

# Project Folding Boxboard Eerbeek B.V.

Van alternatieven naar een voorkeursalternatief

Bundeling reacties omgevingsproces  
september-november 2021

16-11-2021



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
1.1	Achtergrond.....	3
1.2	Doelstelling .....	3
1.3	Proces .....	4
1.3.1	<b>Participatie in de planuitwerkingsfase</b> .....	<b>5</b>
1.4	Leeswijzer .....	6
<b>2</b>	<b>Input omgeving voor bestuurlijke keuze VKA</b> .....	<b>7</b>
2.1	Welke aanvullende maatregelen kunnen effect op de omgeving verminderen? .....	7
2.2	Zijn er nog andere aanpassingen mogelijk om de leefbaarheid te vergroten? .....	9
2.3	Welk omgevingseffect moet volgens u de meeste aandacht krijgen? .....	10
2.4	Wat vindt u belangrijk om de bestuurder mee te geven voor de keuze VKA? .....	11
2.5	Aandachtspunten voor inrichten van het terrein van FBE .....	13
2.6	Specifieke aandachtspunten voor de verschillende ontsluitingsroutes .....	14
2.6.1	<b>Route A</b> .....	<b>14</b>
2.6.2	<b>Route B</b> .....	<b>15</b>
2.6.3	<b>Route C</b> .....	<b>16</b>
2.6.4	<b>Route D</b> .....	<b>17</b>
2.6.5	<b>Route E</b> .....	<b>17</b>
2.7	Groenzone en geluidswand Poelkampstraat en Volmolenweg .....	18
<b>3</b>	<b>Vervolgproces</b> .....	<b>20</b>
3.1	Keuze voorkeursalternatief .....	20
3.2	Vervolgstappen .....	20

# 1 Inleiding

Voor de bedrijfslocatie voor het bedrijf Folding Boxboard Eerbeek B.V. (voorheen Mayr-Melnhof Eerbeek B.V.) en een ontsluitingsroute voor vrachtverkeer wordt een inpassingsplan opgesteld. Ook wordt een vergunning voorbereid voor het vervangen van de pulpinstallatie. De onderzoeken naar de effecten op milieu en omgeving zijn afgerond. Op dit moment staan we voor de keuze van een voorkeursalternatief (VKA). Deze keuze is een gebaseerd op een brede afweging. Naast de resultaten van de onderzoeken naar de effecten op milieu en omgeving, de eigendomssituatie en de financiële uitvoerbaarheid wordt ook de input uit de omgeving meegewogen. De opmerkingen, aandachtspunten en afwegingen die wij hebben ontvangen tijdens het omgevingsproces in september, oktober en november 2021 zijn gebundeld in deze notitie.

## 1.1 Achtergrond

In september 2019 vernietigde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) het planonderdeel bedrijfsbestemming Mayr-Melnhof Eerbeek B.V. (nieuwe naam Folding Boxboard Eerbeek B.V. (FBE)) in het bestemmingsplan Eerbeek. De RvS gaf in de uitspraak aan dat het bestemmingsplan gerepareerd moet worden. De provincie Gelderland repareert de bestemming via een provinciaal inpassingsplan (PIP). Een inpassingsplan is een bestemmingsplan van de provincie. In dit plan worden de kaders en randvoorwaarden voor bedrijfsbestemming van FBE vastgelegd.

De RvS gaf in haar uitspraak aan dat onvoldoende onderbouwd was wat de effecten op de omgeving zijn als gevolg van de opgenomen uitbreidingsruimte voor het bedrijf. Ook gaf zij aan dat bezien moest worden of maatregelen op het terrein zelf mogelijk zijn om de overlast voor omwonenden te beperken (inwaarts zoneren). Daarnaast gaf de RvS aan dat nieuwe bestemmingen in de groenzone langs de Coldenhovenseweg beter onderbouwd moesten worden.

Begin 2020 is gestart met de procedure om te komen tot een nieuw inpassingsplan. Uitbreiding van de vergunde productiecapaciteit is *geen* onderdeel meer van het inpassingsplan. Het vervangen van de pulpinstallatie wel.

Tijdens de eerste fase van het opstellen van het Milieueffectrapport (MER), de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (zomer 2020), is uit het participatietraject de vraag gekomen om het onderzoek breder in te steken. Met name de direct omwonenden vroegen om de verkeersafwikkeling buiten het terrein van toen nog Mayr-Melnhof ook mee te nemen in het onderzoek en het provinciaal inpassingsplan. De stuurgroep Eerbeek-Loenen heeft ingestemd met de verbreding van de scope van het onderzoek. Ook de aan- en afrijdroute van vrachtverkeer naar Folding Boxboard Eerbeek B.V. maakt nu onderdeel uit van de onderzoeken.

## 1.2 Doelstelling

In het inpassingsplan leggen we de bestemming en de gebruiks- en bouw mogelijkheden op en om het terrein van Folding Boxboard Eerbeek vast. Ook de aanpassingen van bestemmingen die nodig zijn om een verbeterde of nieuwe ontsluitingsroute te maken, worden vastgelegd in het inpassingsplan. We streven daarbij naar een balans tussen bedrijvigheid en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het dorp Eerbeek.

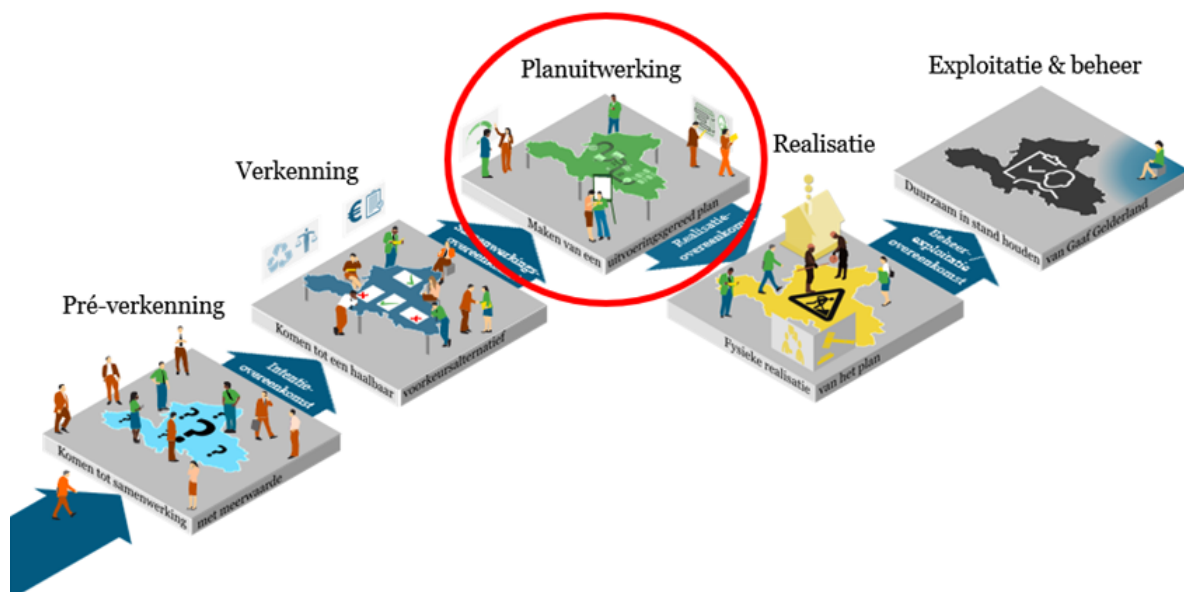
Doorgerekend is wat de effecten op milieu en omgeving zijn bij het volledig benutten van de vergunde productiecapaciteit. Een aantal nieuwe ontwikkelingen zoals de geluidswand langs de Poelkampstraat en vervangen van de pulpinstallatie zijn daarin meegenomen. De MER-onderzoeken geven inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven.

De doelstelling voor het inpassingsplan is om:

- Een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor Folding Boxboard Eerbeek mogelijk te maken én
- Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Eerbeek te borgen.

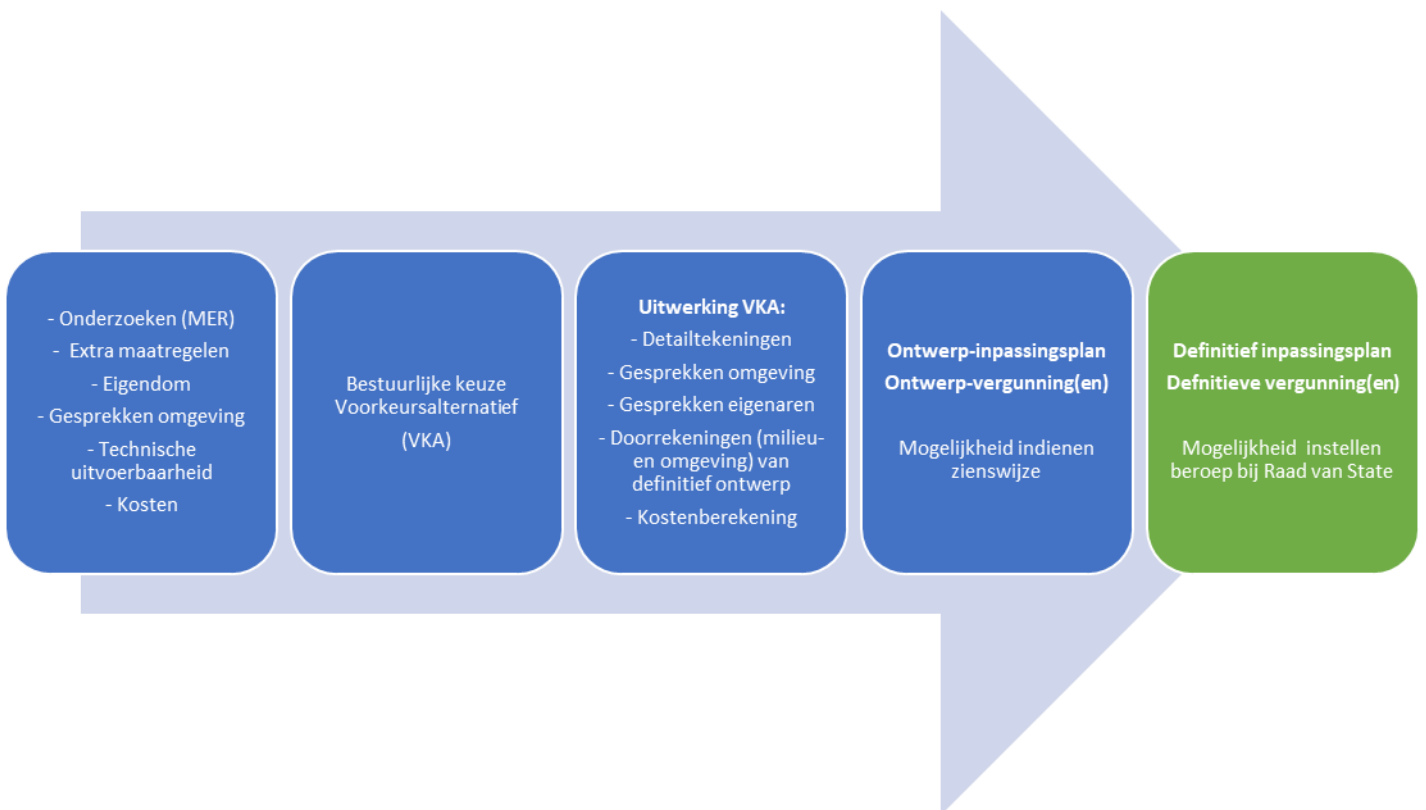
### 1.3 Proces

Alle projecten binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 doorlopen dezelfde processtappen. Bij iedere stap wordt duidelijker of en hoe het project uitgevoerd kan worden. Iedere stap in het proces is een GO of NO GO moment. Als blijkt dat een stap niet positief wordt afgesloten, volgt er geen verdere uitwerking meer. Besluiten de partners om door te gaan naar de volgende fase, dan borgen zij de afspraken in een overeenkomst. Net als het project zelf worden de onderlinge afspraken tussen partners steeds concreter. Het project FBE zit nu in de planuitwerkingsfase.



Afbeelding 1: Processtappen gebiedsontwikkeling

Voor het project FBE staan we voor de keuze van een voorkeursalternatief (VKA). Voor de bedrijfslocatie en voor de verkeersafwikkeling zijn verschillende alternatieven in de MER-onderzoeken doorgerekend. De effecten voor milieu en omgeving zijn daarmee in beeld. Ook is bekeken of mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden om de negatieve effecten op milieu en omgeving te verminderen. De uitkomsten van deze onderzoeken en de mogelijke mitigerende maatregelen zijn belangrijk bij de keuze voor het VKA. Maar bij de keuze voor het VKA kijken we naar meer punten dan alleen de MER-onderzoeken. Ook de inbreng van de omgeving en omwonenden, de eigendomssituatie en de financiële haalbaarheid nemen we mee in de afweging.



Afbeelding 2: Planuitwerkingsfase, proces op hoofdlijnen

### 1.3.1 Participatie in de planuitwerkingsfase

In de planuitwerkingsfase wordt veel informatie verzameld en wordt er gerekend en getekend. Alles moet zo ver uitgewerkt worden dat aan het eind van deze fase de bestemmingen en de gebruiks- en bouwmogelijkheden concreet zijn.

De stuurgroep heeft aangegeven dat zij participatie een belangrijk onderdeel vindt van het proces. Zeker in de planuitwerkingsfase zitten veel momenten waarop de inbreng van de omgeving bijdraagt aan een beter besluit.

Participatie is een doorlopend proces. De georganiseerde momenten in de planuitwerkingsfase tot nu toe zijn hieronder weergegeven:

- *Tervisielegging NRD (september 2020)*: de ingediende zienswijzen hebben ertoe geleid dat naast varianten voor het bedrijfsterrein van FBE ook vijf verschillende ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer in de MER-onderzoeken zijn onderzocht.
- *Oplevering resultaten MER-onderzoeken (juni 2021)*: de MER-onderzoeken zijn vroeg in het proces openbaar gemaakt. Met de belangstellenden zijn zowel de onderzoeksopzet als de resultaten van de onderzoeken besproken. Dit heeft ertoe geleid dat de belangstellenden goed geïnformeerd zijn om te kunnen adviseren over de keuze van het VKA. Ook hebben we veel aandachtspunten opgehaald die bij de uiteindelijke doorrekening van het VKA worden meegenomen zodat de kwaliteit van de onderzoeken verbetert (bijvoorbeeld beter aansluit op de werkelijke situatie). Om de grote hoeveelheid en vaak complexe, informatie op een laagdrempelige manier te delen is een samenvattende notitie geschreven, zijn ingesproken presentaties gedeeld en zijn per milieuthema verschillende vragenuren met de experts van

het onderzoeksbureau georganiseerd. Alle vragen zijn beantwoord in een gebundelde ‘vraag-en-antwoordlijst’ op de website.

- *Individuele gesprekken met direct belanghebbenden (september 2021)*: de onderzochte nieuwe ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer particulier eigendom wordt verworven. Met de eigenaren van woonhuizen/bedrijfspanden/gronden die onderdeel uitmaken van één of meerdere mogelijke ontsluitingsroutes zijn individuele gesprekken gevoerd. Zij hebben op deze wijze hun persoonlijke belang mee kunnen geven voor de keuze van het VKA.
- *Openbare bijeenkomsten (september 2021)*: voor de overige belanghebbenden en belangstellenden zijn in kleine settings bijeenkomsten georganiseerd. Het doel van de bijeenkomsten was tweeledig: informeren over de resultaten van de MER-onderzoeken en mogelijke mitigerende maatregelen per alternatief én het bespreken/ophalen van aandachtspunten die betrokken moeten worden bij de keuze voor het VKA.
- *Veldbezoek en bestuurlijk gesprek (oktober 2021)*: meerdere bewonersgroepen hebben na de openbare bijeenkomsten verzocht om een bestuurlijk gesprek, voorafgaand aan de keuze voor een VKA. Om dit mogelijk te maken is de besluitvorming met drie weken uitgesteld. Omwonenden van de vijf onderzochte ontsluitingsroutes hebben de mogelijkheid gekregen om in gesprek te gaan met de gedeputeerde en wethouder (portefeuillehouders Eerbeek-Loenen 2030). Zij hebben elkaar gesproken tijdens een rondwandeling door het gebied.
- *Inloopmiddag Poelkampstraat en Volmolenweg (november 2021)*: de groenzone en geluidswand aan de Poelkampstraat en de Volmolenweg zijn onderdeel van het inpassingplan en het MER. In de beide varianten voor de bedrijfsinrichting is deze zone hetzelfde en daardoor niet afhankelijk van de keuze voor het VKA. Tijdens de inloopmiddag zijn wensen en aandachtspunten opgehaald voor inrichting van de groenzone en geluidswand. Deze inbreng wordt als klanteisen meegenomen in het definitiefontwerp.

## 1.4 Leeswijzer

In deze notitie zijn kort en bondig de opmerkingen en aandachtspunten gebundeld die tijdens het participatieproces in september tot en met november 2021 zijn opgehaald. Deze informatie hebben wij tijdens individuele gesprekken, bijeenkomsten, schriftelijk en tijdens de rondwandeling ontvangen. De opmerkingen en aandachtspunten zijn gerubriceerd naar de vragen die we hebben gesteld. Wanneer een opmerking meerdere malen is gemaakt, is deze omwille van de leesbaarheid eenmaal opgenomen in deze notitie. Tijdens het bestuurlijk gesprek met de omgeving hebben meerdere bewonersgroepen een gezamenlijke reactie gegeven. Zij hebben een voorkeur uitgesproken voor een bepaalde route en deze onderbouwd. De punten die zijn aangedragen zijn terug te lezen in paragraaf 2.6 van deze notitie. De klanteisen die zijn opgehaald voor de inrichting van de groenzone en geluidswand Poelkampstraat zijn weergegeven in paragraaf 2.7.

In de inleiding van iedere paragraaf is een samenvatting opgenomen. Hierin zijn de meest genoemde punten belicht. Deze samenvatting dekt niet alle opmerkingen en aandachtspunten die zijn meegegeven. Voor het volledige overzicht adviseren wij u de gehele notitie door te nemen.

## 2 Input omgeving voor bestuurlijke keuze VKA

Tijdens de individuele gesprekken en de bijeenkomsten hebben we de aanwezigen een aantal vragen voorgelegd. Deze vragen hadden tot doel om het advies van de omgeving aan de bestuurders zo concreet mogelijk te maken.

Vragen aan omgeving:

- 1) Zijn er nog maatregelen te bedenken die effect op de omgeving kunnen verminderen?
- 2) Zijn er nog andere aanpassingen mogelijk die de leefbaarheid vergroten?
- 3) Welk omgevingseffect moet voor u de meeste aandacht krijgen?
- 4) Wat vindt u belangrijk dat een bestuurder meeneemt zijn de keuze VKA?

Naast opmerkingen en aandachtspunten op deze vier vragen hebben wij ook aandachtspunten ontvangen over de terreininrichting van FBE, de specifieke routes en de groenzone en geluidswand Poelkampstraat/Volmolenweg. Ook deze punten zijn meegenomen in deze notitie.

### 2.1 Welke aanvullende maatregelen kunnen effect op de omgeving verminderen?

Tijdens de bijeenkomsten en gesprekken zijn mitigerende maatregelen besproken die het team van experts effectief lijken om overlast voor de omgeving te verminderen. De aanwezigen is gevraagd om te reageren op deze maatregelen en de lijst met mogelijke maatregelen aan te vullen.

Zonder volledig te kunnen zijn komen de suggesties en aanbevelingen neer op:

- Aanvullende maatregelen op het terrein zelf. Egaliseren van het terrein en maatregelen treffen aan de heftrucks om geluidsoverlast te verminderen. Ook voorkomen van verwaaiing van houtchips en isoleren van bebouwen wordt genoemd.
- Uitplaatsen van bedrijfsprocessen en toepassen van innovatieve technieken om overlast te verminderen.
- Aanvullende maatregelen om overlast op de openbare weg te voorkomen. Aanpassen pendeltrucks en rijgedrag, voorkomen van wachtend vrachtverkeer, benutten van innovatieve oplossingen om het totaal aan vrachtbewegingen te reduceren, voorkomen van nieuwe gevaarlijke oversteken.
- Impact van nieuwe routes: geluidsmuren nemen vrije zicht weg, niet wenselijk om ingesloten te worden door verkeer, behoud van (relatieve) rust in de achtertuinen en buitenruimten.

Onderstaand alle ontvangen reacties.

#### Aandachtspunten en opmerkingen

##### *Terreininrichting en bedrijfsactiviteiten*

- Overlast van grofstof (fijn zaagsel) door de chipsvoorraad tegengaan.
- Geluidsmuren zo laag mogelijk houden in verband met behouden van uitzicht.
- Extra geluidsmuren toevoegen afhankelijk van routekeuze.
- Egaliseren van het terrein om geluidsoverlast (kleppen heftrucks) te verminderen.
- Gebruikmaken van elektrische heftrucks op het fabrieksterrein.
- Optimaliseren van de wikkel (kartonlijn) om trilling te verminderen.



- De wanden van bedrijfsgebouwen bekleden met absorberende materialen om geluidsoverlast te verminderen (zowel industrie- als verkeerslawaai).
- Voorzieningen treffen op het terrein zodat wachtend vrachtverkeer motor uit kan zetten.
- Beperken overlast van geluid en trillingen van shovels die de houtchips opscheppen als gevolg van rijgedrag.
- Voorkomen van verwaaiing van houtchips (heel fijn zaagsel). Dit leidt tot gezondheidsklachten.

#### *Bedrijfsontwikkeling*

- Centrale opstelplaats elders kan wachtend vrachtverkeer voor de poort voorkomen.
- Gebruik maken van een externe locatie voor overslag van grondstoffen naar elektrische pendel of (ondergrondse) transportbuizen naar de fabriek.
- Inzetten op innovatieve maatregelen om ook voor de toekomst een duurzame oplossing te bieden.
- Vastleggen van de huidige productiecapaciteit als maximum ter voorkoming van meer verkeerbewegingen van en naar de fabriek.

#### *Verkeersbewegingen en transport*

- Wachtend vrachtverkeer van de openbare weg halen (verkeersveiligheid en leefbaarheid).
- Optimaliseren van de bestaande route door parkeerverbod en sloop van een woning zal juist uitnodigen tot sneller rijden en daarmee een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid.
- Elektrisch pendeltransport naar opslagfaciliteit (los van Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) oplossing).
- Geen intensivering van het vrachtverkeer in het weekend.
- Zowel aan de voor- als achterkant van de woningen is verkeer niet acceptabel.
- 'Slim' scheiden van verkeerstromen.
- Voorkom trillingshinder bij andere bedrijven als gevolg van aanleg en gebruik van een nieuwe weg.
- De MER-onderzoeken laten weinig verschillen tussen de routes zien. Een aanleiding voor een nieuwe route ontbreekt.
- Eenrichtingsverkeer zal de overlast verminderen. Bijvoorbeeld 'korte' Coldenhovenseweg in - 't Haagje uit of aanvoer via 'korte' Coldenhovenseweg - afvoer via doorsteek route C (over voormalig politiekantoor).
- Inzet elektrisch pendelverkeer.
- Asfalt in plaats van klinkers bij bestaande route.
- Let bij de inrichting van de weg op voldoende ruimte. Het draaien en steken van vrachtwagens zorgt nu voor overlast.
- In de berekeningen moet rekening worden gehouden met optrekken en stoppen van vrachtverkeer en de daar mee toenemende uitstoot van CO<sub>2</sub>/stikstof/fijnstof.

#### *Overige aandachtspunten en opmerkingen*

- Treffen van geluidswerende maatregelen bij zowel tuinen als huizen.
- Isoleren van de huizen lost geen probleem op als mensen buiten in de tuin zijn. Achtertuinen zijn juist belangrijk.
- Een toename van vrachtbewegingen heeft effect op de leefbaarheid. Treffen van veel maatregelen (onder andere geluidsmuur rondom) voor behoud van woningen is niet per definitie wenselijker dan verwerven van panden.
- Houd rekening met de toeristische ontwikkeling van het centrum Eerbeek.

- Een toename van vrachtverkeer door de straat is niet acceptabel. Panden sparen (en treffen van mitigerende maatregelen) geeft niet in alle gevallen een positief effect op de leefbaarheid (en wenselijkheid voor de pandeigenaar).
- Bij instellen van een parkeerverbod moet voldoende parkeermogelijkheid aanwezig blijven.

## 2.2 Zijn er nog andere aanpassingen mogelijk om de leefbaarheid te vergroten?

De door het team van experts voorgedragen mogelijke mitigerende maatregelen zijn grotendeels ingegeven door de uitkomsten van de MER-onderzoeken. De aanwezigen is gevraagd of er nog andere maatregelen mogelijk/wenselijk zijn die de leefbaarheid kunnen vergroten.

Zonder volledig te kunnen zijn komen de suggesties en aanbevelingen neer op:

- Veel overlast wordt ervaren als gevolg van gedrag. Rijgedrag van de pendel-chauffeurs, overlast bij wissel van de ploegen (met name in de nacht), (rij)gedrag vrachtwagenchauffeurs.
- Behouden van de beleving van een woonwijk met vrij uitzicht, aanwezigheid van groen, veilige toegang tot oprit/huizen.
- Goede communicatie intern en met de omgeving en goede borging en naleving van de afspraken.

Onderstaand alle ontvangen reacties.

### Aandachtspunten en opmerkingen

#### *Woongenot en beleving*

- Behouden vrije uitzicht.
- Behoud van de beleving van een woonerf/woonstraat met bijbehorend groen en buitenruimte.
- Inrit voor vrachtverkeer op het terrein van FBE zo veel mogelijk aan het zicht onttrekken.
- Behoud van veilige en toegankelijke opritten voor de woningen.
- Hinder aan de voorkant van het huis is minder erg dan aan de achterzijde.
- Geluidswanden dicht bij de woning geven een opgesloten gevoel. Geluidswanden plaatsen op het fabrieksterrein en niet ten koste van tuinen.
- Snelheidverlagende maatregelen treffen en veilige oversteekplaatsen creëren.
- Voorkomen van hinder door licht instraling op woningen langs een nieuwe ontsluitingsroute.
- Houd rekening met weerkaatsing van geluid wanneer gebouwen verdwijnen of juist geplaatst worden.
- Geluids- en trillingsoverlast als gevolg van pendel- en vrachtverkeer leidt tot scheurvorming in de huizen.
- Mitigerende maatregel 'woningisolatie' zal voor veel huizen niet leiden tot een verbetering. Veel huizen zijn al op eigen initiatief verbeterd.

#### *Veranderen (rij)gedrag*

- Verminder overlast door heftrucks op het fabrieksterrein (bijvoorbeeld door minder schrapen over de grond).

- Verminder overlast bij ploegenwisselingen: dus niet toeteren bij wegrijden, hard optrekken, hard praten en dichtslaan van autoportieren.
- Aanpakken van rijgedrag van vrachtverkeer en pendelverkeer.
- Vrachtwagens komen 's nachts aan en parkeren op de openbare weg. Dit zorgt voor overlast, onder andere door achterlaten van afval.
- Regelmatig ligt er in de buitenbocht houtchips op de openbare weg. Dit is gevaarlijk en hinderlijk. Dit zegt iets over belading en rijgedrag. Oplossing kan zijn om na transport van houtchips een veegwagen langs te laten rijden.

#### *Contact en communicatie*

- Belangrijk om maatregelen en voorwaarden te borgen en volgen. Klachten worden nu niet serieus genomen.
- Voorlichting aan leveranciers zodat ze hun rijgedrag aanpassen.
- Training (pendel)chauffeurs en afspraken maken met transporteurs over rijgedrag.
- Instellen klachtenloket (met boetesysteem) voor het melden van overlast. Dit systeem onderbrengen bij de industrie en niet bij de overheid.
- Goede bebording en routemarkering. Verkeerd rijden door vrachtwagens leidt tot verkeersonveilige situaties.

#### *Overig*

- Aanpak voor verbeteren van de luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub>, fijnstof en ultrafijnstof).
- Verbeteringen aan materieel pendeltrucks, vaste ombouw met demper, verzwaren van de bodemplaat, goed vastzetten van de vracht.
- (Stil) Asfalt vaker vervangen dan reguliere eis in verband met zware verkeer.
- Efficiënter maken van het pendeltransport door rijden met volle trucks.
- Zo snel mogelijk elektrificeren van de pendeltrucks.
- Aandacht voor plannen centrum Eerbeek en de ontwikkelen voor bewoners en toeristen.
- Uit de MER-onderzoeken blijkt dat luchtkwaliteit niet onderscheidend is. Dit zou je wel verwachten door bochten in en lengte van de nieuwe route.

## 2.3 Welk omgevingseffect moet volgens u de meeste aandacht krijgen?

In de MER-onderzoeken zijn voor verschillende milieu-thema's de effecten van de plansituatie op milieu en omgeving in beeld gebracht. Alle uitkomsten wegen met dezelfde zwaarte mee in de eindbeoordeling. De aanwezigen is gevraagd of en zo ja welke milieuthema's zwaarder mee moeten wegen in de eindbeoordeling.

Zonder geheel volledig te kunnen zijn en in willekeurige volgorde zijn onderstaande thema's vaak genoemd als belangrijkste milieu- omgevingsfactor:

- Verkeersveiligheid
- Gezondheid (luchtkwaliteit)
- Visuele beleving: behoud groen/natuur en uitzicht

Onderstaand alle ontvangen reacties.

## Aandachtspunten en opmerkingen

### *Verkeersveiligheid*

- Verkeersveiligheid zeer belangrijk thema.
- Geluidsoverlast door vrachtverkeer en verkeersveiligheid voor aanwonenden verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.
- Vrachtverkeer scheiden van overig verkeer met extra zorg voor voetgangers, schoolgaande kinderen en fietsers.
- Het optimaliseren van de productie tot de vergunde capaciteit zorgt er voor dat het drukker wordt op het omliggende wegennet, waaronder de Dierenseweg. De wegen zijn hier niet op berekend. Passende maatregelen zijn nodig.
- Aandacht voor oversteek over de Coldenhovenseweg bij routes A, B en C (verkeersveiligheid en fietsknooppuntroute).

### *Gezondheid*

- Aandacht voor gezondheid, temeer omdat de huidige situatie al op meerdere gezondheidsaspecten niet goed scoort. Verdere verslechtering is erg ongewenst.
- Luchtkwaliteit waaronder fijnstof en grofstof.
- Binnen thema gezondheid prioriteit geven aan emissies die normen overschrijden.
- Verminderen dieseluitstoot.
- Rust en gezondheid zijn belangrijk voor de leefbaarheid (geluidseffecten, visuele effecten en leefbaarheid in de tuinen).

### *Visuele beleving /natuur*

- Behoud van de woon- en leefkwaliteit. Met voldoende aandacht voor bescherming tegen negatieve effecten op uitzicht en ruimtelijke beleving.
- Behouden van een aantrekkelijke leefomgeving voor bewoners alsook vanuit toeristisch oogpunt.
- Behouden uitzicht (op groen).
- Behoud natuur (natuurwaarde en belevingswaarde).
- Geen aantasting van historisch waardevolle en onvervangbare natuur.
- Geen hinder door inschijnende verlichting van vrachtwagens en overig verkeer.

### *Overig*

- Rekening houden met recreatie en toerisme (structuurvisie van de gemeente en knooppuntenroute).
- Bedrijfsbelang moet niet vooropgesteld worden, maar de omwonenden.
- Geluidshinder in de nacht.
- Leefbaarheid centrum.

## 2.4 Wat vindt u belangrijk om de bestuurder mee te geven voor de keuze VKA?

Bij de keuze voor het VKA wordt een brede afweging gemaakt. De input vanuit de omgeving is één van de bouwstenen. De aanwezigen is gevraagd wat de bestuurder in overweging moet nemen bij het maken van een keuze voor het VKA.

Zonder volledig te kunnen zijn komen de suggesties en aanbevelingen neer op:

- Zorg een goede balans tussen industrie en wonen/leefbaarheid/recreatie. Het economische belang mag niet vooropgesteld worden.
- Zorg dat er geen toename van hinder is en zo min mogelijk mensen hinder ondervinden. Hou daarbij ook rekening met nieuw gehinderden.
- Houd rekening met eigendommen van derden en kans op waardevermindering.
- Maak een duurzame keuze op inhoud en proces. Folding Boxboard Eerbeek is geen op zichzelf staand plan, er moet meer afstemming zijn op programmaniveau Eerbeek-Loenen 2030 en met de structuurvisie van de gemeente Brummen.

Onderstaand alle ontvangen reacties.

### Aandachtspunten en opmerkingen

#### *Balans leefbaarheid en industrie*

- Een brede groep van omwonenden wil samen met de industrie komen tot een oplossing. Het geluid van de omgeving moet gehoord worden en daadwerkelijk worden meegenomen in de keuze.
- Niet altijd is economisch belang het belangrijkste. Zet industrie niet op de eerste plaats. Woongenot en leefbaarheid dienen voorop te staan. Groei van de industrie moet niet opgelost worden in de leefomgeving.
- De te kiezen alternatieve route mag eerder ten koste gaan van bedrijfspanden dan van woonhuizen.
- Kies een alternatieve route die voor de buurt minder hinder veroorzaakt en voor de fabriek meer mogelijkheden geeft om al het vrachtverkeer op hun terrein kwijt te kunnen.
- Kies voor een route die het meest ver van woningen af ligt.
- Benutten van mogelijkheden voor het spoor zijn te snel afgeschreven. Hier liggen wel kansen.
- Een compacte woonwijk is niet te rijmen met een brede vrachtverkeerscorridor.
- Erftoegangswegen inrichten conform richtlijnen. Houd daarbij rekening met Fietsknooppuntenroute, schoolroutes en oversteekbaarheid.
- Houd sterker rekening met bestaand beleid van de gemeente Brummen: masterplan Eerbeekse beek, groenstructuurplan, cultuurhistorische waarden beek, masterplan Centrum Eerbeek.
- Geen nieuwe route dichterbij het centrum toe om de centrumfunctie van de dorpskern van Eerbeek niet negatief te beïnvloeden.
- Het effect op toerisme en recreatie van met name verkeersveiligheid voor de recreanten vanaf de Veluwe mee laten wegen in keuzes.
- Procesopmerking: Er is te weinig tijd geweest voor de voorbereiding op de bijeenkomsten en te weinig tijd geboden om nog achteraf te reageren.

#### *Toename van hinder*

- Standstill van effecten op milieu en omgeving moet uitgangspunt zijn.
- Verdere uitbreiding tegen gaan.
- Geen vergunning afgeven voor vergroten productiecapaciteit.
- Vertrekpunt in de keuze moet zijn dat de buurt minder hinder ervaart van alle transportbewegingen en er meer verkeersveiligheid komt.

#### *Impact op leefomgeving en eigendommen*

- Kies voor het alternatief waarbij zo min mogelijk mensen extra hinder ondervinden. Het moet er beter op worden qua woon- en leefklimaat.

- Hou rekening met grondeigendommen en voorkom zoveel mogelijk sloop van panden.
- In een aantal alternatieven wordt de overlast verplaatst van een locatie waar dit van oudsher altijd zo geweest naar een locatie waar overlast nauwelijks aanwezig is. In de overweging rekening houden met nieuw gehinderden.
- Bij aankoop van (bedrijfs)panden rekening houden met voldoende tijd om elders te kunnen hervestigen en voldoende financiële vergoeding om (in deze tijd) vervangende ruimte te kunnen kopen. Vergoeden van investeringen en financiële vergoeding voor inkomstenderving moeten hier onderdeel van zijn.
- Maak snel een keuze voor de voorkeursvariant. Onzekerheid voor omwonenden houdt te lang aan. Daarnaast liggen investeringen stil in afwachting van de uitkomsten. Dit zorgt voor een forse financiële last.
- Denk bij de keuze aan veiligheid voor fietsers en beleefbaarheid van de Eerbeekse beek.
- De aanleg van een nieuwe route zal leiden tot waardevermindering van de huizen. Dit is niet wenselijk en zal gecompenseerd moeten worden.

#### *Duurzame keuze*

- Aandacht wordt gevraagd voor een lange termijnvisie. Ook over 20 jaar moet de oplossing duurzaam zijn.
- Getwijfeld wordt aan het belang voor de werkgelegenheid. De keten van bedrijven, gekoppeld aan FBE, is beperkt.
- Er is een samenhang met het project Logistiek centrum Eerbeek (LCE) en realisatie van een truckparking. Wachten op de locatiekeuze voor zowel het LCE als truckparking is noodzakelijk om de juiste keuze te kunnen maken voor een ontsluitingsroute voor FBE.
- De focus ligt te veel op routes en transport met dieselvrachtwagens. Oplossingen kunnen gevonden worden in voertuigen met andere aandrijvingssystemen of eventueel transport van grondstoffen en gereed product via een centrale plaats (LCE) via een buizenstelsel.
- De uitstoot van zeer schadelijke uitlaatgassen van het vrachtverkeer en de uitstoot van giftige stoffen door de fabriek zelf is met de kennis van nu echt onacceptabel en dient een halt te worden toegeeroepen of in ieder geval sterk te worden teruggedrongen.
- In de MER-onderzoeken staat niets over de ambitie om te komen tot reductie van effecten op omgeving en milieu. Er wordt slechts naar normen gekeken en deze worden naar beneden toe afgerond.
- Kosten mogen geen argument zijn om een goed alternatief te realiseren.

## 2.5 Aandachtspunten voor inrichten van het terrein van FBE

In het MER zijn voor het bedrijfsterrein twee inrichtingsalternatieven ontworpen en doorgerekend. Uit deze berekeningen blijkt dat variant 2 (korte transportband van de opslag naar de pulpinstallatie) het minste effect heeft op de omgeving. De voorkeur voor deze variant hebben we voorgelegd aan de omgeving. Gevraagd is of zij nog andere aanpassingen/varianten zien die het effect op de omgeving verder kunnen verminderen.

Zonder volledig te kunnen zijn komen de suggesties en aanbevelingen neer op:

- Toepassen van innovatievere techniek: meer ondergronds transport en opslag, uitplaatsen van bepaalde bedrijfsactiviteiten.
- Wachtende vrachtwagens van de openbare weg afhalen.
- Bedrijfsactiviteiten niet verder naar de randen van het terrein verplaatsen en voldoende afstand houden tussen hoge geluidsmuren en aangrenzende percelen.

Onderstaand alle ontvangen reacties.

## Aandachtspunten en opmerkingen

### *Innovatieve techniek*

- Opslag van grondstoffen elders en transport met elektrische pendel van en naar de fabriek.
- De transportband ondergronds aanleggen voorkomt geluidsoverlast.
- Weegbruggen elders plaatsen, bijvoorbeeld in Apeldoorn.
- Chipsopslag ondergronds.

### *Effect op de omgeving*

- Het is onacceptabel dat de bebouwing op het bedrijfsterrein dichter naar woningen toe komt. De huidige afstand tussen de bedrijfsgebouwen en erfscheiding is al zeer beperkt. Er wordt onterecht een claim gelegd op particulier eigendom.
- Verwacht wordt dat de hinder van geluid en geur zal toenemen door de nieuwe pulpinstallatie.
- Alternatief 2 leidt tot meer geluidshinder aan de Kloosterstraat.
- Zorg voor voldoende (vrachtverkeer)parkeerplaatsen op eigen terrein. Parkeren op de openbare weg is zowel tijdens als buiten de venstertijden niet acceptabel.
- Geluiddempers op de gebouwen helpen niet. Met name in de zomer wordt er meer geventileerd en is er meer overlast door geluid.
- Doortrekken van de geluidswand langs de Volmolenweg is wenselijk om geluidshinder tegen te gaan. Zorg voor voldoende afstand tot de erfgrans zodat een ingesloten gevoel voorkomen wordt.
- Verwacht wordt dat er overlast zal komen van parkeren achter de geluidswand. Nu is er ook overlast en dit is met name gevolg van gedrag.

## 2.6 Specifieke aandachtspunten voor de verschillende ontsluitingsroutes

Tijdens de individuele gesprekken en bijeenkomsten hebben we de deelnemers niet gevraagd om een keuze voor een voorkeursroute te maken. Dit is vaak een keuze die sterk gestuurd is door een persoonlijke situatie. We hebben daarom de gesprekken gevoerd over de argumenten en aandachtspunten die in de brede afweging voor het VKA mee moeten wegen.

Tijdens de bestuurlijke rondwandeling langs de verschillende alternatieve aanrijroutes is met een afvaardiging van omwonenden gesproken over de kansen en impact van de verschillende routes. Een grote groep bewoners heeft collectief een voorkeur uitgesproken voor B. De argumenten voor deze route zijn opgenomen in paragraaf 2.6.3.

Onderstaand alle aandachtspunten voor de alternatieve routes.

### 2.6.1 Route A

*Route A loopt vanaf de Loubergweg langs het spoor, over het terrein van de Machine Fabriek Eerbeek (MFE), via een oversteek van de Coldenhovenseweg naar een nieuwe inrit aan de noordzijde van het terrein van Folding Boxboard Eerbeek. Op het terrein van Folding Boxboard Eerbeek B.V. rijdt het vrachtverkeer via een T-splitsing naar de gewenste locatie. Vrachtwagens*

*die houtchips aanvoeren, rijden via de noordzijde heen en terug. De vrachtwagens met bijvoorbeeld grondstoffen voor coatings of voor de expeditie rijden via de zuidzijde heen en terug.*

#### Aandachtspunten en opmerkingen

- Op dit moment wordt weinig hinder ervaren. Dit zal met een wijziging van de routing veranderen. Een toename van hinder door geluid, luchtkwaliteit en visuele hinder wordt verwacht.
- Uit de MER-onderzoeken blijkt dat route A op weinig punten positief scoort en zelfs op een aantal punten negatief. Dit strookt niet met de doelstelling van het project om tot een betere inpassing te komen en minder overlast naar de omgeving.
- Route A is de duurste variant. In de krant staat dat de routes ten opzichte van de huidige situatie weinig opleveren. Route A gaat ten koste van onroerende goederen en bedrijven. Er is bij dit scenario sprake van kapitaalvernietiging.
- Samenhang en gevolgen voor centrum en belangen voor het centrum meewegen.
- Route A zorgt voor een onveilige oversteek over de Coldenhovenseweg. Dit strookt niet met de visie op Eerbeek en planvorming Eerbeekse beek (toeristische route en toeristische ontwikkeling van Eerbeek).
- Het aanzicht van het station wordt verslechterd door aanleg van een nieuwe weg.
- Meenemen in de weging: zichtbaarheid van het station en de impact van deze route op het station en zijn functie.
- De nieuwe kruising met de Loubergweg heeft zeer krappe bochten (zowel links als rechts).
- Aandachtspunt voor routes A en B: let op dat vrachtwagens niet meer de korte Coldenhovenseweg in kunnen rijden (bijvoorbeeld met paal in de weg die kan zinken voor hulpdiensten).
- Doorsnijden van de groenzone langs de Coldenhovenseweg leidt tot aantasting van natuurwaarden en het fraaie uitzicht.
- Vrachtverkeer is gesitueerd aan de zuidkant van Eerbeek. Route A zorgt er voor dat overlast door vrachtverkeer verplaatst richting het centrum. Dit leidt tot nieuw gehinderden die deze situatie niet hebben kunnen voorzien.

#### 2.6.2 Route B

*Route B loopt vanaf de Loubergweg, langs een deel van het spoor over het terrein van MFE, via een oversteek van de Coldenhovenseweg naar een nieuwe inrit ter hoogte van het midden het terrein van Folding Boxboard Eerbeek. Voor de route van de vrachtwagens op de bedrijfslocatie worden twee alternatieven onderzocht, B1 en B2:*

- *Alternatief 2B1: T-splitsing. Het vrachtverkeer rijdt via een T-splitsing naar de gewenste locatie. Vrachtwagens die houtchips aanvoeren rijden via de noordzijde heen en terug. De vrachtwagens met bijvoorbeeld grondstoffen voor coatings of voor de expeditie rijden via de zuidzijde heen en terug.*
- *Alternatief 2B2: Het vrachtverkeer rijdt alleen in zuidelijke richting. Al het verkeer rijdt links langs de kartonlijn en vanaf het zuiden van de bedrijfslocatie verder het terrein op. Dezelfde route wordt ook teruggereden.*

#### Aandachtspunten en opmerkingen

- Een door een brede groep omwonenden onderschreven voorkeur gaat uit naar route B. Voorwaarde daarbij is dat de uitbreiding van de bedrijfsgebouwen niet aan de achterzijde van de kartonlijn plaatsvindt. De bedrijfsactiviteiten (en mitigatie) kunnen dan op het bedrijfsterrein plaatsvinden.



De brede groep van omwonenden geeft aan dat scheiden van wonen en bedrijvigheid (en verkeersafwikkeling) tegemoetkomt aan de doelstelling om te komen tot een duurzame, toekomstbestendige oplossing waarbij de zorg voor leefbaarheid prioriteit heeft en centraal staat.

De onderbouwing voor deze voorkeur is:

- Weinig mitigerende maatregelen zijn nodig. De vrachtwagenproblematiek wordt opgelost op eigen terrein/op bedrijfsterrein. De woon-en groenbestemming wordt ontzien.
  - De hinder richting de omgeving vermindert: bestaande gehinderden worden ontlast, nieuw gehinderden worden voorkomen.
  - De groenstrook langs de Coldenhovenseweg wordt slechts beperkt geschaad.
  - De route kent maar één oversteek over de Coldenhovenseweg en is daarmee een verkeersveilige oplossing.
  - De route sluit aan op terrein waar al opslag plaatsvindt. Qua logistiek en stikstof een win-win situatie.
  - Route B blijft weg uit het centrum en stationsgebied. Verschuiving van het probleem naar dit gebied is dus niet aan de orde.
- Routes A en B: let op dat vrachtwagens niet meer de korte Coldenhovenseweg in kunnen rijden (bijvoorbeeld met paal in de weg die kan zinken voor hulpdiensten).

### 2.6.3 Route C

*Route C loopt vanaf de Loubergweg via het oude politiebureau en een oversteek over de Coldenhovenseweg naar een nieuwe inrit aan de zuidzijde van het terrein van Folding Boxboard Eerbeek. Dezelfde route wordt ook teruggedreden. De in de MER-onderzoeken doorgerekende route C gaat ten koste van huizen aan de Volmolenweg. Als mitigerende maatregel zijn ook varianten tussen route C en D besproken. Dit zijn varianten waarbij zoveel mogelijk huizen behouden kunnen blijven (route achter de huizen Volmolenweg en afwikkeling via Coldenhovenseweg).*

#### Aandachtspunten en opmerkingen

*Route voor (vracht)verkeer*

- De variant op route C (verkeersafwikkeling via 'korte' Coldenhovenseweg) zal leiden tot een toename van overlast voor de aanwonenden. Daarnaast wordt verwacht dat de kruising met de Volmolenweg met hogere snelheid zal worden gepasseerd. Dit leidt tot een verkeersonveilige situatie.
- Houd rekening met 1 meter hoogteverschil tussen MFE en 'de Waterman'.
- Route C geeft minder hinder doordat er minder afslaand verkeer is. Bij Route C is dit een enkele vrachtwagen die rechtsaf slaat in plaats van veel vrachtverkeer dat bij de bestaande route de Volmolenweg inslaat.
- Route C alleen inrichten voor vrachtverkeer van FBE en ook niet combineren met een fietsroute. Juist inzetten op het scheiden van verkeersstromen. Indien routes A, B, C alleen voor vrachtverkeer van de fabriek worden ingericht, is er minder overlast van afslaand verkeer.

*Woonhuizen Volmolenweg en Coldenhovenseweg*

- Het MER laat zien dat de doorgerekende variant C alleen maar een positief effect heeft omdat gehinderde woonhuizen verdwijnen. Sloop van deze woningen zal ertoe leiden dat weer andere huizen een hogere belasting krijgen.
- Behoud van woningen zou voorop moeten staan.

- In de uitwerking staat vermeld dat de huizen Volmolenweg ingesloten worden tussen woonhuizen. Ditzelfde geldt voor de huizen aan de 'korte' Coldenhovenseweg. Dit wordt echter niet vermeld.
- De woonhuizen aan de 'korte' Coldenhovenseweg krijgen bij route C een weg langs de achtertuinen. De overlast neemt daar juist toe.
- De varianten op route C (achter de huizen langs) hebben een grote impact op de rust, privacy en leefgenot in de achtertuinen. Deze mitigerende maatregelen is niet doorgerekend. De ingeschatte positieve werking zal in werkelijkheid lager zijn.
- Geluidswerende maatregelen aan de achterzijde van de Volmolenweg leveren waarschijnlijk weinig verbetering op voor de bovenverdieping.
- Bij Route C zullen ook aan de Coldenhovenseweg-zijde geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden.
- Een route achter de woonhuizen aan de Volmolenweg levert een verkeersonveilige situatie op ter hoogte van uitritten.

#### 2.6.4 Route D

*Route D is de bestaande route met verbeteringen. Die verbeteringen zijn:*

- *verbreding van de inrit van het terrein van Folding Boxboard Eerbeek;*
- *aanpassing van de bocht Coldenhovenseweg-Volmolenweg, waardoor vrachtwagens makkelijker de bocht kunnen maken.*

#### Aandachtspunten en opmerkingen

- De verkeersveiligheid op de Coldenhovenseweg is nu en in de toekomst niet geborgd. Zeker de veiligheid voor kinderen staat onder druk.
- De huidige situatie is een gegeven en wordt geaccepteerd. Een toename van verkeer is niet acceptabel en heeft impact op de leefbaarheid en veiligheid.
- Route D geeft meer ruimte voor de industrie maar lost weinig op voor de leefbaarheid in de omgeving. De hinder voor de omgeving zal alleen maar toenemen.
- Variant D zou verder geoptimaliseerd kunnen worden door snelheidsbeperkende maatregelen, asfalteren en verbreden trottoirs.
- Een parkeerverbod op de 'korte' Coldenhovenseweg zal leiden tot snelheidsverhoging en daarmee een verkeersonveilige situatie.
- Bescherming van fietsers moet meer aandacht krijgen. Denk ook aan de functie als toeristische fietsroute naar het centrum.
- Het aanleggen van een vrijliggend fietspad door de Volmolenweg, in combinatie met (vracht)verkeer, is niet doorgerekend. De verwachting is dat dit zal leiden tot en verdere verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.
- Gebruik van voortuinen Volmolenweg kan niet rekenen op instemming. Uitzwaai van trailers voelt nu al erg dicht bij de woning.
- Het verruimen van de bocht in de optimalisatie van de bestaande route wordt gezien als negatief voor de nu al ervaren snelheid van verkeer.
- Langs de huidige route liggen woonbestemmingen. Route B zou een beter alternatief zijn.

#### 2.6.5 Route E

*Route E loopt vanaf de Coldenhovenseweg via de Wethouder Sandersstraat door de groenstrook van 't Haagje naar de bestaande entree van FBE aan de Volmolenweg. Onderdeel van dit alternatief is een vrachtwagenverbod op het gedeelte van de Volmolenweg tussen 't Haagje en*

*de Coldenhovenseweg. In 't Haagje is een nieuwe route door het groen voorzien. De Eerbeekse beek moet hiervoor deels worden verlegd. Dezelfde route wordt ook teruggereden.*

#### Aandachtspunten en opmerkingen

- Draagvlak voor route E ontbreekt bij een groot deel van de omwonenden van Folding Boxboard Eerbeek. Eerder is hierover een petitie ingediend. Er worden meer mensen getroffen door overlast. Getwijfeld wordt of deze route binnen de normen mogelijk is.
- De groenzone met de beek is waardevol voor het uitzicht en de rust. Op dit moment is voor de huizen aan 't Haagje sprake van acceptabele hinder vanuit de fabriek. Verwacht wordt dat de hinder zal toenemen.
- Een nieuwe route moet zo ingericht worden dat er geen mogelijkheid is om te stoppen of parkeren op de weg. Onnodig stoppen en optrekken (en de bijbehorende hinder) moet worden voorkomen.
- De natuurwaarden van de huidige groenzone langs 't Haagje zijn niet zo groot. Met een goede, groene inrichting kan een weg worden ingepast.
- In de structuurvisie van de gemeente zijn plannen opgenomen voor een fietsroute langs de Eerbeekse beek. 't Haagje is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Route E heeft impact op deze plannen.
- Bij route E komt er alsnog een gevaarlijk kruispunt op de Volmolenweg.
- Is het ook mogelijk om route E meer richting de huidige weg 't Haagje te leggen. Daarmee voorkom je deels de doorsnijding van groen.
- Houd bij route E rekening met eventuele achterommetjes vanuit de achtertuinen aan de Coldenhovenseweg.
- Houd rekening met het effect van routes op dieren, bijvoorbeeld eenden, zodat zij nog wel bij de beek kunnen komen.

## 2.7 Groenzone en geluidswand Poelkampstraat en Volmolenweg

De groenzone en geluidswand aan de Poelkampstraat en de Volmolenweg zijn onderdeel van het inpassingplan en het MER. In de beide varianten voor de bedrijfsinrichting is deze zone hetzelfde en daardoor niet afhankelijk van de keuze voor het VKA. Wel is in de MER-onderzoeken het effect op de omgeving berekend van een groenzone met en zonder geluidswand. De resultaten laten zien dat de aanleg van de geluidswand en groenzone het effect van geluid op de omgeving vermindert en de visuele beleving verbetert. Tijdens een inloopmiddag zijn wensen en aandachtspunten opgehaald voor inrichting van de groenzone en de uitvoering van de geluidswand. Deze inbreng wordt als klanteisen meegenomen in het definitief ontwerp.

#### Aandachtspunten en opmerkingen

##### *Inrichting groenzone Poelkampstraat*

- Goede opstelplaatsen voor huisvuilcontainers
- Opstelplaatsen voor huisvuilcontainers aan de overzijde leidt tot andere routing van de vuilniswagen.
- De opstelplaatsen voor huisvuilcontainers moeten goed toegankelijk zijn. Straathoogte of met een geleidelijke overgang vanaf de straat.
- Geen wandelpad. Faciliteert hondenuitlaat-rondje en langs de parkeerplaatsen kan dit tot beschadiging van de auto's leiden.
- Wel wandelpad, nu wordt veel op de weg gelopen.
- Voorkeur voor speelse boomgroepen en geen laanbeplanting.

- Bomen dicht op de weg kan leiden tot wegnemen van de zon op zonnepanelen.
- Boomgroepen (in plaats van een laan) zorgt voor meer lichtinval.
- Het planten van enkele bomen die eetbare vruchten dragen is een leuke toevoeging, bijvoorbeeld walnoot of tamme kastanje.
- Zo snel mogelijk groen resultaat.
- Voorkeur om de parkeerplaatsen in te richten met grasbetontegels.
- Voorkeur parkeerplaatsen in te richten met gangbare bestrating. Grasbeton wordt snel glad en moet goed onderhouden worden.
- Een natuurlijk speelelement (bijvoorbeeld boomstammetjes).

#### *Inrichting groenzone Volmolenweg*

- Goede erfafscheiding is wenselijk.
- Verlengen van de geluidswand Volmolenweg richting de entree.
- Groenzone Volmolenweg afsluiten met een hekwerk.
- Geen bomen in groenzone Volmolenweg (bladinval in tuinen is niet wenselijk).
- Zo snel mogelijk groen.
- Containerplekken aan de Volmolenweg zou wenselijk zijn.

#### *Verkeerssituatie Poelkampstraat*

- Te hoge snelheid op de Poelkampstraat, wens voor een stevige drempel wordt breed gedragen.
- Voorkeur voor twee drempels in de straat.
- Let op bij aanleg van de drempel dat deze goed aansluit op de brede opritten (op dezelfde hoogte uit laten komen).
- Nu staan 12 extra parkeerplaatsen op de kaart ingetekend. Wens is om meer parkeerplaatsen te maken.
- Tussen de opritten is een scheiding aangelegd. Zou wenselijk zijn om deze weg te halen.
- In de bocht naar de Kloosterstraat staan vaak auto's geparkeerd. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Een parkeerverbod in de bocht kan dit voorkomen (gele lijn).

#### *Onderhoud en beheer*

- Aandacht voor onderhoud in de huidige situatie. De erfgrans met de achtertuinen Volmolenweg is overwoekerd door braam en (haag)winde.
- Bij inrichting van de groenzone diepe beworteling van braam en winde uitgraven om overlast van woekereend onkruid tegen te gaan.
- Het hekwerk langs de Poelkampstraat loopt te ver door in de achtertuin aan de Volmolenweg.
- Groenonderhoud aan de overzijde van de Poelkampstraat moet ook in het groenbeheerplan meegenomen worden.
- Putdeksels in de weg zijn zeer hoog. Onderhoud van de weg is nodig.
- Faciliteiten bieden om hondenpoep en afval weg te kunnen gooien, bijvoorbeeld prullenbakken met afvalzakjes.

## 3 Vervolgproces

De notitie 'bundeling reacties omgevingsproces' geeft inzicht in de aandachtspunten, wensen en voorstellen die door de omgeving zijn meegegeven voor de bestuurlijke keuze voor het voorkeursalternatief (VKA).

### 3.1 Keuze voorkeursalternatief

De keuze voor het voorkeursalternatief (bedrijfsinrichting en ontsluitingsroute) is een bestuurlijke keuze. Het is het resultaat van een brede afweging waarin de input uit het omgevingsproces, de uitkomsten uit het MER, mogelijke mitigerende maatregelen, kosten en de uitvoerbaarheid worden meegewogen.

Deze notitie bundeling reacties omgevingsproces is een bijlage van notitie 'Van alternatief naar een VKA'. Deze notitie is daarmee onderdeel van de besluitvorming over het voorkeursalternatief. De stuurgroep Eerbeek-Loenen 2030 heeft kennisgenomen van deze notitie en adviseert Gedeputeerde Staten van Gelderland (GS). GS maken de keuze voor het voorkeursalternatief.

### 3.2 Vervolgstappen

Met het besluit over het voorkeursalternatief ligt de route voor de verkeersafwikkeling en de (hoofd)inrichting op het terrein van Folding Boxboard Eerbeek vast. Het is de basis voor de verdere uitwerkingen. De precieze inrichting van de weg en de uitwerking van extra maatregelen die moeten worden getroffen volgt daarna. Bij deze verdere uitwerkingen betrekken we de omgeving en specifiek de direct gehinderden en aanwonenden. Deze uitwerking zal snel volgen na de keuze voor het VKA.

De definitieve inrichting van de weg en het terrein van Folding Boxboard Eerbeek, inclusief aanvullende maatregelen, wordt uiteindelijk vastgelegd in het inpassingsplan en/of de vergunningen. Het inpassingsplan en (een deel van) de vergunningen volgen dezelfde procedure. Gedeputeerde Staten stellen het ontwerp-inpassingsplan vast. Het vaststellen van het definitieve inpassingsplan is een bevoegdheid van Provinciale Staten.

Wij verwachten dat het ontwerp-inpassingsplan samen met de ontwerp-vergunning(en) vóór de zomer 2022 ter visie wordt gelegd. Het is dan mogelijk om een zienswijze in te dienen. Na het verwerken van de zienswijzen wordt een definitief besluit genomen en staat de mogelijkheid open om beroep aan te tekenen bij de Raad van State.