



## MER N345 Rondweg Voorst

Notitie reacties en zienswijzen

Provincie Gelderland

10 oktober 2011  
Definitief rapport

Documenttitel	MER N345 Rondweg Voorst Notitie reacties en zienswijzen
Verkorte documenttitel	MER N345 Voorst reacties en zienswijzen
Status	Definitief rapport
Datum	10 oktober 2011

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Communicatie- en participatieproces	1
2	ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Gemeente Voorst	4
2.3	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	5
2.4	Vitens Gelderland	5
2.5	Rentmeesterskantoor Korevaar	6
2.6	Mini-camping de Adelaar	7
2.7	Voorster belang en omstreken	13
2.8	Voetbalvereniging Voorst	14
2.9	Zienswijzen na inloopavond 18 mei	15
3	INLOOPAVOND 18 MEI 2011	16
3.1	Ontvangen reacties	16
3.2	Wat is er met de reacties gedaan?	17
4	INLOOPAVOND 22 JUNI 2011	20
4.1	Ontvangen reacties	20
4.2	Wat is er met de reacties gedaan?	21
5	INLOOPAVOND 29 JUNI 2011	22
5.1	Ontvangen reacties	22
5.2	Wat is er met de reacties gedaan?	22
6	EVALUATIE	23

# **1 INLEIDING**

## **1.1 Aanleiding**

De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) maar doorsnijdt in de huidige situatie de dorpskern van Voorst. Het doorgaande verkeer op de weg leidt tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid in Voorst, vooral ten aanzien van de barrièrewerking in de kern en geluidoverlast. Verder zijn er op de N345 in Voorst knelpunten betreffende de verkeersveiligheid aanwezig. De provincie Gelderland wil de problemen op de Rijksstraatweg (N345) door Voorst oplossen. Op 16 februari 2011 hebben Provinciale Staten daarom besloten om een milieueffectrapportage uit te voeren naar een rondweg ten westen en ten oosten van Voorst.

Ten behoeve van de realisatie van een rondweg wil de provincie een inpassingsplan opstellen. Aan het besluit over het provinciale inpassingsplan voor een rondweg is een m.e.r.-plicht (milieueffectrapportage) gekoppeld. In het milieueffectrapport (MER) zijn de resultaten van het onderzoek in het kader van de m.e.r. beschreven. Het milieueffectrapport (MER) biedt daarmee de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de tracékeuze en de uitwerking van de voorkeursoplossing en het inpassingsplan.

Voorafgaand aan het opstellen van het MER, heeft de provincie een uitgebreid communicatie- en participatietraject opgezet. Gedurende dit proces zijn een groot aantal schriftelijke zienswijzen en reacties ontvangen. Alle ontvangen reacties zijn voorafgaand aan het onderzoek in de m.e.r. geanalyseerd en gebundeld. De voorliggende notitie beschrijft de inhoud van de binnengekomen zienswijzen en reacties en beschrijft op welke wijze de reacties in de m.e.r. zijn meegenomen.

## **1.2 Communicatie- en participatieproces**

### **1.2.1 Inleiding**

Het uitgebreide communicatie- en participatietraject dat de provincie heeft opgezet, splitst zich uit naar ten eerste de formele procedure ten aanzien van de notitie Reikwijdte & Detailniveau (R&D) en de adviezen en zienswijzen die in dat kader zijn ontvangen. Ten tweede zijn er door de provincie drie inloopavonden in Voorst georganiseerd. Door middel van het indienen van zienswijzen op de notitie reikwijdte en detailniveau en de drie inloopavonden heeft eenieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen en aandachtspunten in te brengen in het ontwerpproces en het onderzoek, of om daarover vragen te stellen. Gedurende de drie inloopavonden consulteerde de provincie de bewoners in Voorst over hun aandachtspunten voor, en zienswijzen op:

- De opzet en aanpak voor de m.e.r.
- Het ontwerp van de oostelijke rondweg.
- Het ontwerp van de westelijke rondweg.

Hieronder wordt nader ingegaan op het verloop van het communicatie- en participatieproces tot september 2011.

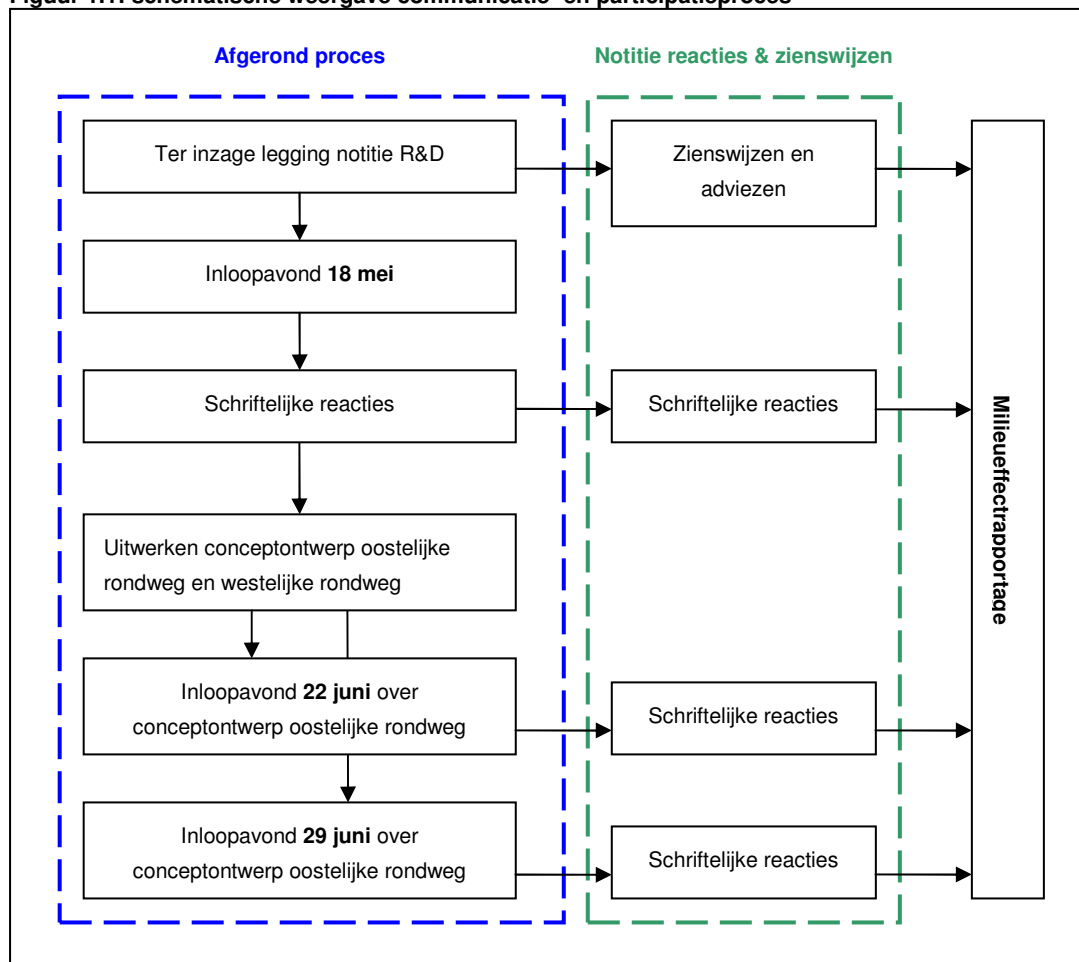
### **1.2.2 Notitie R&D en zienswijzen**

In mei 2011 heeft de provincie formeel kennis gegeven van het voornemen tot het opstellen van een MER voor de Rondweg N345 Voorst. Vanaf dat moment tot en met 27 juni 2011 heeft de notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D) zes weken ter inzage

gelegen (17 mei t/m 27 juni 2011). In dezelfde periode kon eenieder schriftelijk zienswijzen indienen op deze notitie en het voornemen van de provincie. Eenieder had de mogelijkheid om zienswijzen in te brengen op onder meer:

- De aspecten die zijn opgenomen in het onderzoek;
- De wijze waarop de effecten worden onderzocht;
- De alternatieven die zijn opgenomen in het onderzoek;
- Zaken die volgens hen niet mogen ontbreken in het onderzoek.

**Figuur 1.1: schematische weergave communicatie- en participatieproces**



Gedurende de periode voor het uitbrengen van zienswijzen, zijn tevens enkele wettelijk bevoegde adviesorganen om advies gevraagd. De commissie voor de m.e.r. heeft al eerder op de conceptversie van de notitie R&D een advies uitgebracht (februari 2011).

### 1.2.3 Inloopavond 18 mei

Op 18 mei organiseerde de provincie een inloopavond over de notitie R&D en het ontwerpproces van beide rondwegen. Het doel van de avond was om enerzijds de aanwezigen in te lichten over de vordering van het proces en de nog te zetten stappen en om anderzijds opmerkingen en aandachtspunten met betrekking tot het ontwerpproces en de m.e.r. te verzamelen. Er was toen nog geen sprake van een uitgewerkt ontwerp voor één van beide rondwegen.

Aanwezigen hadden tijdens de avond de mogelijkheid om, op basis van een zogenaamd zoekgebied, aandachtspunten voor het ontwerp in te brengen. Daarnaast konden aanwezigen opmerkingen plaatsen bij de opzet en aanpak van het onderzoek in de

m.e.r. of konden zij de provincie vragen stellen. De provincie was daarbij ruim vertegenwoordigd door inhoudelijke deskundigen en werd ondersteund door afgevaardigden van de gemeente. Betrokkenen konden op de avond zelf hun aandachtspunten kenbaar maken of hadden de mogelijkheid om een reactieformulier in te vullen of mee te nemen, thuis in te vullen en later op te sturen. Tevens bestond er de mogelijkheid om via de website van de provincie en via e-mail aandachtspunten kenbaar te maken. Reacties op de notitie R&D zijn aangemerkt als zienswijze en ook als zodanig in deze notitie opgenomen.

Na de inloopavond van 18 mei is de provincie gestart met het uitwerken van de conceptontwerpen voor de oostelijke en westelijke rondweg. De door bewoners geplaatste aandachtspunten en kanttekeningen zijn bij de uitwerking van beide rondwegen meegenomen. In de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER) zijn de ontwerpkeuzes uitgebreid onderbouwd, op basis van een afweging tussen verschillende aspecten.

#### 1.2.4 Inloopavond 22 juni

Op 22 juni heeft de provincie een inloopavond georganiseerd over het conceptontwerp van de oostelijke rondweg. Alle aanwezigen konden opmerkingen plaatsen bij het ontwerp en konden vragen stellen over het ontwerp. De provincie werd daarbij opnieuw ruim vertegenwoordigd door inhoudelijke deskundigen. Betrokkenen konden op dezelfde wijze als tijdens en na de inloopavond van 18 mei hun reactie uiten en vragen stellen. De binnengekomen schriftelijke reacties en vragen naar aanleiding van deze inloopavond zijn in de voorliggende notitie opgenomen.

#### 1.2.5 Inloopavond 29 juni

Op 29 juni heeft de provincie een inloopavond georganiseerd over het conceptontwerp van de westelijke rondweg. De opzet en aanpak waren identiek aan de inloopavond van 22 juni. De binnengekomen schriftelijke reacties en vragen naar aanleiding van deze inloopavond zijn in de voorliggende notitie opgenomen.

## 2 ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN

### 2.1 Inleiding

Op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (R&D) zijn 11 zienswijzen ontvangen. Tevens zijn twee schriftelijke reacties n.a.v. de inloopavond op 18 mei aan te wijzen als zienswijze op de notitie R&D. Verder zijn er een aantal adviezen ontvangen van overheden of adviesorganen, die op grond van de wettelijk voorgeschreven m.e.r. procedure geraadpleegd moeten worden.

Hieronder is ingegaan op de adviezen, opmerkingen en/of gestelde vragen in de adviezen en zienswijzen. Tevens is beschreven hoe adviezen of opmerkingen al dan niet in het ontwerp van beide rondwegen of het onderzoek in de m.e.r. zijn verwerkt.

### 2.2 Gemeente Voorst

#### Advies/opmerking:

In de notitie R&D is de samenwerking met de gemeente onvermeld. In de notitie is het besluit van de gemeenteraad van Voorst, op basis waarvan het verzoek is gedaan om een westelijke en oostelijke rondweg verder te beoordelen, onvermeld.

#### Antwoord:

In de notitie R&D is de samenwerking niet benoemd. De notitie geeft aan dat de Provincie Gelderland de initiatiefnemer is. Dit wil niet zeggen dat er geen samenwerking is. In tegendeel: het MER en de ontwerpen zijn net als de verkenning in samenwerking met de gemeente Voorst opgesteld. In hoofdstuk 1 van het MER is dit nader beschreven.

#### Advies/opmerking:

Toets op woon- en leefmilieu ontbreekt in de notitie R&D, met aspecten zoals oversteekbaarheid (in het centrum), sociale veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder en subjectieve verkeersveiligheid.

#### Antwoord:

Oversteekbaarheid en barrièrewerking zijn in het onderzoek naar het aspect Verkeer & Vervoer meegenomen. Visuele hinder is integraal onderdeel van de analyse in het onderzoek naar de aspecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie.

Sociale veiligheid is niet als (deel)aspect in het onderzoek meegenomen. Naar verwachting treden er geen sociale veiligheidseffecten op. Om deze reden is er geen apart criterium van gemaakt. Wel is bij het toepassen van tunneltjes aangegeven dat deze een negatieve impact kunnen hebben op de sociale veiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid is niet meegenomen in het onderzoek omdat het moeilijk meetbaar<sup>1</sup> en concreetiseerbaar is. Betreffende de effecten van de rondwegen op de kansen en mogelijkheden voor de verbetering van 'zachte' waarden in de kern, is een visie op de Rijksstraatweg ontwikkeld, dat onderdeel is van het MER.

---

<sup>1</sup> Volgens SWOV factsheet 'Subjectieve verkeersonveiligheid' is subjectieve verkeersveiligheid "een breed begrip dat vele vormen en doelen kent en dus op veel verschillende manieren gemeten kan worden". Ook op basis van onderzoek van het SWOV blijkt dat "enige gevoelens van subjectieve onveiligheid (...) weer noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid. Wat voor welke groep van verkeersdeelnemers het optimum aan subjectieve onveiligheid is, is niet duidelijk." (bron: <http://www.verkeerskunde.nl/integrale-artikelen/subjectieve-verkeersveiligheid-wat-is-het-en-wat.16102.lynkx>)

Advies/opmerking:

Bij de analyse naar verkeer en vervoer kan een toets op de scheiding van verkeerssoorten, de reistijd en de ontsluiting van de percelen meegenomen worden.

Antwoord:

Reistijd is meegenomen in de analyse in het kader van het onderzoek naar het aspect Verkeer & Vervoer. Erfaansluitingen zijn integraal onderdeel van het onderzoek naar criterium verkeersveiligheid, door middel van een toetsing aan de Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen. Hetzelfde geldt voor de scheiding van de verkeerssoorten.

Advies/opmerking:

Bij de effecten op cultuurhistorie ontbreken de monumenten. In de tabel zou onderscheid gemaakt kunnen worden naar de structuren en objecten als onderdeel van de cultuurhistorie.

Antwoord:

Monumenten zijn als criterium opgenomen in het onderzoek naar Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie. Daarbij is verder onderscheid gemaakt naar rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten.

Advies/opmerking:

Het is niet helder of ook de visuele verandering in de ruimtelijke kwaliteit voldoende gewaarborgd wordt.

Antwoord:

Visuele veranderingen zijn onderdeel van de analyse in het kader van het (deel)aspect Landschap, zowel in de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER) als het MER. In de ontwerpnotitie zijn in dat kader verschillende fotomontages opgenomen, die het visuele effect van beide rondwegen in beeld brengen.

Advies/opmerking:

Bij de effecten op ruimtegebruik dient ook de zone van de molenbiotop te worden meegenomen. Daarnaast kan ook het effect op de bedrijventerreinen meegenomen worden. Het aantal woningen is ook een criterium binnen ruimtebeslag.

Antwoord:

Het aantal woningen is als eenheid binnen het criterium ruimtebeslag meegenomen. Het effect op bedrijventerreinen is onderdeel van de analyse bij het aspect Ruimtelijke Ordening & Economie. Aan de zone van de molenbiotop is getoetst in het kader van het (deel)aspect Landschap.

## **2.3 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed**

Geen opmerkingen. Het MER wordt met belangstelling tegemoet gezien.

## **2.4 Vitens Gelderland**

Geen opmerkingen ten aanzien van het voorgenomen plan. Er vinden zich binnen het plangebied wel drinkwaterleidingen van het bedrijf. Indien blijkt dat er hoofdleidingen verlegd, aangepast en/of bemanteld moeten worden dient hierover vroegtijdig contact te worden opgenomen.



### Antwoord

In het kader van het MER zijn de doorsneden kabels en leidingen in beeld gebracht. Naar aanleiding hiervan wordt contact opgenomen.

## **2.5 Rentmeesterskantoor Korevaar**

### Vraag/opmerking:

Is het in de notitie op pagina 7 weergegeven tracé de zogenaamde “krappe variant” waarnaar de commissie voor de m.e.r. in haar advies van 14 februari 2011 verwijst?

### Antwoord:

Nee. De commissie verwijst in haar advies naar de aanvulling op de Verkenning N345 Voorst van februari 2011. In de aanvulling op de Verkenning zijn voor de oostelijke en westelijke rondweg twee tracés beschreven. Beide tracés waren gelegen op de grenzen van een zoekgebied ten westen en ten oosten van Voorst. In de notitie R&D zijn de grenzen van de zoekgebieden, onder meer naar aanleiding van het advies, aangepast (verruimd). Het zoekgebied geeft geen harde grenzen weer, maar het gebied waarbinnen de focus van de uitwerking van de tracés heeft gelegen. Gedurende de m.e.r. is er op basis van de zoekgebieden één ontwerp van beide rondwegen gemaakt. Deze ontwerpen van beide rondwegen zijn vervolgens onderzocht in het onderzoek in de m.e.r.

### Vraag/opmerking:

Zijn er aan de commissie voor de m.e.r. meerdere varianten voor de oostelijke rondweg voorgelegd?

### Antwoord:

De commissie voor de m.e.r. heeft de aanvulling op de verkenning getoetst. In de aanvulling op de verkenning zijn de effecten van de rondwegen op de grenzen van de zoekgebieden in kaart gebracht. Aldus was er in de aanvulling sprake van twee theoretische varianten per rondwegalternatief. Gedurende de m.e.r. procedure is voor beide rondwegen één, zo optimaal mogelijk, ontwerp gemaakt. Deze zijn in de m.e.r. op hun effecten onderzocht. Zie voor de totstandkoming van de ontwerpen van beide rondwegen de ontwerpnotitie.

### Vraag/opmerking:

Op 22 juni 2011 is voor de oostelijke rondweg een variant gepresenteerd waarbij de aansluiting op de bestaande N345 ten noorden van het pand Rijksstraatweg 40 (“Ribhouse Texas”) middels een rotonde zal plaatsvinden. Deze variant valt buiten de zoekzone. Heeft de commissie voor de m.e.r. van deze variant kennis kunnen nemen?

### Antwoord:

Zoals hierboven reeds beschreven, betreffen de grenzen van het zoekgebied geen ‘harde’ grenzen. Het zoekgebied geeft het gebied weer waar de focus van de uitwerking van de tracés heeft gelegen. Om verschillende redenen kan het uiteindelijke tracé buiten het eerder aangegeven zoekgebied liggen. De uiteindelijke ontwerpkeuzes zijn beschreven en onderbouwd in de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER). De commissie voor de m.e.r. zal worden gevraagd het MER en de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER) te toetsen en daarover een advies uit te brengen.

### Vraag/opmerking:

Verzoek om de effecten t.a.v. geluidhinder en trillingen locatiespecifiek in beeld te brengen. Het gaat daarbij ook een toename van rem- en optrekbewegingen en de

effecten daarvan op geluid en trillingen en om de effecten van het instellen van een maximumsnelheid 80 km/u.

Antwoord:

In het onderzoek naar geluid en trillingen wordt rekening gehouden met de maximumsnelheid op de weg. Per woning is de geluidbelasting in kaart gebracht. Voor wat betreft rem- en optrekbewegingen wordt rekening gehouden met een obstakelcorrectie voor de aanwezigheid van bijvoorbeeld kruispunten of rotondes.

Vraag/opmerking:

Verzoek om aan te geven welke gevolgen de diverse varianten voor de aansluiting van de rondweg op de bestaande N345 voor de ontsluiting van de woning (Rijksstraatweg 40) zal hebben, zowel ten aanzien van bereikbaarheid als verkeersveiligheid.

Antwoord:

In de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER) zijn de varianten voor de aansluitingen nader beschreven en is de keuze voor de locatie en vorm van de aansluitingen nader onderbouwd. In beide alternatieven (westelijke en oostelijke rondweg) ontsluit Rijksstraatweg 40 via een parallelweg langs de doorgaande verbinding.

Vraag/opmerking:

Verzoek om aandacht te besteden aan lichthinder door koplampen en verminderde privacy door gewijzigde inijk.

Antwoord:

In het kader van het MER is naar bovenstaande punten geen onderzoek gedaan. Na de keuze voor een oostelijke of westelijke rondweg zal hier bij het verder uitwerken van het ontwerp nader onderzoek naar worden gedaan.

## **2.6 Mini-camping de Adelaar**

Vraag/opmerking:

Het tracé van de oostelijke rondweg doorsnijdt vier percelen grasland van de familie Smeenk, de weg komt ook dicht bij hun boerderij te liggen.

Antwoord:

In het onderzoek in de m.e.r. zijn zowel de ruimtelijke effecten als leefbaarheids effecten van beide rondwegen meegenomen. Daaronder vallen tevens de doorsnijding van percelen.

Vraag/opmerking:

Een drukke weg en recreatie gaan niet samen i.v.m. geluidoverlast.

Antwoord:

In het onderzoek in de m.e.r. is er expliciet aandacht besteed aan de geluideffecten van de rondwegen, ook voor de camping.

Vraag/opmerking:

De weg ligt op of bij een hoofdleiding van gas en water. Dit leidt tot grote graafwerkzaamheden.

Antwoord:

In het onderzoek in de m.e.r. zijn in het kader van het aspect ruimtelijke Ordening de doorsneden kabels en leidingen in kaart gebracht, met daarbij aandacht voor bovengenoemde leidingen.

Vraag/opmerking:

Wat gebeurt er met de diepe afwateringssloot om Voorst droog te houden bij veel neerslag?

Antwoord:

Bestaande watergangen worden in stand gehouden. Daarvoor sloten door de worden gekruist worden duikers voorzien. Sloten die moeten worden gedempt worden omgeleid.

Vraag/opmerking:

Hebben we straks twee wegen en een file voor onze deur waar de recreant in moet voegen?

Antwoord:

Op basis van het onderzoek in de m.e.r. blijken er geen knelpunten betreffende de doorstroming van het verkeer. Ook de capaciteit van de rotondes is voldoende groot om het verkeer in de toekomst af te wikkelen. Naar verwachting ontstaan er daarom geen structurele lange wachtrijen of files.

Vraag/opmerking:

Ontsluiting van de grond tussen de rondweg en Voorst kan alleen via het dorp.

Antwoord:

De barrièrewerking als gevolg van de rondweg en de doorsnijding van percelen zijn beide als effecten in de m.e.r. onderzocht.

Vraag/opmerking:

Bovenstaande punten plegen allemaal een aanslag op het functioneren van het bedrijf.

Antwoord:

De aanleg van een weg gaat in Nederland nooit zonder negatieve effecten op bestaande bedrijfvoeringen. Voor deze gevallen kent de Wet de zogehete planschadeprocedure. Na het moment dat het inpassingplan voor één van beide rondwegen onherroepelijk is, wordt eventuele planschade beoordeeld. U kunt te zijner tijd uw planschade indienen. Een onafhankelijke commissie beoordeelt of u daadwerkelijk in aanmerking komt voor een schadevergoeding.

2.6.1 Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw

Vraag/opmerking:

De doelstelling en afbakening is zeer smal. Er worden hiervoor onterechte conclusies uit de Verkenning Onderliggend Wegennet (OWN) gebruikt op pagina 1 van de notitie R&D.

Antwoord:

De doelstelling en afbakening van alternatieven in de notitie R&D is gebaseerd op de Verkenning N345 Voorst. Deze verkenning borduurt voor een klein deel voort op de verkenning OWN, maar neemt opnieuw regionale alternatieve tracés voor de bestaande N345 in beschouwing. Op basis van de resultaten van de Verkenning N345 Voorst heeft

Provinciale Staten van Gelderland besloten, mede op advies van de commissie m.e.r. om een westelijke en oostelijke rondweg in een m.e.r. nader te onderzoeken.

Vraag/opmerking:

Alle dorps- en wijkraden tussen Apeldoorn en Dieren, de plaatselijke industrie (IKEL), VNO-NCW Midden, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Gelderse Milieufederatie hebben gezamenlijk hun voorkeur uitgesproken voor een regionale variant ten oosten van het Apeldoorns Kanaal.

Antwoord:

Dit is bekend bij de provincie. Inmiddels heeft hierna een verkenning plaatsgevonden.

Vraag/opmerking:

Verzoek om de verkeersproblematiek in de corridors Apeldoorn – Dieren en Apeldoorn – Zutphen in samenhang met elkaar te onderzoeken en de regionale variant op te nemen in de notitie R&D.

Antwoord:

Dit is gedaan in de Verkenning Onderliggend Wegennet, zoals naar verwezen in de notitie R&D. Hieruit is geconcludeerd dat beide corridors géén direct samenhang met elkaar hebben. De N786/kanaalweg is de relatief Dieren – Apeldoorn. De N345 is de relatie Zutphen – Apeldoorn. Deze beide relaties kunnen los van elkaar gezien worden.

Vraag/opmerking:

De vermelding van de adviezen van de commissie voor de m.e.r. op pagina 3 is niet compleet. Verzoek om het volledige advies van de commissie op te nemen.

Antwoord:

Het klopt dat niet het volledige advies van de commissie op pagina 3 is opgenomen. Het volledige advies is wel bij de totstandkoming van de notitie R&D en het onderzoek in de m.e.r. meegenomen. Het volledige advies is tevens als bijlage in de notitie R&D opgenomen en maakt daarmee expliciet onderdeel uit van de notitie. Het MER en bijbehorende bijlagen zullen ter advisering aan de commissie worden voorgelegd.

Vraag/opmerking:

Verzoek om de gekozen ontwerpvarianten te laten beoordelen door de commissie voor de m.e.r. voordat deze varianten worden onderzocht. Basiskeuzen zoals de hoogteligging en mitigerende maatregelen zullen namelijk de beoordeling van de alternatieven bepalen.

Antwoord:

Alle ontwerpkeuzes zijn beschreven en onderbouwd in de ontwerpnotitie. De ontwerpnotitie is een bijlage bij het MER. De commissie voor de m.e.r. wordt gevraagd om het MER, inclusief bijlagen, te toetsen en daarover een advies uit te brengen.

Vraag/opmerking:

Voeg bij verkeer en vervoer de criteria aantal af te sluiten wegen en omrijafstanden toe.

Antwoord:

Bovenstaande criteria zijn in de m.e.r. integraal beschouwd in het onderzoek naar de effecten van de rondwegen op barrièrewerking en oversteekbaarheid.

Vraag/opmerking:

De westelijke rondweg doorsnijdt de landschappelijk waardevolle landweg de Riete. Dit is nog onvermeld in de notitie R&D.

Antwoord:

In het onderzoek naar Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie is uitgebreid aandacht besteed aan de landschappelijke/stedenbouwkundige structuren, waaronder wegen in het buitengebied. In het onderzoek naar het aspect Verkeer & Vervoer is het aantal doorsneden wegen een criterium.

Vraag/opmerking:

Bij verkeersveiligheid dient ook de toename van het verkeer op de Enkweg te worden meegenomen.

Antwoord:

Het studiegebied voor het aspect Verkeer & Vervoer (hieronder valt ook verkeersveiligheid) omvat ook de Enkweg. Er wordt door realisatie van een westelijke rondweg echter geen effect betreffende de verkeersveiligheid op de Enkweg verwacht. Dit omdat in het ontwerp de verbinding Klarenbeeksweg door middel van parallelwegen ook in stand wordt gehouden. Hierdoor treden er naar verwachting geen of kleine wijzigingen in de verkeersstromen op. De Enkweg en Klarenbeekseweg zijn de belangrijkste verbindingen tussen de kern Voorst en het buitengebied. Door komst van de Rondweg worden deze verbindingen niet drukker of minder druk.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium geluid dient rekening te worden gehouden met meteorologische invloeden conform artikel 1.5 sub d van de Reken- en Meetvoorschriften Geluidhinder 2006 en de aftrek genoemd in artikel 110g Wet Geluidhinder.

Antwoord:

Het onderzoek naar geluid is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium geluid dient rekening te worden gehouden met de molenbiotoop bij de bepaling van mitigerende maatregelen.

Antwoord:

Eventuele geluidwerende (mitigerende) maatregelen zullen worden ontwikkeld, rekening houdend met landschappelijke overwegingen en de beleidsregels met betrekking tot de molenbiotoop.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium geluid dient rekening te worden gehouden met de geplande uitbreiding van 440 woningen volgens de Dorpsvisie Voorst.

Antwoord:

In het ontwerp van beide rondwegen is rekening gehouden met reeds geplande ruimtelijke ontwikkelingen alsook de gewenste ontwikkelingen in de Dorpsvisie Voorst. Hetzelfde geldt voor het onderzoek in de milieueffectrapportage. Omdat de dorpsvisie geen vastgesteld 'hard' beleid is (het is niet opgenomen in een vastgesteld bestemmingsplan), zijn niet alle ontwikkelingen in deze visie als hard uitgangspunt overgenomen. Verder wordt opgemerkt dat de prognose betreffende de woningbouwopgave is verlaagd naar circa 100 woningen ten zuidwesten van Voorst.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium geluid dient een subcriterium te worden toegevoegd: geluidbelast oppervlak EHS.

Antwoord:

Het criterium is beschouwd in het onderzoek Natuur & Ecologie.

Vraag/opmerking:

Bij geluidbelaste woningen dient ook rekening te worden gehouden met toename van het verkeer op de Enkweg.

Antwoord:

Als gevolg van de aanleg van de rondweg neemt het verkeer op de Enkweg niet toe of nauwelijks toe. Enkweg en de Klarenbeekse weg zijn de belangste verbindingen met het buitengebied. Deze verbindingen blijven instand.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met meteorologische invloeden (een overwegende westelijke windrichting).

Antwoord:

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften. Op grond daarvan is rekening gehouden met klimatologische omstandigheden en meteorologische invloeden.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de geplande uitbreiding van 440 woningen volgens de Dorpsvisie Voorst.

Antwoord:

Zie het antwoord op dezelfde vraag in het kader van het aspect geluid en trillingen.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium natuur dient conform het advies van de commissie voor de m.e.r. het subcriterium feitelijke mechanismen voor soorten en levensgemeenschappen te worden toegevoegd.

Antwoord:

In het onderzoek in het kader van natuur & ecologie is een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd, gedetailleerder dan op het kilometerhokniveau in de Verkenning N345 Voorst. Soorten in en om Voorst zijn in kaart gebracht en de effecten van de rondwegen daarop zijn onderzocht. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het advies van de commissie voor de m.e.r. "Feitelijke effectmechanismen" zijn geen losstaand criterium, maar gaat in op het gevraagde detailniveau van het onderzoek.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium landschap dient een facet te worden toegevoegd: (aantasting van) oppervlakte landschap met wettelijke beschermingsstatus.

Antwoord:

Het wettelijke kader voor landschap, cultuurhistorie en archeologie bestaat uit: NSW landgoederen (Natuurschoonwet), Monumentenwet en Wet op de Archeologische Monumentenzorg. Verder is het beleid op alle overheidsniveaus in kaart gebracht, delen daarvan vloeien voort uit de wettelijke kaders. In het onderzoek zijn de effecten met betrekking tot de wettelijke en beleidsmatige kaders in kaart gebracht. Er is daarvoor echter geen apart criterium opgesteld.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium landschap dient conform de dorpsvisie Voorst te worden toegevoegd: behoud van de karakteristieke buurtschappen op de flank van de es.

Antwoord:

De dorpsvisie Voorst is onderdeel van het beleidskader voor het onderzoek in het kader van het aspect Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie. De es en de buurtschappen op de flank van de es zijn onderdeel van de landschappelijke analyse.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium landschap/cultuurhistorie dient te worden toegevoegd: (verlies/aantasting van) NSW landgoederen en (verlies van) zoekgebied voor het ontstaan van nieuwe landgoederen.

Antwoord:

De bestaande NSW landgoederen Beekzicht en de Ossenkamp zijn integraal onderdeel van de landschappelijke effectanalyse.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium cultuurhistorie dient te worden toegevoegd: beschermingsstatus (Nationaal Landschap), Monumentenwet '88, Provinciale Molenverordening en Gemeentelijke monumentenverordening.

Antwoord:

Al het bovenstaande is onderdeel van de wettelijke en beleidsmatige kaders voor het onderzoek in het kader van het aspect Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie. Op basis van deze kaders is het beoordelingskader voor het onderzoek opgesteld.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium cultuurhistorie dient te worden toegevoegd: het respecteren van de loop en inrichting van de historische wegen, het behoud van openheid rondom de molen, het behouden en beschermen van de historische boerderijen en hun erven in de directe omgeving, het behouden en beschermen van de historische landgoederen en buitenplaatsen.

Antwoord:

Al het bovenstaande is in het onderzoek in het kader van het aspect Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie onderzocht. Er zijn echter geen aparte criteria voor geformuleerd.

Vraag/opmerking:

Aangaande het criterium archeologie dient het verschil tussen de oostelijke en westelijke rondweg in de conclusie te worden meegenomen.

Antwoord:

Het aspect archeologie is in de beoordeling van de rondwegen en de conclusie meegenomen.

Vraag/opmerking:

Bij het criterium ruimtegebruik dient de (aantasting van) uitbreidingsmogelijkheden in het kader van de dorpsvisie op kwantitatieve wijze (oppervlakte) te worden meegenomen.

Antwoord:

In het onderzoek in het kader van het aspect Ruimtelijke Ordening & Economie is het effect op de ontwikkelingskansen voor onder meer de dorpsvisie Voorst beschouwd. Er is geen kwantitatieve analyse uitgevoerd, omdat het geen vastgesteld 'hard' beleid betreft.

## **2.7 Voorster belang en omstreken**

Vraag/opmerking:

Verwachting van (toenemende) congestie op het wegvak van de N345 ten noorden van Voorst, door realisatie van een extra rotonde op de N345.

Antwoord:

In het onderzoek in het kader van het aspect Verkeer & Vervoer is zijn de effecten op de criteria bereikbaarheid en doorstroming onderzocht. Daaruit blijken nu en in de toekomst geen knelpunten op de N345 en op de rondweg.

Vraag/opmerking:

Voeg de verkeersproblemen aan de noordzijde van het dorp en in de kern Gietelo toe aan de probleemdefinitie.

Antwoord:

De probleemdefinitie wordt in het kader van de m.e.r. niet aangepast. Provinciale Staten hebben besloten om een m.e.r. uit te voeren naar een westelijke en oostelijke rondweg om Voorst. Uit de préverkenning is de kern Gietelo niet als groot knelpunt naar voren gekomen. Om deze reden is deze kern buiten de scope van de opdracht van de Staten gehouden.

Vraag/opmerking:

Het is onduidelijk waarop de (naar beneden bijgestelde) woningbouwopgave voor Voorst is gebaseerd (van 440 woningen tot 2030 naar 100 woningen).

Antwoord:

De woningbouwopgave in de dorpsvisie is bijgesteld op basis van voortschrijdend inzicht in de demografische en economische ontwikkeling van de regio. Er is sprake van lagere groei dan eerst is aangenomen.

Vraag/opmerking:

Het doel van de bewonersavond op 18 mei 2011 is onduidelijk gecommuniceerd en niet gehaald. Relevante informatie is te summier en te laat verstrekt en de werkvorm (inloopbijeenkomst) droeg niet bij aan de doelstelling. Bewoners konden zich niet voorbereiden op het formuleren van aandachtspunten ten aanzien van het ontwerp van beide tracés.



Antwoord:

De bewonersavonden en het doel van de avonden is vooraf uitgebreid gecommuniceerd. Tijdens alle avonden was er sprake van een hoge opkomst van de bevolking. Er zijn tijdens de bewonersavonden op 18 mei en later ook 22 en 29 juni tientallen reactieformulieren ingevuld met aandachtspunten voor het ontwerp van beide rondwegen. Het verloop van de avonden heeft daarmee bijgedragen aan de realisatie van een goed ontwerp voor beide rondwegen. Deze notitie laat zien dat er volop is meegedacht over de ontwerpen.

Vraag/opmerking:

Er is geen draagvlak voor een oostelijke of westelijke rondweg om Voorst. De conclusies van de verkenning OWN worden niet gedeeld door een groot deel van de bevolking van Voorst.

Antwoord:

Ter kennisgeving aangenomen. Uit de ingediende reacties tijdens en na de inloopavonden blijkt weerstand bij veel bewoners tegen één of beide rondwegen. Deze kennis wordt door middel van de voorliggende notitie meegenomen in de verdere besluitvorming.

Vraag/opmerking:

De provincie moet in dialoog gaan met de bevolking van Voorst over de vraag of een regionale oplossing wel/geen alternatief is. Er moet beter worden uitgelegd waarom niet-lokale oplossingen niet realistisch zijn.

Antwoord:

In het kader van het MER N345 Voorst ter kennisgeving aangenomen. Deze kennis wordt door middel van de voorliggende notitie meegenomen in de verdere besluitvorming.

## **2.8 Voetbalvereniging Voorst**

Vraag/opmerking:

Er moet een veilige route van en naar het sportterrein van VV Voorst worden meegenomen in het ontwerp van beide rondwegen.

Antwoord:

In het onderzoek naar beide rondwegen in het kader van het aspect Verkeer & Vervoer is de verkeersveiligheid op de route van en naar de sportvereniging en andere instellingen aan de Beelelaan onderzocht. Voor de aanleg van de oostelijke rondweg en de doorsnijding van de Bongerdskamp zijn in dat kader mitigerende maatregelen voorgesteld. Die mitigerende maatregelen waarborgen de verkeersveiligheid voor het verkeer van/naar de voetbalvereniging. Indien gekozen wordt voor een oostelijke rondweg, zal over het treffen van eventuele mitigerende maatregelen nader worden besloten. Na de keuze van een oostelijke danwel een westelijke rondweg kan verder invulling worden gegeven aan de inrichting en ontsluiting van met name de fietsstructuur rond de sportvereniging.

Vraag/opmerking:

Het ontwerp van het oostelijke tracé gaat ten koste van het trainingsveld en heeft mogelijk effect op de ligging van het hoofdveld. De mogelijkheden voor compensatie dienen onderdeel te worden van het beoordelingskader.

Antwoord:

De ligging van de oostelijke rondweg is zo gekozen dat deze tot een minimaal ruimtebeslag leidt ten koste van de voetbalvelden. Zie daarvoor de ontwerpnotitie. In het onderzoek in de m.e.r. zijn de negatieve effecten (ook ruimtebeslag op de voetbalvelden) in kaart gebracht. Eventuele mogelijkheden voor compensatie zijn geen onderdeel van het beoordelingskader. Dit wil niet zeggen dat er geen compensatiemogelijkheden zijn. In het vervolgtraject, bij de uitwerking van de oostelijke rondweg, als deze de voorkeur krijgt, wordt hier verder op ingegaan.

## **2.9 Zienswijzen na inloopavond 18 mei**

Tijdens de inloopavond op 18 mei konden mensen enerzijds opmerkingen plaatsen en vragen stellen bij de notitie R&D (en de opzet en aanpak van het onderzoek in de m.e.r.). Anderzijds konden mensen opmerkingen plaatsen en vragen stellen over de ontwerpen van het westelijke en oostelijke tracé en de zoekgebieden. Vragen en opmerkingen aangaande de notitie R&D zijn aangemerkt als zienswijze.

Zienswijze 1:

Het kerkenpad is een veelgebruikt wandelpad dat landschappelijk, cultuurhistorisch en ecologisch van waarde is, in samenhang met agrarisch gebruik (aangegeven op kaart).

Er zijn twee poelen van ecologische waarde aanwezig ten oosten van Voorst (aangegeven op kaart). Verder is er via de indiener van de zienswijze informatie beschikbaar over de locaties van (beschermde) flora en fauna.

Antwoord:

Bovenstaande informatie is betrokken in het onderzoek naar Landschap, Cultuurhistorie & Archeologie en het onderzoek naar Natuur & Ecologie. Ook in het ontwerp van beide rondwegen is rekening gehouden met de ligging van poelen en de locaties van beschermde flora en fauna.

Zienswijze 2:

Er dient rekening te worden gehouden met de overwegende westenwind bij het onderzoek naar geluid en fijn stof (luchtkwaliteit).

Antwoord:

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften. Op grond daarvan is rekening gehouden met klimatologische omstandigheden en meteorologische invloeden.

### **3 INLOOPAVOND 18 MEI 2011**

#### **3.1 Ontvangen reacties**

##### **3.1.1 Algemeen**

Tijdens en na de inloopavond van 18 mei 2011 zijn circa 80 schriftelijke reacties ontvangen. Drie van deze reacties zijn aangemerkt als zienswijze op de notitie R&D. Alle overige reacties hadden betrekking op het ontwerpproces of in de reacties werd een voorkeur of weerstand voor of tegen de realisatie van één of beide tracés geuit.

##### **3.1.2 Aard van de reacties**

In verreweg het grootste deel van de reacties uiten mensen hun voorkeur of weerstand tegen een westelijke of oostelijke rondweg, of tegen beide tracés. Dit geldt ook voor de reacties die zijn geuit tijdens en na de inloopavonden op 22 en 29 juni. Uit de reacties blijkt in dat kader geen heersende meerderheid van mensen voor of tegen één van beide alternatieven. Hieronder wordt ingegaan op de meest gehanteerde argumenten.

In een groot deel van de reacties wordt een weerstand geuit tegen beide alternatieven. Veel mensen geven daarbij hun visie op de problematiek en oplossingsrichtingen weer:

- Er is volgens een groot deel van de indieners geen sprake van een lokaal probleem in Voorst, maar een regionaal probleem (in de Stedendriehoek, tevens veroorzaakt door verkeer uit de Achterhoek). Mensen uiten hun angst voor toenemende problematiek door de groei van het verkeer.
- Er is volgens deze indieners onder de bewoners in de kern geen draagvlak voor een oostelijke of westelijke rondweg om Voorst.
- Er wordt meermalen gepleit voor zogenaamde “regionale varianten” die tevens het doorgaande verkeer om de kernen de Hoven (bij Zutphen) en Gietelo (ten noorden van Voorst) leiden, of voor het zogenaamde spoorbaantracé.
- Als een regionale variant niet mogelijk is, pleiten verschillende mensen voor behoud van het bestaande tracé en voor maatregelen op het bestaande tracé om het doorgaande verkeer te ontmoedigen (zoals verkeerslichten). In een aantal reacties wordt gesteld dat de nadelen van een rondweg om Voorst niet opwegen tegen de oplossing van het probleem.

Mensen die hun weerstand uiten tegen een oostelijke rondweg, hanteren vooral de volgende argumenten:

- Het landschap ten oosten van Voorst is volgens hen cultuurhistorisch zeer waardevol. Het is een open en gaaf landschap. Het dorpsgezicht wordt aangetast. Ook in natuurlijk opzicht is het landschap zeer waardevol, met habitats voor verschillende (beschermde) diersoorten.
- Het gebied ten oosten van Voorst is volgens hen van recreatieve waarde en daarom van economische waarde voor Voorst. Het kerkenpad wordt veelvuldig als recreatieve wandelroute benoemd.

Mensen die hun weerstand uiten tegen een westelijke rondweg, hanteren vooral de volgende argumenten:

- Er worden ten westen van Voorst veel wegen doorsneden, waardoor Voorst wordt afgesloten van het buitengebied (en andersom). Tevens zal er volgens indieners geen ruimte meer voor uitbreiding van Voorst zijn, als de westelijke rondweg wordt gerealiseerd.

- Een tracé ten westen van Voorst leidt volgens hen tot negatieve effecten op de leefbaarheid in Voorst (vooral geluid en fijn stof), door een overwegende westenwind.
- Ten westen van Voorst bevinden zich volgens hen verschillende bosjes, waarin (beschermde) diersoorten leven.

Tijdens en na de inloopavond van 18 mei wordt in enkele reacties onvrede geuit over het participatieproces. De indieners van de reacties stellen dat de provincie onvoldoende rekening houdt met de mening van de bevolking van Voorst. Het betreft in zeer weinig reacties de organisatie van het proces of de geboden kansen voor inspraak.

Naast bovenstaande punten zijn er in de reacties concrete aandachtspunten benoemd ten behoeve van de uitwerking van de oostelijke en westelijke rondweg, zoals:

- Verdiepte aanleg van de tracés;
- Bosjes en poelen met (beschermde) flora en fauna aan weerszijden van Voorst;
- De recreatieve en cultuurhistorische waarde van gebied ten oosten van Voorst, inclusief het kerkepad.

Bovenstaande en andere aandachtspunten zijn in het ontwerpproces meegenomen. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de ontvangen aandachtspunten en de wijze waarop ze in het ontwerpproces en/of de m.e.r. zijn meegenomen.

## **3.2 Wat is er met de reacties gedaan?**

### 3.2.1 Inleiding

Zoals in de voorgaande paragraaf is te lezen, zijn de reacties grofweg in te delen in twee groepen:

- Reacties waarin een voorkeur of weerstand wordt geuit tegen één of beide tracés, met bijbehorende argumenten.
- Reacties waarin concrete aandachtspunten voor het ontwerpproces zijn benoemd.

De eerste groep reacties is, gedurende het ontwerpproces, vooral ter kennisgeving aangenomen. In de voorgaande paragraaf hebben deze reacties een plek gekregen in deze notitie. Deze notitie en het MER vormen beide input voor de politieke besluitvorming.

De tweede groep reacties zijn meegenomen in het ontwerpproces en hebben bijgedragen aan de uitwerking van het ontwerp van de westelijke en oostelijke rondweg. Hieronder wordt ingegaan op enkele concrete punten die in het ontwerpproces zijn meegenomen. In de ontwerpnotitie is uitgebreid ingegaan op de keuzes die ten grondslag liggen aan de conceptontwerpen. De ontwerpnotitie is een bijlage bij het MER en beschrijft de onderbouwing bij het conceptontwerp van het oostelijke en westelijke tracé.

### 3.2.2 Aandachtspunten voor beide tracés

In verschillende reacties wordt de wens geuit om één of beide tracés verdiept aan te leggen, ten behoeve van landschappelijke inpassing van de tracés. Verdiepte aanleg van één of beide tracés is afhankelijk van de technische haalbaarheid, vooral in verband met de grondwaterstanden en de daaruit volgende (hoge) kosten voor de aanleg van de weg. Alleen de westelijke rondweg is in dat kader in het conceptontwerp iets verlaagd in het landschap.

In verschillende reacties wordt de vraag gesteld of beide tracés niet volledig buiten de bebouwde kom op de bestaande N345 kunnen worden aangesloten. Bij de bepaling van de locaties van de aansluiting is in dat kader in eerste instantie uitgegaan van de beschreven zoekgebieden (de focus van het ontwerpproces). De grenzen van het zoekgebied zijn gebaseerd op de verkenning maar geven geen 'harde' grenzen weer, bij goede redenen (onder meer redenen betreffende verkeer, landschap, ruimte, natuur) kan er van worden afgeweken. Op basis van de afweging tussen deze aspecten, sluiten de rondwegen ten noorden van Voorst binnen de bestaande komgrens op de Rijksstraatweg (huidige N345) aan.

Vaak is de vraag gesteld hoe de verbindingen tussen kern en buitengebied (zoveel mogelijk) in stand worden gehouden. Men is bang dat het dorp wordt opgesloten door realisatie van een rondweg. Deze vraag speelt vooral in relatie tot de westelijke rondweg. In het ontwerp van beide rondweg is hiermee rekening gehouden door het ontwerpen van een ongelijkvloerse kruising in elke rondweg en door het ontwerp van parallelwegen. Door middel van parallelwegen worden bestaande verbindingen omgeleid naar de Rijksstraatweg en de kern.

Verschillende malen is de vraag gesteld wat er met de bestaande weg in Voorst gebeurt na de realisatie van een rondweg. De bestaande Rijksstraatweg in de kern is echter geen onderdeel van het project N345 Rondweg Voorst. Er vloeien daarom geen concrete maatregelen betreffende de Rijksstraatweg uit dit project voort. Wel is afwaardering van de Rijksstraatweg een voorwaarde voor een effectieve werking van een oostelijke of westelijke rondweg. Zie daarvoor ook het MER. Daarom is er in het kader van het MER een visie op de Rijksstraatweg ontwikkeld, gebaseerd op verkeerskundige en landschappelijke overwegingen. Deze visie is in het hoofdrapport MER beschreven.

Verschillende malen worden er vragen gesteld over de zoekgebieden van de tracés en waarom deze zijn verschoven ten opzichte van eerdere informatie. De zoekgebieden zijn in het ontwerpproces echter niet als harde grenzen gehanteerd, geven de focus van het ontwerpproces weer. In de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER) is de ligging en het verloop in het conceptontwerp van beide tracés nader onderbouwd.

### 3.2.3 Aandachtspunten voor het westelijke tracé

Ten westen van Voorst is er aan de Bolkhofsweg een bosje aanwezig waarin beschermde diersoorten leven. In enkele reacties wordt ook gesteld dat er in het bosje trilveen aanwezig is. Gedurende het ontwerpproces zijn er inderdaad beschermde diersoorten aangetroffen. De benoemde locatie is in het conceptontwerp van de westelijke rondweg ontzien. Zie voor een nadere onderbouwing hoofdstuk 9 van de ontwerpnotitie.

In enkele reacties wordt de voorkeur geuit voor een aansluiting van het tracé op de Enkweg, waardoor vrachtverkeer naar het bedrijventerrein in Voorst niet meer langs de woningen aan de Enkweg hoeft te rijden. Er is in het conceptontwerp van de westelijke rondweg niet voor een aansluiting op de Enkweg gekozen, overwegende de ongewenste onderbreking van de doorgaande verbinding en de verkeersveiligheid op de rondweg. Zie verder hoofdstuk 9 van de ontwerpnotitie.

Ten westen van Voorst is een boerenbedrijf aanwezig, waarvoor verdere bedrijfsvoering na realisatie van een westelijke rondweg onmogelijk wordt. Gedurende het

ontwerpproces zijn de eigenaren die door één van beide rondwegen direct in hun eigendom worden geschaad zoveel mogelijk persoonlijk benaderd. De ontwerpen voor beide rondwegen zijn, op basis van de informatie uit de gesprekken, vervolgens geoptimaliseerd. Dit neemt niet weg dat er altijd negatieve (ruimtelijke en economische) effecten aanwezig zullen zijn.

#### 3.2.4 Aandachtspunten voor het oostelijke tracé

In verschillende reacties wordt gevraagd rekening te houden met het recent in ere herstelde kerkenpad (en andere recreatieve routes) ten oosten van Voorst. Door een oostelijke rondweg wordt deze route doorsneden. In het ontwerpproces is geprobeerd om de bestaande fiets- en wandelroutes zoveel mogelijk te behouden, al dan niet door middel van (kleine) omleidingen. Nieuwe wandelroutes (in de landschappelijke visie) sluiten zoveel mogelijk aan op de bestaande routes.

In verschillende reacties wordt gevraagd rekening te houden met de bestemmingen aan de Beelelaan en de doorsnijding van de Bongerdskamp. Onder andere kinderen naar een zorginstelling en de voetbalclub VV Voorst moeten de andere kant van de rondweg bereiken. In het ontwerpproces is beschouwd welke maatregelen nodig zijn om de bestemmingen aan de Beelelaan bereikbaar te houden en om een veilige route naar de Beelelaan te realiseren. Overwegende financiële haalbaarheid is er voor gekozen om geen ongelijkvloerse kruising onder of over de oostelijke rondweg te realiseren.

Het oostelijke tracé doorsnijdt water dat van belang is in het Raamplan Herstel Voorsterbeek van het Waterschap. In het ontwerpproces is met dit plan rekening gehouden en is de doorsnijding van de benoemde waterlopen gemitigeerd door middel van het opnemen van duikers in het conceptontwerp.

Zwaar verkeer met een bestemming aan de Bongerdskamp is nu verplicht om via de Beelelaan naar de N345 te rijden, zodat dit verkeer niet door de kern rijdt. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden door middel van een parallelweg vanaf de Bongerdskamp naar de Rijksstraatweg in Voorst.

Ten oosten van Voorst zijn verschillende dassenburchten en poeltjes met (beschermd) diersoorten aanwezig. Gedurende het ontwerpproces zijn er inderdaad beschermd diersoorten aangetroffen. De benoemde locaties zijn zoveel mogelijk ontzien.

In verschillende reacties wordt voorgesteld om de aansluitingen verder van de kern te verleggen, waardoor wordt verondersteld dat de leefbaarheid in de kern verbeterd. Het complex van de voetbalvereniging kan volgens verschillende reacties eenvoudig worden verplaatst. In het ontwerpproces is het oostelijke tracé geoptimaliseerd o.b.v. overwegingen ten aanzien van onder meer leefbaarheid en ruimte.

## 4 INLOOPAVOND 22 JUNI 2011

### 4.1 Ontvangen reacties

#### 4.1.1 Algemeen

Tijdens en na de inloopavond van 22 juni zijn circa 30 schriftelijke reacties ontvangen. De reacties zijn grofweg (net als tijdens/na 18 mei) in te delen in twee groepen:

- Reacties waarin een bepaalde voorkeur of weerstand wordt geuit voor of tegen één of beide tracés;
- Reacties waarin concrete aandachtspunten zijn benoemd ten aanzien van het ontwerp van (in dit geval) het oostelijke tracé.

Hieronder wordt ingegaan op de aard van de reacties.

#### 4.1.2 Aard van de reacties

In een groot deel van de reacties wordt een weerstand geuit tegen één of beide alternatieven. Enkele mensen geven daarbij opnieuw hun visie op de problematiek en oplossingsrichtingen weer en hanteren daarbij dezelfde argumenten als in de reacties n.a.v. de inloopavond van 18 mei (zie daarvoor het voorgaande hoofdstuk).

Verder zijn de volgende concrete aandachtspunten en vragen benoemd die relevant zijn voor het onderzoek in de m.e.r.:

- In verschillende reacties wordt gevraagd om een veilige verbinding voor het fiets- en voetgangerverkeer van/naar de Beelelaan, waaraan bestemmingen zoals VV Voorst en zorginstelling Pluryn zijn gelegen. Er wordt voorgesteld om een tunnel te realiseren in de Bongerdskamp of om het langzame verkeer via de rotonde op de zuidelijke aansluiting te laten oversteken via een gefaseerde oversteek (met geleider). Het laatste al dan niet in combinatie met fietspaden in twee richtingen aan één zijde van de N345 en een gefaseerde oversteek bij het kruispunt N345/Hezeweg/Beelelaan.
- In een enkele reactie wordt gevraagd of de zuidelijke aansluiting niet verder in zuidelijke richting kan worden verlegd, waardoor volgens indieners het verkeer naar de Beelelaan tevens veilig ontsloten kan worden. De sportvelden dienen dan verplaatst te worden.
- Vragen over de tunnel in de Voorsterklei. Mensen uiten zowel de wens om deze te beperken tot gebruik door fietsers als deze te laten gebruiken door alle verkeer. Onder andere in relatie tot omrijdafstanden voor landbouwverkeer.
- Er is mogelijk sprake van een brandstofleiding onder de sportvelden en de huidige weg.
- De parallelweg bij de noordelijke aansluiting wordt als te krap ervaren voor vrachtverkeer met een bestemming aan de huidige Rijksstraatweg en voor klanten van het Ribhouse aan de Rijksstraatweg.
- Ten oosten van Voorst zijn dassenburchten, steenuilen en flora aanwezig.

Door middel van bovenstaande punten worden de ingebrachte punten n.a.v. de inloopavond op 18 mei grotendeels herhaald.

Tot slot uiten verschillende mensen hun waardering voor de geboden inspraakmogelijkheden en de organisatie. Tevens zijn verschillende mensen positief te spreken over het ontwerp van de rondweg, hoewel ze altijd nog liever een andere oplossing zien (een regionale oplossing of geen rondweg maar maatregelen aan de bestaande weg).

## **4.2 Wat is er met de reacties gedaan?**

De eerste groep reacties (waarin een voorkeur of weerstand wordt geuit) is gedurende het ontwerpproces vooral ter kennisgeving aangenomen. In het voorgaande hoofdstuk hebben deze reacties een plek gekregen in deze notitie. Deze notitie en het MER vormen beide input voor de politieke besluitvorming.

De tweede groep reacties zijn meegenomen in de m.e.r. en hebben bijgedragen aan de inhoud van het onderzoek en de inhoud van het MER.



## **5 INLOOPAVOND 29 JUNI 2011**

### **5.1 Ontvangen reacties**

#### 5.1.1 Algemeen

Tijdens en na de inloopavond van 29 juni zijn ruim 30 schriftelijke reacties ontvangen. De reacties zijn grofweg (als tijdens/na 18 mei en 22 juni) opnieuw in te delen in twee groepen:

- Reacties waarin een bepaalde voorkeur of weerstand wordt geuit voor of tegen één of beide tracés;
- Reacties waarin concrete aandachtspunten zijn benoemd ten aanzien van het ontwerp van (in dit geval) het westelijke tracé.

Hieronder wordt ingegaan op de aard van de reacties.

#### 5.1.2 Aard van de reacties

In een groot deel van de reacties wordt een weerstand geuit tegen één of beide alternatieven. Enkele mensen geven daarbij opnieuw hun visie op de problematiek en oplossingsrichtingen weer en hanteren daarbij dezelfde argumenten als in de reacties n.a.v. de inloopavond van 18 mei (zie daarvoor hoofdstuk 3).

Verder zijn de volgende concrete aandachtspunten en vragen benoemd die relevant zijn voor het onderzoek in de m.e.r.:

- Er zijn volgens verschillende mensen meer kruisingen nodig om het fietsverkeer en ander verkeer veilig en snel de rondweg te laten kruisen. De Tuinstraat en Klarenbeekseweg worden aangewezen als belangrijke verbindingen, naast de Enkweg.
- Er zijn volgens een enkele reactie te weinig veilige oversteekplaatsen voor voetgangers aanwezig.
- Verschillende bedrijven (natuurcamping, streekwinkel) worden volgens ingediende reacties negatief beïnvloed in hun bedrijfsvoering door overlast van de rondweg en/of door afsluiting van het dorp.
- Gedurende bepaalde delen van het jaar is er sprake van een hogere grondwaterstand ten westen van Voorst.

Tot slot uiten verschillende mensen hun waardering voor de geboden inspraakmogelijkheden en de organisatie (zelfde commentaar als in H4). Tevens zijn verschillende mensen positief te spreken over het ontwerp van de rondweg, hoewel ze altijd nog liever een andere oplossing zien (een regionale oplossing of geen rondweg maar maatregelen aan de bestaande weg).

### **5.2 Wat is er met de reacties gedaan?**

De eerste groep reacties (waarin een voorkeur of weerstand wordt geuit) is gedurende het ontwerpproces vooral ter kennisgeving aangenomen. In hoofdstuk 3 hebben deze reacties een plek gekregen in deze notitie. Deze notitie en het MER (de resultaten van het onderzoek naar de effecten van beide tracés) vormen beide input voor de politieke besluitvorming. De tweede groep reacties zijn meegenomen in de m.e.r. en hebben bijgedragen aan de inhoud van het onderzoek en de inhoud van het MER.

## 6

### EVALUATIE

Tijdens alle drie inloopavonden uiten aanwezigen nadrukkelijk hun weerstand tegen, of hun voorkeur voor, één van beide tracés. Een groot deel van de aanwezigen uit hun weerstand tegen beide tracés en pleit voor andere oplossingen. Op geen enkele avond is er een heersende meerderheid aanwezig voor één van beide tracés.

Daarnaast zijn door verschillende mensen inhoudelijke aandachtspunten ingebracht die hebben bijgedragen aan de optimalisatie van het ontwerp van beide tracés en/of aan de inhoud van het onderzoek in de milieueffectrapportage. In de ontwerpnotitie is uitgebreid ingegaan op de keuzes en afwegingen die ten grondslag liggen in de conceptontwerpen van beide rondwegen. In het MER is het effectonderzoek naar beide rondwegen beschreven.

=O=O=O=