

**Nota van zienswijzen**  
**ANONIEM**  
**bestemmingsplan**  
**Europaweg - 2019**

## Inhoud

Korte omschrijving bestemmingsplan .....	3
Gevolgte procedure .....	3
Ontvangen zienswijzen .....	3
Mondelinge toelichting .....	4
Samenvatting van en reactie op de zienswijzen .....	5

## Korte omschrijving bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Europaweg - 2019' betreft het plan om de verbreding van de Europaweg mogelijk te maken. De raad van de gemeente Doetinchem heeft in juni 2017 besloten de doorstroming van de Europaweg te verbeteren door een aantal fysieke aanpassingen aan de weg door te voeren. Het is een concretisering van ondermeer de plannen in de Mobiliteitsvisie 2016. De aanpassingen zijn in strijd met de geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied is daarom noodzakelijk.

## Gevolgde procedure

Vanaf 20 juni 2019 heeft het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter visie gelegen (t/m 31 juli 2019). Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze naar voren brengen. Er zijn door elf briefschrijvers zienswijzen ingediend, waarvan 1 zienswijze voorafgaande aan de zienswijzeprocedure is ontvangen.

## Ontvangen zienswijzen

Deze nota geeft een samenvatting van de ontvangen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

De volgende briefschrijvers hebben zienswijzen ingediend:

1. Briefschrijver 1, gedateerd op 14 juni 2019, ontvangen op 14 juni 2019, berichtnummer 1466429
2. Briefschrijver 2, gedateerd op 27 juni 2019, ontvangen op 8 juli 2019, berichtnummer 1470735
3. Briefschrijver 3, gedateerd op 5 juli 2019, ontvangen op 8 juli 2019, berichtnummer 1470960
4. Briefschrijver 4, gedateerd op 16 juli 2019, ontvangen op 16 juli 2019, berichtnummer 1472934
5. Briefschrijver 5, mede namens ondertekenaars gedateerd op 22 juli 2019, ontvangen op 26 juli 2019, berichtnummer 1476416
6. Briefschrijver 6, gedateerd op 16 juli 2019, ontvangen op 30 juli 2019, berichtnummer 147027
7. Briefschrijver 7, gedateerd op 16 juli 2019, ontvangen op 29 juli 2019, berichtnummer 1477033
8. Briefschrijver 8, gedateerd op 30 juli 2019, ontvangen op 31 juli 2019, berichtnummer 1477103
9. Briefschrijver 9,
  - a. Zienswijze 1: gedateerd op 31 juli 2019, ontvangen op 31 juli 2019, berichtnummer 1477376
  - b. Zienswijze 2: gedateerd op 22 juli 2019, ontvangen op 31 juli 2019, berichtnummer 1477382
10. Briefschrijver 10, één brief gedateerd op 22 juli 2019 en twee brieven op 30 juli, allen ontvangen op 30 juli 2019, berichtnummer 1476998
11. Briefschrijver 11, gedateerd op 31 juli 2019, ontvangen op 31 juli 2019, berichtnummer 1477489

### *Ontvangen buiten termijn:*

De zienswijze van briefschrijver 1 is bij de gemeente ingediend, voordat de termijn voor het indienen van de zienswijzen is aangevallen. Het schrijven van briefschrijver 1 wordt

naar analogie het bepaalde in de artikelen 6:10 jo. 3:15 Algemene wet bestuursrecht als premature zienswijze aangemerkt en is de behandeling van de zienswijze aangehouden tot de zienswijzetermijn.

De relevante onderdelen uit de zienswijzen zijn veelal letterlijk (*cursief*) overgenomen, per punt is een kader aangebracht, en is deze daaronder voorzien van een reactie van de gemeente. Bij elke zienswijze staat aan het eind vermeld of deze al dan niet gevolgen heeft voor het bestemmingsplan en of het bestemmingsplan al dan niet wordt gewijzigd.

In reactie op de zienswijzen in deze nota worden de briefschrijvers niet met de naam aangehaald, maar als 'briefschrijver'.

### **Mondelinge toelichting**

Op 12 augustus 2019 zijn degene die een zienswijze hebben ingediend in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting te geven op de zienswijze. Hiervan is gebruik gemaakt door;

- Briefschrijver 4
- Briefschrijver 10
- Briefschrijver 6 en briefschrijver 7 (mede namens briefschrijver 5)
- Briefschrijver 9
- Briefschrijver 11

De zienswijze zijn toegelicht en er konden geen nieuwe gronden worden aangedragen. De ingediende gronden zijn enkel toegelicht. Van het overleg is een verslag gemaakt, welke aan de betrokkenen is toegezonden.

## Samenvatting van en reactie op de zienswijzen

### Zienswijze 1 Briefschrijver 1

#### 1-1. Reactie briefschrijver

*Vanaf verkeerslichten op de kruising Kilderseweg/Europaweg richting Snelweg begint de weg met twee banen, dit wordt versmald naar een baan en daarna weer opgesplitst naar twee banen. Dit zal zorgen voor een flessenhals. Ik zou graag dat de gemeente onderzoek doet naar het geheel verdubbelen van de weg waarbij de rechterbaan uiteindelijk de afslaannde weg wordt, en de linkerbaan de rechtdoorgaande baan.*

#### Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de Europaweg grotendeels wordt verdubbeld, waar het nu nog op een aantal delen niet mogelijk is. Het college heeft inmiddels heeft het definitieve wegontwerp vastgesteld. Overigens ging in de oorspronkelijke tekening het weggedeelte tussen de afrit A18 en de Kilderseweg van twee stroken naar één rijstrook en daarna weer naar twee rijstroken. Dit is in het vastgestelde definitieve wegontwerp hersteld. De Europaweg zal met twee rijstroken richting de op en afritten van de A18 gaan. Hier is dus in het zuiden van het plangebied geen sprake meer van een flessenhals. Het bestemmingsplan behoeft hiervoor niet te worden gewijzigd. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de keuze van een uiteindelijke weginrichting niet in een bestemmingsplan wordt vastgelegd.

#### 1-2. Reactie briefschrijver

*De rotonde Europaweg/Auroraweg heeft in de huidige situatie een fietspad die om de rotonde loopt. Deze verdwijnt in de nieuwe situatie. De Vancouverstraat lijkt nu helemaal geen enkele aansluiting te krijgen voor fietsers. En als die een aansluiting behoud dan komen de fietsers bij de Auroraweg op de verkeerde weghelft uit. Graag een fietspad rondom de rotonde realiseren in het nieuwe ontwerp zoals dit nu ook is.*

#### Antwoord gemeente

Bij deze en andere briefschrijvers is de wens aanwezig om het fietspad c.q. voetgangersoversteek te behouden. Om die redenen vindt hier een uitgebreide beantwoording plaats met inbegrip van argumenten die ook door andere briefschrijvers zijn aangevoerd. De directe verbinding Vancouverstraat – Auroraweg heeft voor de direct aanwonenden in het gebied veel waarde.

De belangrijkste redenen voor het afsluiting van de oversteek zijn het vergroten van de verkeersveiligheid en de doorstroming. De huidige oversteek via de rotonde met voorrang voor de fietsers is voor de verkeersveiligheid zeker niet optimaal. De Europaweg is dermate ingericht op het creëren van doorstroming, dat een automobilist niet altijd is ingesteld op overstekend fietsverkeer. Om die reden is reeds eerder besloten tot het scheiden van de verkeersstromen en het creëren van een onderdoorgang (tunnel) en een geregelde oversteek (verkeerslichten bij de Europaweg). Daarbij bevindt zich ten noorden van het spoor ook een fietstunnel en zijn er meerdere opties om de Europaweg veilig over te steken.

In de bestaande situatie is de oversteek van de fietsers op de rotonde en een zebraapad voor voetgangers een belemmering voor de doorstroming op de Europaweg. Dit komt vooral doordat een fietser binnen de bebouwde kom, op een rotonde voorrang heeft op het gemotoriseerde verkeer. Dit gemotoriseerde verkeer komt dan, voor het verlenen van voorrang op de rotonde, tot stilstand.

Om de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op de Europaweg te bevorderen wordt daarbij de bestaande rotonde omgebouwd tot een zogenaamde ei-rotonde. De doorstroomcapaciteit van een dergelijke rotonde is substantieel groter. Op een ei-rotonde is een fietsoversteek niet toegestaan. Fietsers zouden in die situatie dan vier rijstroken over moeten steken, wat niet toelaatbaar is. Dit is in het geheel niet overzichtelijk. Vooruitlopend op de aanpassingen naar de ei-rotonde is de fietstunnel met trottoir voor voetgangers bij de Wals aangelegd. Deze tunnel wordt nu steeds meer gebruikt en zal na de afsluiting van de fietsoversteek Auroraweg veelvuldiger worden gebruikt.

De gemeente erkent dat er een omrijdfactor is voor bewoners van bijvoorbeeld wijk De Hoop. De omrijdfactor is overigens wel sterk afhankelijk van de vertrek- en aankomstlocatie. Voor een individu kan deze groter zijn dan voor de gemiddelde bewoner. Voor de meest frequent voorkomende fietsbewegingen is de extra fietsafstand beperkt. De (nieuwe) fietsroutes vanuit de Vancouverstraat naar de onderdoorgang (tunnel) worden vernieuwd en goed verlicht. Dit is een onderdeel van het project.

De doorstroming op de Europaweg en de veiligheid voor de fietsers en voetgangers heeft voor de gemeente een hoge prioriteit. Daarbij is de fietsroute in woongebied Wijnbergen is op dit moment nog niet optimaal maar zal aangepast worden alvorens de oversteek Auroraweg komt te vervallen. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal er een inloopbijeenkomst worden gehouden om onder meer de verschillende fietsroutes toe te lichten.

Het bestemmingsplan legt overigens niet de concrete weginrichting vast. Het creëert enkel de mogelijkheden tot realisatie van de verbreding van de Europaweg. In dit bestemmingsplan wordt dan ook niet vastgelegd dat de fietsoversteek komt te vervallen. Dit wordt concreet vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp. Dit bezwaar is dan ook niet een reden die de vaststelling van het bestemmingsplan beïnvloed.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de gemeenteraad van Doetinchem eerder heeft besloten om de kruisende fietsers en voetgangers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer op de Europaweg. In 2014 heeft de gemeenteraad besloten tot de aanleg van een fietstunnel. Het scheiden van de verkeersstromen is ook één van de redenen geweest dat de provincie een subsidie heeft verstrekt waarmee onder meer de fietstunnel mede is mee gefinancierd. Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad besloten in de stemmen met het project Europaweg ten behoeve van de capaciteitsverbetering van deze weg. Deze besluiten staan dan ook niet ter discussie bij dit bestemmingsplan, maar zijn de aanleiding hiervoor.

### 1-3. Reactie briefschrijver

*Er wordt door de provincie en ProRail onderzoek gedaan naar een tunnel voor de Europaweg onder het spoor door. In het bestemmingsplan staat dat deze ondertunneling nu niet meegenomen wordt. Hoe wordt gegarandeerd dat de tunnel nog inpasbaar is na de realisatie van dit project? Wordt er integraal samengewerkt met beide ontwerp afdelingen?*

### Antwoord gemeente

Dit bestemmingsplan heeft geen betrekking op het wegdeel van de Europaweg dat het spoor kruist en daarmee dus ook niet op het wegdeel waar een mogelijke ondertunneling zou moeten plaatsvinden. De zienswijze kan dan ook niet leiden tot een wijziging hiervan. Een volgende fase is een verkennende fase voor een tunnel onder het spoor door en de aanleg van een bocht richting de Liemersweg. Een van de scenario's uit het SWECO (Bijlage 2 van de toelichting) onderzoek is een ongelijkvloerse spoorwegovergang en de bocht Liemersweg. Er zijn door de gemeente en provincie Gelderland verkennende studies

uitgevoerd. Daarnaast is er ambtelijk en bestuurlijk overleg over de nut en noodzaak van de ongelijkvloerse verbinding. Het is op dit moment een wensbeeld/punt aan de horizon. Verbreding van de Europaweg over het spoor wordt niet toegestaan. Zolang de spoortunnel niet is gerealiseerd, zal het spoor 8x per uur een obstakel in de doorstroming blijven vormen. In het huidige ontwerp wordt wel al vast rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een tunnel, met andere woorden ontwerptechnisch kan de tunnel aansluitend op het huidige ontwerp worden aangesloten.

#### **Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 1:**

- Geen.

#### **Zienswijze 2 Briefschrijver 2**

##### **2-1. Reactie briefschrijver**

*De hierboven genoemde eigenaar is met de gemeente Doetinchem al geruime tijd in gesprek om de aansluiting van het motorbrandstoffenverkooppunt aan de Europaweg te bespreken en te bewaken dat deze niet nadeliger voor de eigenaar wordt ten opzichte van de huidige situatie.*

*Wij dienen te bekennen dat de gesprekken tot op heden altijd constructief zijn geweest, echter van de laatste ontwikkelingen en de aankondiging van het wijzigen van het bestemmingsplan zijn wij niet op de hoogte gesteld, dat betreuren wij.*

*Wij hebben onze contactpersonen (...) met betrekking tot de ontwikkelingen aan de Europaweg gevraagd om opheldering, helaas zonder reactie. Ons verbaast het ten zeerste dat er nu een ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt, waarover wij niet op de hoogte zijn gesteld door de gemeente en zelf e.e.a. dienen te vernemen via de internet pagina van de gemeente. Client is hierover zwaar teleurgesteld!*

##### **Antwoord gemeente**

Om te komen tot de realisatie van de Europaweg worden meerdere zaken voorbereid. Een bestemmingsplan maakt de uiteindelijke realisatie hiervan mogelijk. Het is een op zichzelf staand besluitvormingsproces, welke volgens de reguliere wijze plaatsvindt. Het daadwerkelijke ontwerp van de infrastructuur staat los van het bestemmingsplan, behoudens dat de concrete uitvoering niet strijdig mag zijn met dit bestemmingsplan. De gesprekken over de concrete uitvoering kunnen en worden dan ook voortgezet.

De gemeente is zich niet bewust van een afspraak dat we actief zouden informeren. Dit is ook niet gebruikelijk. De gemeente heeft contacten met talloze partijen. Het zou ondoenlijk zijn al die partijen actief te informeren over stand van zaken met betrekking tot planologische procedures. Om die reden wordt volstaan met passieve bekendmaking op de wettelijk voorgeschreven wijze.

Wij delen de constatering dat de gesprekken constructief en ook informatief zijn om bij het ontwerp van de weg zoveel input te hebben voor de aansluiting van de Europaweg op het tankstation. De bestemmingsplanprocedure is tijdens de gesprekken ook aan de orde geweest. Het actief informeren is niet afgesproken en staat ook niet in de gespreksverslagen.

2-2. Reactie briefschrijver

*De linksaf functie ten behoeve van het motorbrandstoffenverkooppunt aan de Europaweg 30 niet is ingetekend, wij maken bezwaar tegen het laten vervallen van deze linksaf. Immers in het rapport worden verkeersgevaarlijke situaties beschreven maar daar maakt deze linksaf geen onderdeel van uit.*

Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan legt niet de concrete weginrichting vast. Het creëert enkel de planologische mogelijkheden tot realisatie. In dit bestemmingsplan is dan ook niet vastgelegd dat de linksaf naar het tankstation komt te vervallen. Dit wordt vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp. De zienswijze is hierin meegewogen.

In de gevoerde gesprekken is wel aangekondigd dat bij een 2x2-baans weginrichting geen linksafrichting mogelijk is. Dit is verkeerstechnisch niet gewenst en gevaarlijk. Bij het wegontwerp gaan we uit van alleen een rechtsaf/eenzijdig bereikbaar tankstation. De afslag naar het tankstation in de nieuwe situatie (lees definitief ontwerp) voldoet aan de veiligheidseisen (CROW). Deze inrichting wordt bij vergelijkbare situaties in de gemeente Doetinchem toegepast.

2-3. Reactie briefschrijver

*Direct na het motorbrandstoffen tankstation de meest rechterbaan nu is ingetekend als rechtsaf en deze dient voor de veiligheid van het vertrekkende tankende publiek ook mogelijk te zijn om rechtdoor te rijden. Deze rechtsaf moet dan ook gecombineerd worden met een rechtdoor functie.*

Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan legt niet de concrete weginrichting vast. Dit wordt vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp en is hierbij meegewogen. In het wegontwerp wordt rekening gehouden met een goede verkeersafwikkeling vanaf het tankstation. Mede naar aanleiding van deze zienswijze wordt daarom de rijbaan voor rechtsaf (richting Kilderseweg) in het civiele ontwerp ingekort, zodat het vertrekkende tankende publiek uitrijdt op de rechtdoor gaande rijbanen van de Europaweg. Aldus kan het tankende publiek het tankstation op een veilige manier verlaten.

In het bestemmingsplan behoeft hiervoor overigens geen wijziging doorgevoerd te worden.

2-4. Reactie briefschrijver

*Dat bezoekers van het motorbrandstoffenverkooppunt na hun bezoek via een doseersysteem het motorbrandstoffenverkooppunt veilig dienen te verlaten.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 2-3.

Een verkeerskundig simulatie-onderzoek zal uitsluitsel geven over het vertrekkende tankende publiek vanaf het tankstation in relatie tot de Europaweg in de nieuwe situatie. Als blijkt dat maatregelen aan de inrichting van de weg nodig zijn, kan het civiele wegontwerp hierop aangepast worden.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 2:**

- Geen.



### Zienswijze 3 Briefschrijver 3

#### *3 Reactie briefschrijver*

*Dit ontwerpbestemmingsplan en het daarbij horende definitief ontwerp Europaweg van 14 februari 2019 zijn slecht voor de doorstroming van het verkeer en hinderlijk voor mij als bewoner van de Vancouverstraat. ... Ik vind dit niet acceptabel vanwege*

*3-1. de verkeersdoorstroming (flessehalseffect) & verkeersveiligheid (bij drukte nog snel de overweg oversteken bij naderend treinverkeer) en*

*3-2. vanwege hinder (geluid en fijnstof) voor de directe omgeving van optrekkend en afremmend verkeer bij de overgang van vier naar twee banen.*

#### Antwoord gemeente

3-1. Het genoemde flessenhalseffect heeft betrekking op de situatie ten noorden van de rotonde Auroraweg. De rijbaan gaat daar van twee rijstroken voor het spoor naar één rijstrook. De vrees bij deze briefschrijver en ook enkele navolgende briefschrijvers is dat hier een bottleneck ontstaat. Om die redenen vindt hier een uitgebreide beantwoording plaats met inbegrip van argumenten die ook door andere briefschrijvers zijn aangevoerd.

Opgemerkt wordt dat het bestemmingsplan niet de concrete weginrichting vastlegt. Het creëert enkel de planologische mogelijkheden voor realisatie van de verdubbeling van de Europaweg. Concreet wordt het vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp.

Het terugbrengen van twee rijstroken naar één rijstrook vindt plaats nabij de noordelijke rotonde en niet nabij het spoor. Het verkeer zal moeten weven om naar één rijstrook te gaan en dit zal altijd zorgen voor een remmend effect. Dit is geen unieke verkeerssituatie en gebeurt op talrijke wegen waarbij een rotonde wordt verlaten. Naar verwachting is dit een goede oplossing ook voor de Europaweg. De vraag is of en hoe groot de kans op een bottleneck dan zal zijn. Met een bottleneck bedoelen we de stagnatie in de doorstroming. De stagnatie is er in de huidige situatie in ieder geval en wordt nu veroorzaakt door de fietsers die in de voorrang zijn op de rotonde met de Auroraweg. Daarnaast zorgt ook de spoorwegovergang voor een stagnatie in doorstroming. In dat laatste zal voorsnog geen verandering optreden. Nadat het verkeer naar één baan is geleid, bedraagt de afstand tot het spoor nog ongeveer 200 meter. Ten aanzien van de verkeersveiligheid veranderd er bij het spoor dan ook niets. De stagnatie vanwege de fietsers en voetgangers wordt opgelost met de afsluiting van de oversteek.

In de nieuwe situatie zal er een vorm van stagnatie plaats kunnen vinden. Dat wordt dan veroorzaakt door de spoorwegovergang en naar verwachting niet zo zeer door de weefstrook nabij de noordelijke rotonde. Het spoor gaat 8x per uur dicht wat leidt tot een korte stagnatie in de doorstroming. Ten opzichte van de bestaande situatie wijzigt dit niet.

De verdubbeling van de Europaweg is één van de fases in de verbetering van de doorstroming van de verbinding tussen de A18 en A1. Niet alleen voor Doetinchem maar ook voor de provincie is de verbinding Europaweg – Liemersweg - Energieweg – Kerpelseweg van groot belang. Een andere fase in het gehele traject is een tunnel onder spoor door en de aanleg van een bocht richting de Liemersweg.

Een volgende fase is een verkennende fase voor een tunnel onder het spoor door en de aanleg van een bocht richting de Liemersweg. Een van de scenario's uit het SWECO (Bijlage 2 van de toelichting) onderzoek is een ongelijkvloerse spoorwegovergang en de bocht Liemersweg. Er zijn door de gemeente en provincie Gelderland verkennende studies uitgevoerd. Daarnaast is er ambtelijk en bestuurlijk overleg over de nut en noodzaak van de ongelijkvloerse verbinding. Het is op dit moment een wensbeeld/punt aan de horizon.

Verbreiding van de Europaweg over het spoor wordt niet toegestaan. Zolang de spoortunnel niet is gerealiseerd, zal het spoor 8x per uur een obstakel in de doorstroming blijven vormen. In het huidige ontwerp wordt wel al vast rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een tunnel, met andere woorden ontwerptechnisch kan de tunnel aansluitend op het huidige ontwerp worden aangesloten.

3-2. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met twee meter extra ruimte voor mogelijke afwijkingen bij de uiteindelijke situering van de weg. In de berekeningen cq. onderzoeken is rekening gehouden met de maximale bestemmingplan grens (bestemming Verkeer). De consequenties van het plan voor wat betreft de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn hierin zorgvuldig onderzocht en hieruit blijkt dat het plan voldoet aan de hiervoor geldende wettelijke normen. Er zijn geen significante negatieve gevolgen voor de woningen aan de Vancouverstraat. Het treffen van aanvullende geluidwerende maatregelen ter hoogte van de woningen aan de Vancouverstraat in Doetinchem is daarom niet noodzakelijk.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 3:**

- Geen.

**Zienswijze 4 Briefschrijver 4**

**4-1. Reactie briefschrijver**

*Het eerste kruispunt op de Europaweg, gezien vanaf de A18, gaat geregeld worden met verkeerslichten. Vreemd, want het doel was een snelle doorstroming. Dat geeft nu al veel stagnatie en er gaat dus niets veranderen. Van deze kruising maken zowel langzaam- en gemotoriseerd verkeer gebruik. Om de doorstroming vlot te laten verlopen is het veel beter om hier ook een rotonde te realiseren voor alleen maar gemotoriseerd verkeer. Er is hier voldoende ruimte voor aanwezig. De fietsers en voetgangers kunnen via de tunnel, zoals eerder is aangegeven, gebruik maken.*

**Antwoord gemeente**

Het bestemmingsplan legt niet een concrete weginrichting vast. Het creëert enkel de planologische mogelijkheden tot realisatie. In dit bestemmingsplan wordt niet de wijze van verkeersafhandeling vastgelegd. Dit wordt vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp. Uit verkeerskundige onderzoeken (SWECO) is naar voren gekomen dat een verkeersregelinstallatie (VRI) op deze kruising de beste oplossing is om de doorstroming te bevorderen. Om de doorstroming te verbeteren worden de op- en afritten van de snelweg ook voorzien van verkeerslichten. Verkeerslichten zijn bij grote kruispunten met drukke zijwegen hét instrument om de verkeersafwikkeling te bevorderen. Vooral in de spits is de VRI regulering effectief. Bij minder drukke kruispunten functioneren rotondes beter. Dat zien we ook bij de Europaweg. Door de juiste afstelling van de verkeerslichten kan de hoofdrichting (Europaweg) langer groen krijgen ten opzichte van de zijwegen. Ook zullen verkeersregelinstallaties op deze kruising worden gekoppeld aan de installaties op de snelweg. Hierdoor kan bijvoorbeeld een groene golf worden gerealiseerd.

4-2. Reactie briefschrijver

*De rotonde kan zodanig worden ingericht dat er ook een afslag kan worden gemaakt voor het hotel Van der Valk. Dit bevordert weer de doorstroming op de Kilderseweg. Hier hebben we het ook mondeling over gehad met uw juristen en sluit aan bij onze zienswijze "Van der Valk".*

Antwoord gemeente

In de voorgaande reactie (bij 4-1) is verwoord waarom geen rotonde zal worden aangelegd. De gewenste afslag is daarmee ook niet passend. De aansluiting van een eventuele vestiging van Van der Valk op de Kilderseweg staat overigens los van dit bestemmingsplan. De verkeerstoename als gevolg van deze eventuele vestiging is al wel meegenomen in het wegontwerp van het kruispunt Europaweg-Bedrijvenweg-Kilderseweg en wordt meegenomen in de toekomstige verkeersregeling van de verkeersregelautomaat op dit kruispunt. Het kruispunt en de verkeersregelautomaat zijn dus voorbereid op het gewijzigde verkeersaanbod, ook op de Kilderseweg.

4-3. Reactie briefschrijver

*Een ander opstakel is de spoorovergang die smal blijft. Uit de stukken wordt geopperd dat hier waarschijnlijk in 2030 aan gewerkt zal worden. Dat is nog een lange tijd. Hoezo doorstroming. Het zal wederom vast lopen.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 3-1.

4-4. Reactie briefschrijver

*Waar we ons ook zorgen over maken is het tankstation. De verbreding, zoals we op een tekening kunnen zien, komt er dicht bij te liggen. Er hoeft maar iets te gebeuren of er kan een auto een pomp raken en de gevolgen zijn dan niet te overzien. Bij het thema "veiligheidszone" staan enkele cirkels getekend maar er staat niet vermeld wat daar de wettelijke maten van zijn. In de tekst staat dat het LPG gebruik in de toekomst zal verminderen maar daar komt in de toekomst waterstof voor terug. Wat zijn hiervan de wettelijke grenswaarden?*

Antwoord gemeente

Het tankstation is gelegen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Er vindt hier dan ook geen wijziging in plaats. Het bestemmingsplan legt daarbij niet de concrete weginrichting vast. De opmerking is in het civiele wegontwerp nader beoordeeld. Er zal bij de daadwerkelijke uitvoering een bebouwingsvrije zone aanwezig blijven. In de huidige situatie is deze ca. 3,5 meter en in de nieuwe situatie (conform definitief ontwerp) ca. 2,5 meter.

Het tankstation voldoet en moet blijven voldoen aan de hiervoor geldende (veiligheids)normen uit het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). De exploitant is hiervoor verantwoordelijk. In het Activiteitenbesluit zijn regels opgenomen om het aanrijden van afleverinstallaties, vulpunten en dergelijke te voorkomen. Rondom het LPG-vulpunt is een wettelijke 'veiligheidszone - lpg' van 40 meter in het bestemmingsplan opgenomen. Er gelden geen wettelijke afstanden ten opzichte van een openbare weg. Er zijn enkel minimale afstanden opgenomen voor afstanden voor kwetsbare objecten als woningen.

De transitie van LPG naar waterstof is een initiatief van de exploitant. Op het moment dat het tankstation waterstof wil aanbieden, is er een nieuwe toetsing aan de hiervoor geldende normen noodzakelijk om de veiligheid naar de omgeving te waarborgen. Dit is nu nog niet aan de orde.

#### **Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 4:**

- Geen.

#### **Zienswijze 5 Briefschrijver 5 (mede ingediend namens 69 ondertekenden)**

##### **5-1. Reactie briefschrijver**

*Het gelijktijdig vervallen van EN het zebrapad EN de mogelijkheid voor fietsers om de kruising A/V te passeren stuit op groot bezwaar en verzet van buurt- en wijkbewoners:*

*1. Het vervallen belemmert het onderhouden van contact tussen bewoners van beide wijken/buurtten in aanzienlijke mate. Dat treft een ieder, maar zeer zeker de oudere bewoners van (oud) Dichteren en De Hoop. Zij zijn van oudsher gewend over en weer 's avonds een kaartje te leggen in Fort Gary Horse, het Proathus te bezoeken, bij elkaar op verjaardag te gaan of deel te nemen aan activiteiten van De Schutterij (denk ook aan het traditionele kerkbezoek Sint Martinuskerk in Wijnbergen). Zo bezien heeft het zebrapad een sterk sociale betekenis. Het maakt onderling verkeer tussen mensen ook letterlijk mogelijk. Maak van een dubbelbaans Europaweg geen Berlijnse muur voor buurtgenoten!*

*2. De in de plannen gesuggereerde looproute via de (nieuwe) fietstunnel incl. trottoir onder de Europaweg betekent een afstand van > 800 meter tussen beide zijden van de kruising IV (hemelsbreed: 50 mtr.). Dit is geen realistische optie, niet te voet en praktisch gezien ook niet te fiets. Hierbij speelt verder een rol de gevaarlijke oversteek Sicco Mansholtweg/Oude Kilderseweg: deze kruising is onveilig zoals alleen al door het ontbreken van een zebrapad. Een alternatief zou de fietstunnel Dichterseweg en de voetgangerstunnel Dichterseweg/Winnipegstraat kunnen zijn. Echter is ook dit een afstand van > 600 mtr., mist het comfort en (sociale) veiligheid door het ontbreken van een trottoir voor voetgangers op het traject evenwijdig aan de Europaweg tussen kruising A/V en fietstunnel bij de Dichterseweg terwijl de onderdoorgang Dichterseweg/Winnipegstraat onneembaar is voor voetverkeer met een fiets aan de hand. Daarmee is ook deze optie geen realistisch alternatief.*

*3. De planvorming ziet uitsluitend op technische maatregelen om capaciteit en veiligheid van de Europaweg voor autoverkeer te vergroten. Het miskent echter de betekenis van kruisende voet- en fietsverbindingen voor behoud van de sociale structuur tussen gemeenschappen aan beide zijden van de Europaweg. Dat betreft:*

- *het onderhouden van contact tussen burgers onderling in beide buurten,*
- *het gebruiken van voorzieningen over en weer (zie hierna onder 4),*
- *het te voet/fiets beleven van de omgeving (ook door de vele recreanten en trimmers uit de omgeving).*

*Realisatie van de plannen zoals beoogd geeft buurtgenoten het gevoel te worden opgesloten in de buurt en te worden afgesloten van elkaar.*

*4. Voor zover het onder 3. gaat om voorzieningen worden genoemd, maar niet uitputtend, die van Schutterij St. Martinus (denk ook aan de jaarlijkse Rommelmarkt en Lentekermis), Schietvereniging Prins Bernard, Volkstuinen De Huet, Vrije School De Kleine Prins, Kinderopvang Markant, w VIOD en winkelvoorzieningen aan Willy Brandtplein en De Bongerd. Verder zijn te noemen de gerechtvaardigde belangen van ondernemers op goede bereikbaarheid zoals Tuincentrum Peer, Happerij het Dichtertje, Aai Dierenkliniek.*

*U wordt nadrukkelijk verzocht voorgaande punten in serieuze overweging te nemen en te willen betrekken bij de verdere besluitvorming rond de Europaweg.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 1-2.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 4:**

- Geen.

**Zienswijze 6 Zienswijze 6**

**6-1. Reactie briefschrijver**

*De verbreding van de Europaweg, vanaf de A18 tot enkele tientallen meters na de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat, leidt tot een onwenselijke bottleneck op de Europaweg in de richting van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. Immers, in afwijking van de Verkenningstudie Europaweg-Liemersweg-Energieweg (N317) van april 2013 wordt dit laatste gedeelte niet verbreed. Er is namelijk geen realistische verwachting dat het integrale infrastructurele plan uit de Verkenningstudie 2013, dat voorziet in een westelijke rondweg en ontsluiting, waarvan de Europaweg vanaf de A18 tot aan de Liemersweg onderdeel zou uitmaken, nog zal worden uitgevoerd in de komende decennia. Dit omdat er geen concreet uitzicht is op een verbreding van de Europaweg tot vierbaansweg ter hoogte van de spoorwegovergang.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 3-1.

**6-2. Reactie briefschrijver**

*De toename van verkeersbewegingen op de Europaweg door diverse recente planologische ontwikkelingen is niet of nauwelijks doorberekend in het ontwerp. Bedoelde recente ontwikkelingen zijn onder meer: nieuwbouwwijk Buitenplaats-Wijnbergen en zijn meest recente uitbreidingen (Noordpunt), de komst van hotel Van der Valk in 2020, de realisatie van het nieuwe ziekenhuis langs de A18 in 2020. Deze nieuwe planologische ontwikkelingen brengen een toename van verkeersbewegingen en verkeersbelasting mee, waar in het ontwerp en in de (vaak wat verouderde) berekeningen geen rekening mee is gehouden. Berekeningen met betrekking tot onder andere geluidshinder, fijnstof-uitstoot, uitstoot van andere schadelijke stoffen en stankoverlast, met name voor de nieuwe wijk Buitenplaats-Wijnbergen, lijken te ontbreken in de bijlagen.*

Antwoord gemeente

Bij de berekening van de autonome groei van de Europaweg, is gebruik gemaakt van het Doetinchems verkeersmodel. In dit model zit een prognose van de autonome groei tot en met 2030. In het model zitten de nieuwe ontwikkelingen voor Doetinchem. Bij de onderzoeken t.b.v. de capaciteitsberekening van het wegontwerp is uiteraard rekening gehouden met autonome verkeerstoename en gebiedsontwikkelingen (genoemde woonwijken en Van der Valk). Als gevolg van het verplaatsen van het ziekenhuis vindt er weliswaar een wijziging in verkeerstromen plaats. Er vervallen ook verkeersbewegingen die richting het bestaande ziekenhuis gaan. Uit de verkeersmodellen blijkt dat er geen sprake is van een substantiële wijziging van verkeerstromen door het verplaatsen van dit ziekenhuis.

In de toekomst is er sprake van meer verkeer op de Europaweg, maar dit is op zichzelf niet het gevolg van de verdubbeling van de weg. Er is geen sprake van bijvoorbeeld een verkeer aantrekkende werking door de verdubbeling. De oorzaak van de toename komt als gevolg

van de autonome groei van het verkeer en de genoemde gebiedsontwikkelingen in de omgeving.

De consequenties van het plan voor wat betreft de aspecten geur, geluid en luchtkwaliteit zijn onderzocht en hieruit blijkt dat het bestemmingsplan voldoet aan de hiervoor geldende wettelijke normen. De afstanden die gelden voor geur zijn ondergeschikt aan de afstanden die gelden voor geluid en fijnstof. De geluidwering die ligt tussen de Europaweg en het woongebied Wijnbergen is voldoende hoog, waardoor er geen sprake is van een significante toename van geluid op de woningen in deze woonwijk. In paragraaf 4.4 van de toelichting op het bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen is dit nader gemotiveerd.

Aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit wordt nu en in de toekomst ruimschoots voldaan. Dit geldt overigens voor de gehele gemeente Doetinchem.

### 6-3. Reactie briefschrijver

*Rijen volwassen beeldbepalende bomen aan de Europaweg worden gekapt. Het plan voor herbeplanting is ontoereikend. Met de bouw van de nieuwe woonwijk zijn al veel natuurlijke elementen verdwenen, en er is sprake van forse verstening van het gebied (straks nog verergerd door de aanleg van een zonnepaneelpark westzijde Europaweg). Het ontwerpplan houdt geen rekening met de recente verdrogingsproblemen van dit gebied. Volwassen bomen zorgen voor een betere micro-klimaatbeheersing, en zijn bijvoorbeeld uitstekende "afvangers" van fijnstof. Het belang van een goede luchtkwaliteit voor de wijk Wijnbergen en zijn bewoners is ook niet goed afgewogen in het ontwerpbestemmingsplan, zeker nu er op dit moment al sprake is van tamelijk hoge fijnstof concentraties.*

### Antwoord gemeente

Voorafgaand aan de ontwerpfase zijn inventarisaties en onderzoeken gedaan naar de huidige groenstructuren. Uitdrukkelijk is in de onderzoeksopdracht gevraagd naar mogelijkheden ter versterking van de natuurkwaliteiten in het hele gebied. Uit een vitaliteitscan van de bestaande bomen langs de weg bleek dat driekwart van de 260 bomen een ronduit slechte conditie heeft (Zie Toelichting bestemmingsplan Bijlage 7). Dat wil zeggen dat binnen afzienbare tijd moet worden ingegrepen. Een totale kap heeft zeker niet de voorkeur. De gemeente kiest voor het inpassen van zoveel mogelijk bestaande bomen, maar vooruitlopend hierop wordt er nu al fors nieuw geplant, zodat de bomen tijd hebben om te groeien en de functie kunnen overnemen van de bomen die nog gaan uitvallen. Er worden concreet 368 bomen geplant die voor 119 bomen in de plaats komen.

Er wordt door de gemeente niet alleen geïnvesteerd in herplant van bomen, maar ook in aanleg van nieuwe natuur op de percelen nabij de Europaweg. Nieuwe natuurakkers, struweelhagen, boomgaarden en rietterrassen naast de beek, spelen in op natuurkansen in het gebied. Hierin liggen ook wandelpaden voor wijkbewoners. De kansen die de omgeving biedt, worden nu ook opgepakt om tevens te investeren in groen elementen.

De gemeente is zich bewust van de wateropgaven (verdroging én waterberging) en werkt daarin nauw samen met het waterschap. Dat doet de gemeente onder meer door lokaal te infiltreren en te bergen in de rietterrassen. Tevens wordt rekening gehouden met de soortenkeuze in de aanplant.

Zoals onder zienswijze 6-2 is gemotiveerd, is er geen sprake van het overschrijden van normen voor fijnstof.

6-4. Reactie briefschrijver

*Voor de woonwijk Buitenplaats-Wijnbergen, maar ook voor andere woonobjecten langs de Europaweg, worden slechts summiere maatregelen getroffen, omdat het ontwerpplan er ten onrechte van uitgaat dat er geen toename van verkeer is.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord onder zienswijze 6-2.

6-5. Reactie briefschrijver

*Het aantal fietsoversteekplaatsen wordt van drie teruggebracht naar twee. Dit is onwenselijk. Ten onrechte is er in het plan alleen rekening gehouden met voorzieningen ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer. Met nieuwe en toekomstbestendige voorzieningen voor fietsers en voetgangers is in het gehele plan geen rekening gehouden terwijl bestaande voorzieningen voor fietsers en voetgangers zelfs worden geschrapt. Dit terwijl intensief gebruik gemaakt wordt van de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen in de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat aangezien dit voor veel inwoners van de aanliggende wijken de kortste route is. Bewoners van de diverse wijken aan weerszijde van de Europaweg moeten straks per fiets en te voet een grote omweg maken, vaak een omweg van enkele kilometers.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 1-2.

6-6. Reactie briefschrijver

*Objectief gezien heeft de ingreep een verslechtering van de verkeerssituatie tot gevolg door de bovenbedoelde bottleneck en het ontbreken van een fatsoenlijke verkeersafwikkeling naar het noorden, met alle bijkomende vormen van hinder. Nader onderzoek is nodig om de verkeersbelasting beter te spreiden, en bijvoorbeeld de verbreding tot vierbaansweg veel minder ver naar het noorden door te trekken. Ook zou de extra verkeersbelasting en hinder ter hoogte van de A18, het bedrijventerrein en het toekomstige hotel Van der Valk beter moeten worden opgevangen met extra lange uitvoegstroken en dergelijke, en zouden alternatieven tot een nieuwe c.q. betere zuidelijke ontsluiting van de wijk Dichteren moeten worden onderzocht. Het plan tot verbreding van de Europaweg tot aan het spoor zou in een veel breder kader moeten worden geplaatst waarin rekening wordt gehouden met de meest recente stand van zaken.*

Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan 'Europaweg – 2019' vloeit voort uit meerdere onderzoeken die zijn uitgevoerd. Een tweetal onderzoeken zijn als bijlage 1 (Verkenningstudie Europaweg - Liemersweg - Energieweg (N37) 'Capaciteitsuitbreiding / de westelijke rand ontsloten') en bijlage 2 (Verkeerskundige afweging maatregelenpakket Europaweg (SWECO)) toegevoegd aan de toelichting op het bestemmingsplan. De gemeente zien onvoldoende redenen om nieuw nader onderzoek te verrichten.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 6:**

- Geen.

**Zienswijze 7 Briefschrijver 7**

7-1. Reactie briefschrijver

*De verbreding van de Europaweg vanaf de A 18 tot enkele tientallen meters na de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat leidt ertoe dat er een fuik ontstaat op het gedeelte*

van de Europaweg tussen deze rotonde en de tweehonderd meter verder gelegen spoorlijn Arnhem-Winterswijk. In afwijking van de Verkenningstudie Europaweg-Liemersweg-Energieweg (N317) van 12 april 2013 wordt dit laatste gedeelte immers niet verbreed. In de Verkenningstudie van 13 april 2013 wordt de Europaweg vanaf de A 18 tot aan de Liemersweg gezien als onderdeel van een groter infrastructureel plan met volledige voorziening van vierbaanswegen voor de westelijke ontsluiting van Doetinchem. Groot knelpunt hierin is de kruising van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk met de Europaweg. Totaal zou de reconstructie met ondertunneling van deze spoorlijn ruim 61 miljoen euro kosten (fasering 2020-2030). Op dit moment is er echter nog steeds geen concreet zicht op medewerking aan een ondertunneling door ProRail en de provincie Gelderland. Dit heeft tot gevolg dat de "fuik" in de Europaweg, vanaf de rotonde richting de spoorwegovergang door versmalling van vier naar twee rijbanen, langdurig in stand zal blijven, zonder concrete oplossing naar het westen en noorden. Daar komt nog bij dat het verkeer in deze fuik op grote delen van de dag, onder meer tijdens de spits, acht keer per uur stil staat door sluiting van de spoorbomen. In de spitsuren, maar ook daarbuiten, leidt dit ter plekke tot een verdubbeling van belasting in verkeerslawaaï, met name van stationair en optrekkend verkeer, tot toename van stank, toename van fijnstof en andere schadelijke uitlaatgassen en stoffen in de lucht, en tot hinder en verkeerslawaaï en hogere geluidsbelasting op de woning en woonperceel Vancouverstraat 26, maar daar wordt in het ontwerp geen enkele aandacht aan besteed.

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 3 en 6-2.

7-2. Reactie briefschrijver

Daarbij moet worden vermeld dat er - behalve met bovenbedoelde fuikwerking - in het ontwerpbestemmingsplan geen rekening is gehouden met de toename van verkeersbewegingen door de steeds verder vol gebouwde en te bouwen wijk Wijnbergen, door de bouw van hotel Van der Valk, en door de bouw van het nieuwe ziekenhuis langs de A18 ter vervanging van het bestaande ziekenhuis van Doetinchem. Nergens is bijvoorbeeld rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen door bezoekers van het ziekenhuis die vanuit onder meer Doesburg, Wehl, Dichter en de Huet binnenkort via de westelijke route naar het ziekenhuis zullen gaan. De extra belasting en verkeersbewegingen vanwege de komst van het hotel Van der Valk is evenmin meegenomen. Daar is dit halfslachtige planontwerp niet goed op berekend.

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 6-2.

7-3. Reactie briefschrijver

In het definitieve ontwerp-bestemmingsplan Europaweg d.d. 14 februari 2019 is de nieuwe woonbebouwing op de hoek Vancouverstraat-Europaweg-Oude Doetinchemseweg-Katjesbos (Buitenplaats Wijnbergen, de Noordpunt) bovendien niet ingetekend, en er is in de stukken en bijlagen daardoor ook op geen enkele manier rekening gehouden met de extra belasting van fijnstof, stikstof, andere schadelijke stoffen, of van geluid en verkeerslawaaï, of andere vormen van hinder op de binnenkort te bouwen woningen. Het ontwerp houdt ook geen rekening met de toename van verkeersbelasting van en naar de Europaweg.

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 6-2.



7-4. Reactie briefschrijver

*Meer in het algemeen is in het ontwerpbestemmingsplan slechts summier rekening gehouden met de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wijnbergen. Bijvoorbeeld de toename van verkeersbewegingen van en naar deze nieuwe wijk wordt nergens expliciet meegenomen. Ook lijken er een aantal -zeer beeldbepalende - bomen langs de Europaweg te sneuvelen (hier is het ontwerp-bestemmingsplan onduidelijk over) zonder dat hiervoor een alternatieve oplossing wordt aangedragen. Dit is onwenselijk omdat door de bouw van de nieuwe woonwijk al veel natuurlijke elementen zijn verdwenen, en de wijk tot forse verstening van het gebied heeft geleid. Daar komt nog bij dat woningen aan het Katjesbos zijn verkocht met het vooruitzicht dat men zou komen te wonen in een groene omgeving met uitzicht op bomen die nu moeten verdwijnen voor de verbreding van de Europaweg zonder dat de toekomstige bewoners hiervan op de hoogte waren. Het kappen van volwassen bomen leidt bovendien tot meer verdroging en opwarming van het gebied, hetgeen onwenselijk is.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 6-3.

7-5. Reactie briefschrijver

*In het ontwerp-bestemmingsplan is onduidelijk hoe de verbreding nu precies zal zijn gesitueerd. Wordt er van de berm tussen de Europaweg en perceel Vancouverstraat 26 een deel "afgesnoept"? En waarom zijn er voor Vancouverstraat 26 geen berekeningen gemaakt of maatregelen getroffen, zoals verhoging c.q. verlenging van de bestaande tamelijk lage en korte geluidswal, zoals elders in het ontwerp wel het geval is? Als immers de Europaweg aan weerszijden 2 meter wordt verbreed, betekent dit sowieso dat het toenemende verkeer dichter op de gevel van Vancouverstraat 26 komt, met alle nadelige gevolgen van dien.*

Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan legt niet de concrete weginrichting vast. Dit wordt vastgelegd in het (definitieve) civiele wegontwerp. De consequenties van de mogelijkheden die het plan biedt zijn voor wat betreft het aspect geluid onderzocht, ook voor de woning aan de Vancouverstraat 26 in Doetinchem. Het akoestisch onderzoek is als bijlage 10 van de toelichting op het bestemmingsplan toegevoegd. Hieruit blijkt dat er als gevolg van het plan geen significante negatieve gevolgen zijn voor de woning aan de Vancouverstraat 26 in Doetinchem. Het treffen van aanvullende geluidwerende maatregelen bij en ter hoogte van deze woning is daarom niet noodzakelijk.

7-6. Reactie briefschrijver

*Ten onrechte is er in het plan alleen rekening gehouden met voorzieningen ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer. Over het te ontwikkelen deel Vancouverstraat-Oude Doetinchemseweg-Katjesbos (Wijnbergen Noord) wordt - zoals eerder gezegd - in het ontwerp helemaal niets vermeld, terwijl het verdwijnen van de fiets- en voetgangersoversteekplaats op de rotonde ook voor dit in ontwikkeling zijnde woongebied consequenties heeft. Met nieuwe en toekomstbestendige voorzieningen voor fietsers en voetgangers is in het gehele plan geen rekening gehouden terwijl bestaande voorzieningen voor fietsers en voetgangers zelfs worden geschrapt. Dit terwijl intensief gebruik gemaakt wordt van de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen in de rotonde Europaweg-Auroraweg-Vancouverstraat aangezien dit voor veel inwoners van de aanliggende wijken de kortste route is. Voor bewoners van de Vancouverstraat 26 betekent afsluiting van de fiets- en voetgangersoversteekplaats een omweg van circa 3 kilometer (en dus niet enkele*

*honderden meters zoals het ontwerp vermeldt), terwijl het fietspad langs de Europaweg nu op circa 75 meter afstand ligt. Om met de fiets Dichteren, de Huet of Wehl te bereiken moet dus een fors grotere afstand worden afgelegd. Ik heb dan ook ernstige bedenkingen tegen het laten vervallen van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bij de rotonde Vancouverstraat-Auroraweg. De geboden alternatieven zijn in werkelijkheid veel ongunstiger "nep"-alternatieven.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 1-2.

**7-7. Reactie briefschrijver**

*De verbreding van de Europaweg leidt tot een forse waardedaling van woning en perceel Vancouverstraat 26 door beperking van het woongenot, en leidt tot gezondheidsschade van de bewoners door de fuikwerking en toename van verkeer.*

Antwoord gemeente

Zoals uit het antwoord op zienswijze 3-2 en 7-4 blijkt zijn er geen significante gevolgen voor de woningen aan de Vancouverstraat. Er is geen sprake van een overschrijding van milieunormen. Om die redenen verwacht de gemeente geen of een geringe waardedaling die het maatschappelijk risico niet overstijgt. Het staat overigens de briefschrijver vrij om een aanvraag om planschadevergoeding in te dienen.

**7-8. Reactie briefschrijver**

*Objectief gezien heeft de ingreep een verslechtering van de verkeerssituatie tot gevolg door de hierboven omschreven fuikwerking met alle bijkomende vormen van hinder. Het zou beter zijn om de verkeersbelasting beter te spreiden, en de verbreding tot vierbaansweg minder ver door te trekken waardoor de extra verkeersbelasting en hinder ter hoogte van de A18, het bedrijventerrein en het toekomstige hotel Van der Valk wordt opgevangen. Ter plekke zou daar meer "lucht" en ruimte in de verkeersafwikkeling moeten worden gecreëerd door verbreding van de weg met extra uitvoegstroken en dergelijke. Hiervoor zou ook veel méér en betere samenwerking met wegbeheerder de provincie Gelderland moeten worden gezocht.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 3-1.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 7:**

- Geen.

**Zienswijze 8 Briefschrijver 8**

**8-1. Reactie briefschrijver**

*Enkele vragen die wij hebben zijn;*

- *Wat is het onderhoudsplan van het bos (ivm overslag ongewilde planten voor het grasland/weide)?*
- *Wat betekent bomen voor de groei van het gras op ons terrein?*
- *Wat betekent bomen voor de opbrengst van onze zonnepanelen?*
- *Wat betekent bomen voor het gewas in onze groentetuin?*
- *Is er een optie voor groencompensatie aangrenzend aan het spoor?*

#### Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan legt niet de concrete invulling van de gronden vast, maar alleen de bestemming ('Verkeer', 'Groen' en 'Water'). Een concreet beheerplan volgt in een later stadium, maar zal als regulier bos beheerd worden. Er wordt met betrokkenen ter plekke overlegd over mogelijkheden voor een gedeeld beheer van de boom-weide voor hun huis. De populieren zullen slagschaduw geven, dat kan niet worden ontkend. Wel zullen wettelijke afstanden tot de eigendomsgrenzen minimaal in acht worden genomen. De grens van het populierenbos zal daarbij worden teruggelegd zodat de moestuin en zonnepanelen geen schaduwwerking ondervinden.

De groencompensatie heeft de gemeente op haar eigen gronden gesitueerd. Aankoop of ruil van gronden is niet wenselijk om vertraging en extra kosten te voorkomen.

#### 8-2. Reactie briefschrijver

*Is er over bovenstaande vragen nagedacht en zijn hier alternatieven en/of compenseerde maatregelen voor?*

#### Antwoord gemeente

Zoals uit de voorgaande beantwoording blijkt is het traject zorgvuldig opgebouwd en doorlopen. Onderdeel hiervan is dat de omgeving wordt betrokken bij de het opstellen van het compensatieplan. Ten opzichte van de oorspronkelijke schetsen is naar aanleiding van de inbreng van de briefschrijver de invulling dan ook al gewijzigd.

#### **Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 8:**

- Geen.

#### **Zienswijze 9 Briefschrijver 9**

#### 9-1. Reactie briefschrijver

Zienswijze is identiek aan zienswijze 7.

#### Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 7.

#### 9-2. Reactie briefschrijver

Zienswijze is identiek aan zienswijze 5.

#### Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 5.

#### **Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 9:**

- Geen.

#### **Zienswijze 10 Briefschrijver 10**

#### 10-1. Reactie briefschrijver

*In het plan staat dat het nestelen van de roeken en het fourageren buiten het ontwerpbestemmingsplan Europaweg 2019 valt. Daarom is het compenserende plan tussen de Wielstraat en het spoor niet nodig. We vragen u daarom om dit uit het plan te verwijderen.*

### Antwoord gemeente

Alle mogelijke schadelijke gevolgen van de verdubbeling van de weg op beschermde flora en fauna moeten gemitigeerd of gecompenseerd worden. De nestelbomen van de roekenkolonie ter hoogte van de Auroraweg hoeven niet gekapt te worden, maar de roeken worden mogelijk wel verstoord. Nieuwe aanplant hier voorziet in een nieuwe locatie die op termijn de functie van nestelbomen kan overnemen. Tevens is er gemeentebreed behoefte aan betere roekenlocaties.

In de toelichting op deze zienswijze is verzocht om uitvoering van het Wielparkplan. Als onderdeel van de groencompensatie worden een groot deel van de oorspronkelijke natuurdoelstellingen uit dit oude Wielparkplan verwerkt. Weliswaar is de gebiedsbegrenzing anders en het concrete inrichtingsplan niet geheel gelijk, maar de inrichtingscomponenten wel. De vernatting langs de loopgraaf, de rietzones, de hoogstamboomgaarden, natuurakkers en de vele meidoornstruwelen komen terug in dit compensatieplan.

#### 10-2. Reactie briefschrijver

*Bewoners van (oud) Dichteren en De hoop hebben kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan dat de verdubbeling van de Europaweg planologisch mogelijk moet maken. Deze bewoners hebben zorg over het daarin vervallen van de fietsoversteekplaats bij de rotonde Auroraweg/Vancouverstraat.*

*A: Op de infoavond op 14 november voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak is dit summier genoemd. Daarom riekt dit naar autocratisch gedrag wat de democratie niet ten goede komt.*

*B: Het verkeer wordt bij het spoor opgehouden zolang er geen tunnel is, het oponthoud voor overstekend fietsers op de rotonde is daardoor per saldo vrijwel nihil. PS: maak je één brede oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ( heen en weer) goed aangegeven en desnoods met een verkeerslicht dan wordt het ook nog veiliger.*

*C: Het weghalen van de oversteek kost de gemiddelde fietser 1000 meter extra fietsen en men zal daarom vaker de auto pakken en dat is meer CO2 uitstoot en dat mag niet volgens de Raad van State*

*D: Het weghalen van de fietsoversteek belemmert het contact tussen de bewoners van beide buurten. Dat treft zeker de wat oudere bewoners uit Dichteren en de Hoop die van oudsher over en weer 's avonds een kaartje leggen in Fort Gary Horse, het Proathus bezoeken of bij elkaar op verjaardag gaan. Daarnaast zijn er ook nog de evenementen rommelmarkt, koningschieten, carnaval en het lentefeest rond het Proathus. In die zin vervult de betreffende oversteek ook een sociale functie. Het maakt onderling verkeer tussen de mensen ook letterlijk mogelijk.*

*E: Het schrappen van de fietsoversteek miskent het gerechtvaardigde belang van ondernemers als van Tuincentrum Peer, Aai Dieren kliniek. Markus Select en Plus Supermarkt op een blijvend goede bereikbaarheid uit alle buurten, te voet, per fiets en zo min mogelijk met de auto. Ze hechten zeer aan behoud van goede fiets en voetverbindingen.*

*F: De planvorming omvat uitsluitend technische ingrepen en is bedoeld om capaciteit en veiligheid van de Europaweg te vergroten. Het miskent het (gezondheids) belang van beweging, elkaar ontmoeten en het te voet per fiets beleven van de omgeving. Dat geldt voor buurtbewoners maar zeer zeker ook voor de vele recreanten/trimmers/passanten van elders in de wijken. De planvorming ontbeert menselijke maat en belemmert sociaal contact, terwijl dat juist de specie voor een goede samenleving is.*

#### *Samengevat*

*Laat de voet-fietsgangersoversteek niet vervallen.*

*Aanbeveling: Maak één brede voet-fietsgangersoversteek zonodig beveiligd door een verkeerslicht dan blijft het sociale contact tussen de wijken bestaan en is de veiligheid gewaarborgd op dezelfde wijze als op de Oostelijke randweg. De doorstroming van het autoverkeer wordt nauwelijks belemmerd en zeker niet zolang er geen spoortunnel is.*

Antwoord gemeente

Zie antwoord op zienswijze 1-2.

10-3. Reactie briefschrijver

*..... de doorstroming vanaf het spoor (zolang er geen tunnel is) tot aan de woonboulevard verbeterd niet door dit deel dubbelbaans te maken incl. op de rotonde's. Het is daarom onnut om nu de investering te doen van de € 5.180.000. Het is daarom beter hier mee te wachten tot we de tunnel kunnen realiseren. De omstandigheden kunnen dan qua verkeersstromen ook heel anders zijn .*

Antwoord gemeente

Onderschreven wordt dat de doorstroming verder zal verbeteren, nadat de ondertunneling van het spoor gereed is gekomen. Niet onderschreven wordt dat de doorstroming op de Europaweg zonder ondertunneling niet zou verbeteren. Naast dat de weg een grotere capaciteit krijgt door de verdubbeling, worden ook enkele zogenaamde ei-rotondes aangelegd en wordt oversteek voor fietsers bij deze rotondes geschrapt. Deze maatregelen verbeteren de doorstroming op de Europaweg. Daarbij zal niet al het verkeer op de Europaweg ook het spoor oversteken, maar via de zijwegen naar andere bestemmingen rijden. Om die redenen is het niet gewenst om het midden en noordelijke deel van de Europaweg niet op korte termijn te realiseren.

10-4. Reactie briefschrijver

*Het is een provinciale weg. Dus niet de provincie maar de gemeente draagt 50% bij. Het overschot van de Oostelijke randweg ad ongeveer € 1.000.000 hoeft als we het voor de Europaweg verbreding gebruiken niet terug naar de provincie. Maar dat lijkt mij geen goed ethisch argument om een onnut investering te doen van € 5.180.000.*

*Bovendien valt er ook wel iets anders te verzinnen om die € 1.000.000 te behouden.*

*Doetinchem kampt met een groot tekort dus daarom nu deze investering niet doen.*

*Dat kan ook later nog wel dus als de tunnel er kan komen.*

Antwoord gemeente

De Europaweg is voor het grootste deel gelegen op gronden van de gemeente Doetinchem en daarmee valt het beheer ook onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De eigendomsgrens is gelegen in het zuiden van het plangebied, plaatselijk ter hoogte van de borden die de bebouwde kom-grens weergegeven. Het raadsbesluit heeft plaatsgevonden in een totale afweging, naar aanleiding van een verrichte verkeersonderzoeken. De onderzoeken zijn als bijlage 1 (Verkenningstudie Europaweg - Liemersweg - Energieweg (N37) 'Capaciteitsuitbreiding / de westelijke rand ontsloten') en bijlage 2 (Verkeerskundige afweging maatregelenpakket Europaweg (SWECO)) toegevoegd aan de toelichting op het bestemmingsplan. De gemeente zien onvoldoende redenen om terug te komen op eerder genomen besluiten.

Zie ook het antwoord op reactie 10-3.

**Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 10:**

- Geen.

## **Zienswijze 11 Briefschrijver 11**

### **11-1. Reactie briefschrijver**

*De keuze om geen geluidwerende groenstrook tussen Europaweg en de afslag van de nieuwe verbrede rotonde naar Auroraweg te plaatsen betreurt ons zeer. <....> Het niet plaatsen van een geluidwerende groenstrook verbaast ons en roept bij ons de volgende bezwaren op:*

*Door de verbreding van de Europaweg en het wijzigen van de enkelbaans rotonde naar een tweebaans rotonde zal het verkeer en het geluid wat dit met zich meebrengt toenemen. Een afscheiding tussen deze nieuwe rotonde en ons perceel zal bijdragen aan het reduceren van het geluid.*

*11-2. Aan de overzijde van de weg zijn op diverse punten geluidsreducerende voorzieningen getroffen. Deze maatregel zouden wij ook graag toegepast zien aan onze zijde van de weg 11-3. De afrit van de nieuwe rotonde loopt dermate dicht langs ons perceel dat dit ten koste van het woongenot zal gaan. De gemeente zou ter compensatie een groenscheiding kunnen aanbrengeen.*

*De realisering van bovengenoemde punten zou prima aansluiten bij het geplande natuurgebied ter hoogte van Auroraweg-Wielstraat-spoorbaan.*

### **Antwoord gemeente**

11.1 De consequenties van het plan voor wat betreft het aspect geluid is onderzocht en hieruit blijkt dat het plan voldoet aan de geldende wettelijke normen en er geen significante negatieve gevolgen zijn voor de woningen in de omgeving van de Europaweg. Het treffen van geluidwerende maatregelen ter hoogte van de woning aan de Auroraweg 2 in Doetinchem is daarom niet noodzakelijk.

11-2. De gemeente treft enkel maatregelen wanneer uit een akoestisch onderzoek blijkt en dit omwille van het overschrijden van de geluidsnormen noodzakelijk is. Indien er tegemoet gekomen wordt aan de wens van de briefschrijver en ook een maatregelen worden getroffen waar deze niet noodzakelijk zijn, ontstaat precedentwerking. Meerdere woningeigenaren zouden dan kunnen verzoeken om geluid reducerende maatregelen.

11-3. Met betrekking tot de gewenste groenscheiding is contact gelegd met de briefschrijver. Ter plekke wordt beoordeeld of het realiseren van een groene afscheiding langs het perceel leidt tot verbetering van de landschappelijk inpassing.

### **Gevolgen voor het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze 11:**

- Geen.