

De zienswijze is ingediend op 3 augustus 2020.

Inhoud van de zienswijze

Geluid

- a. Aangegeven is dat het geluid zal gaan toenemen doordat er een 4-baans weg komt in plaats van een 2-baans weg. Aangegeven is volgens indiener dat de toename van het geluid 2 dB zal bedragen. Indiener verzoekt om informatie over hoe dit berekend is. Het staat er wel zonder enige onderbouwing van de cijfers. Indiener heeft sterk zijn twijfels hierbij, temeer omdat er nog geen ontwerp ligt. Deze informatie ziet hij graag tegemoet.
- b. Door de toename van het geluid van de 4-baans weg en de ervaringen die zijn gedaan aan de Zutphensestraat zou indiener graag de geluidswal ook doorgetrokken zien aan de Laan van Osseveld vanaf het kruispunt Zutphensestraat./Laan van Osseveld.
- c. Indiener is tevreden met de keuze om stil- of geluidsreducerend asfalt toe te passen.
- d. Indiener heeft geen tekening gezien, maar mocht de verbreding ertoe leiden dat de weg opschuift richting het huis van indiener, wat alleen maar meer geluidsoverlast oplevert, dan wordt hierbij bezwaar daartoe aangetekend.
- e. Indiener wil meegeven dat bij een eerdere verbreding er al geluidstoename heeft plaatsgevonden, o.a. omdat het voetpad toen compleet is verdwenen. Voor het nieuwe ontwerp is dit wel van belang.

Voetpad/Fietspad

- f. Indiener gaat ervan uit dat het fietspad op de huidige plek gehandhaafd blijft en niet opgeheven wordt waardoor de fietsers dan door het Ommeland geleid zouden worden. Mocht dit anders zijn, dan tekent indiener daar tegen bezwaar aan.
- g. Tevens gaat indiener er vanuit dat er geen nieuwe doorbraken gemaakt worden voor auto's en fietsers tussen het Ommeland en de Laan van Osseveld en dat de huidige situatie gehandhaafd blijft. In het verleden is gebleken dat dit tot geluidsoverlast en hinder leidt.

- h. Indiener heeft de voorkeur voor een fietspad met tweerichtingsverkeer met toegankelijkheid naar winkelcentrum 't Fort.

Hondenuitlaatplaats

- i. Indiener is tevreden over de plek en de schoonmaakservice van de hondenuitlaatplaats (hup). Deze mag wat indiener betreft gehandhaafd blijven.

Groenstrook

- j. Indiener is zeer tevreden hoe de gemeente in samenwerking met een buurtbewoner de groenvoorziening heeft geregeld. Indiener gaat er vanuit dat deze groenvoorziening niet aangetast wordt, zonder dat hier overleg over is geweest.

Snelheid

- k. Indiener heeft in het vraag- en antwoordoverzicht gelezen dat er aandacht besteed gaat worden aan het ontmoedigen van het racegedrag. De huidige ervaring is dat er dagelijks veelvuldig (veel) harder gereden wordt dan 50 km/u. Dit levert extra geluidsoverlast op als ook gevaarlijke situaties. Indiener heeft bij de politie hier al navraag naar gedaan, maar die geven aan hier niets aan te doen. Indiener wil vooraf op papier zien hoe het ontmoedigingsplan eruit komt te zien. Te denken valt aan een flitspaal langs de weg. Indiener benadrukt dat dit voor hem een zeer belangrijk punt is, aangezien dat dit nu al dagelijkse kost is en geluidsoverlast oplevert.

Beoordeling

- a. In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de eventuele toename van de geluidbelasting door de aanpassingen van de Laan van Osseveld en mogelijke maatregelen om deze toename te beperken. Naar aanleiding van zienswijzen is het akoestisch onderzoek, dat bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd, uitgebreid. Het aangepaste akoestisch onderzoek is opgenomen in de bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin staat vermeld hoe de geluidbelasting is berekend. Ter hoogte van de betreffende woning is zowel in het onderzoek dat is bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan als het aangepaste onderzoek een toename berekend van maximaal 1,3 dB en niet van 2 dB. Dit is terug te vinden in de bijlagen van het onderzoek.
- b. Zie voor de beantwoording van deze zienswijze de beantwoording van zienswijze 3.2. onderdeel d.
- c. Het wordt gewaardeerd dat indiener aangeeft tevreden te zijn met de toepassing van geluidreducerend asfalt.
- d. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen. Eventuele geluidseffecten zijn berekend en beoordeeld in het akoestisch onderzoek dat is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan en is toegelicht in de toelichting bij het bestemmingsplan. Zie ook het antwoord bij onderdeel a.
- e. Het klopt dat er in 2011 een HGW-procedure is geweest voor een eerdere aanpassing van de weg. In het onderzoek dat is uitgevoerd voor dit plan, is, conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, rekening gehouden met die eerder verleende hogere grenswaarde. De beoogde aanpassingen leiden niet tot een nieuwe HGW-procedure.
- f. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen.
- g. Het voorliggende bestemmingsplan geeft aan welke gronden een verkeersbestemming hebben. Op de gronden met een groenbestemming kunnen geen aansluitingen voor auto's gemaakt worden. Wel kan in een groenbestemming een fietspad opgenomen worden. Ter hoogte van het Rietveld komen verkeerslichten en is het de bedoeling dat er een oversteekmogelijkheid komt voor voetgangers en fietsers. De oversteekmogelijkheid voor de voetgangers en fietsers kan dan in de VRI regeling meegenomen worden. De oversteek ter hoogte van de Hoven wordt opgeheven.
- h. Het fietspad aan de oostzijde van de Laan van Osseveld wordt, zoals het nu is opgenomen in het ontwerp, een fietspad met tweerichtingsverkeer met toegankelijkheid naar winkelcentrum 't Fort .

- i. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen.
- j. Verwezen wordt naar de toelichting op de groenstrook aan het Ommeland die aan het begin van dit hoofdstuk Zienswijzen is opgenomen. Het voorlopig ontwerp van de nieuwe inrichting van de groenstrook zal worden voorgelegd aan de buurt.
- k. De inhoud van deze zienswijze is gelijk aan (een deel van) de inhoud van zienswijze 3.1. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3.1. Er wordt niet voorafgaand aan de maatregelen een ontmoedigingsplan opgesteld. Op het moment dat er onaanvaardbare situaties ontstaan, zal in overleg met de politie gekeken worden welke van de onder 3.1 genoemde maatregelen ingezet gaan worden.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt deels tegemoet gekomen. Het voorlopig ontwerp van de groenstrook langs het Ommeland zal aan de buurt worden voorgelegd.

4 Ambtshalve wijzigingen

Er zijn enkele aanpassingen gedaan in de toelichting op het bestemmingsplan. Deze zijn hieronder beschreven. Omdat de toelichting op het bestemmingsplan formeel geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, is er formeel ook geen sprake van een wijziging van het bestemmingsplan.

De volgende ambtshalve aanpassingen zijn in de toelichting aangebracht:

Toelichting bestemmingsplan

- Naar aanleiding van de zienswijzen is het eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek uitgebreid. Het akoestisch onderzoek dat als bijlage was opgenomen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is in het vast te stellen bestemmingsplan vervangen door het uitgebreide akoestisch onderzoek d.d. 27 oktober 2020.
- Naar aanleiding van het aangepaste akoestisch onderzoek is een nieuwe afweging van de te nemen geluidreducerende maatregelen gemaakt. Paragraaf 5.1.4 geluid van de toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast.
- Het voor het ontwerpbestemmingsplan uitgevoerde natuuronderzoek is aangevuld met de uitkomsten van het vleermuizenonderzoek. Daarnaast zijn de bevindingen ten aanzien van amfibieën nog toegevoegd. Het eerdere natuuronderzoek is in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan vervangen door het aangevulde onderzoek. De tekst van paragraaf 5.3 Natuurwaarden uit de toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast.
- Het Vormgevingsambitiedocument (VGA) is op een enkel punt aangepast in verband met de technische uitvoerbaarheid van bepaalde onderdelen. De versie die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan zat, is vervangen door de aangepaste versie. Ook de tekst in de toelichting is hier iets op aangepast.
- In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Deze vervangt de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012. De tekst met betrekking tot de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is daarom uit de toelichting op het bestemmingsplan gehaald en vervangen door een beschrijving van de Nationale Omgevingsvisie.