

# Zienswijzennota

Behorend bij de

maatschappelijke kosten- en batenanalyse

*'Investeren in de N786 Corridor Apeldoorn Dieren:  
afweging van kosten en baten'*

**Definitief, 5 februari 2019.**

# Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Procedure terinzagelegging.....	3
1.2.	Anonimisering.....	3
1.3.	Leeswijzer.....	3
2.	Aanpak van het proces.....	4
2.1.	N786.....	4
2.2.	Eerbeek-Loenen 2030.....	4
2.3.	Insteek N786 in relatie tot Eerbeek Loenen 2030.....	4
2.4.	Verdere proces.....	6
3.	Zienswijzen.....	7
3.1.	Zienswijze 1 (inwoner Loenen).....	7
3.2.	Zienswijze 2 (DS Smith, Eerbeek).....	7
3.3.	Zienswijze 3 (inwoner Loenen).....	8
3.4.	Zienswijze 4 (inwoner Loenen).....	8
3.5.	Zienswijze 5 (inwoner Loenen).....	9
3.6.	Zienswijze 6 (inwoner Loenen).....	10
3.7.	Zienswijze 7 (inwoner Loenen).....	12
3.8.	Zienswijze 8 (inwoner Loenen).....	12
3.9.	Zienswijze 9 (inwoner Loenen).....	13
3.10	Zienswijze 10 (inwoner Klarenbeek).....	15
3.11	Zienswijze 11 (Landgoed Huis ter Horst).....	16
3.12	Zienswijze 12 (restaurant De Brugkaboutter, Eerbeek).....	16
3.13	Zienswijze 13 (inwoner Loenen).....	17
3.14	Zienswijze 14 (inwoner Eerbeek).....	18
3.15	Zienswijze 15 Maatschappelijke Coalitie.....	19
3.16	Zienswijze 16 (inwoner Loenen).....	22
3.17	Zienswijze 17 (inwoner Loenen).....	23
3.18	Zienswijze 18 (inwoner Loenen).....	26
3.19	Zienswijze 19 (inwoner Eerbeek).....	27
3.20	Zienswijze 20 (inwoner Eerbeek).....	27
3.21	Zienswijze 21 (inwoner Eerbeek).....	28
3.22	Zienswijze 22 (inwoner buitengebied Loenen).....	29
3.23	Zienswijze 23 (Bewonersgroep Kanaal-Zuid).....	29
3.24	Zienswijze 24 (Gelderse Natuur- en Milieu Federatie).....	31
3.25	Zienswijze 25 (inwoner Loenen).....	32
3.26	Zienswijze 26 (VVN, Afdeling Eerbeek-Hall).....	33

# 1. Inleiding

## 1.1 Procedure terinzagelegging

De start van de inspraaktermijn voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) over de N786 is bekend gemaakt op 28 maart 2018 via advertenties in de lokale huis-aan-huis-bladen en via persberichten in De Gelderlander. De sluitingsdatum is daarbij op 8 mei gesteld, zodat een reactietermijn van zes weken is geboden. Alle informatie was ook vanaf 28 maart beschikbaar op de openbare website van de provincie. De inloopavond vond plaats op 23 april zodat de geïnteresseerden vooraf de documentatie konden bestuderen, aanvullend toelichting konden vragen op de inloopavond en daarna nog 2 weken hadden om hun zienswijze af te ronden en in te dienen. Er zijn 25 zienswijzen binnen de termijn ingediend.

Zienswijze 26 (van Veilig Verkeer Nederland, Afdeling Eerbeek-Hall) is kort na de gegeven termijn ingediend, namelijk op 13 mei. Deze reactie is ook opgenomen in deze nota en van een reactie voorzien.

## 1.2 Anonimisering

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen in deze nota niet bij naam.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota wordt kort ingegaan op het proces zoals dat tot nu toe heeft plaatsgevonden. In dit hoofdstuk is ook aangegeven voor welke insteek van het vervolgproces Gedeputeerde Staten hebben gekozen op basis van de uitkomsten van de MKBA en de gebiedsontwikkeling Eerbeek Loenen 2030. Voor inzicht in de huidige stand van zaken en om u volledig te informeren, is het van belang dat u hier kennis van neemt.

In hoofdstuk 3 van deze nota zijn de ingekomen reacties samengevat en van een reactie voorzien. Voor zover van toepassing is in de reactie op de zienswijze rekening gehouden met de keuze voor het vervolgproces zoals beschreven in hoofdstuk 2.

## 2. Aanpak van het proces

### 2.1 N786

De discussie over een mogelijke aanpak van de N786 speelt al tientallen jaren. Om uit deze impasse te komen en om informatie te verschaffen voor besluitvorming, is een onderzoek in de vorm van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) gestart.

In maart 2018 zijn de uitkomsten van de MKBA bekend geworden. In de MKBA zijn vijf alternatieven en een variant (Zuidelijke Ontsluiting) naast elkaar gelegd en beoordeeld op effecten en op kosten en baten.

In de MKBA wordt een gefaseerde aanpak van de weg geadviseerd. Volgens dat advies kan worden gestart met het verbeteren van de Zuidelijke Ontsluiting (tot aan de VSM-spoorlijn). Aanpak van de Zuidelijk Ontsluiting komt in alle varianten terug (behalve 1A) en is effectief voor het ontlasten van Laag-Soeren en Loenen en zorgt voor een betere geleiding van het verkeer naar het bedrijfsterein Eerbeek-Zuid. Vervolgens kan worden bezien welke verkeersmaatregelen getroffen kunnen worden in Eerbeek en Loenen, om de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de oversteekbaarheid eventueel verder te verbeteren. Tenslotte is als derde stap het advies om de verkeersafwikkeling te monitoren na realisatie van de maatregelen.

### 2.2 Eerbeek-Loenen 2030

In het voorjaar van 2018 hebben gemeente Brummen, Industriekern Eerbeek-Loenen en provincie Gelderland onderzocht op welke wijze en op welke projecten samenwerking meerwaarde heeft om te komen tot een toekomstbestendig Eerbeek en Loenen. Bezien is of een samenwerking meerwaarde heeft op de onderwerpen: economie, leefbaarheid en energie. Uitkomst van deze verkenning is dat er zeker mogelijkheden zijn voor een samenwerking. Op 1 oktober 2018 is een intentieovereenkomst tussen de partijen getekend. De industrie, de gemeente Brummen en de provincie werken samen onder de naam 'Eerbeek-Loenen 2030'. De gemeente Apeldoorn is een belangrijke stakeholder voor dit project en beziet nog of zij volwaardig gaat deelnemen.

Er zijn voor Eerbeek-Loenen 2030 concrete projecten benoemd waarvoor samenwerking, bezien vanuit de onderwerpen economie, leefbaarheid en energie, een meerwaarde heeft. Deze projecten zijn opgenomen in het projectenboek. Het projectenboek is een bijlage bij de Intentieovereenkomst. Het projectenboek vindt u op de site: [www.eerbeekloenen2030.nl](http://www.eerbeekloenen2030.nl)  
Een van de benoemde projecten in het projectenboek is de N786.

### 2.3 Insteek N786, en gemeentelijke hoofdwegen, in relatie tot Eerbeek Loenen 2030

Gezien de twee lopende projecten (N786 en Eerbeek-Loenen 2030) is het een logische vervolgstap om deze beide sporen in samenhang te bezien. Er liggen immers duidelijke relaties.

Dit heeft geleid tot een keuze van Gedeputeerde Staten van Gelderland voor het vervolg. Deze keuze is zowel gebaseerd op de geadviseerde gefaseerde aanpak in de MKBA als op de doelstellingen zoals deze in het kader van Eerbeek Loenen 2030 zijn geformuleerd. Eind 2018 is in de stuurgroep Eerbeek Loenen 2030, aangevuld met de gemeenten Apeldoorn en Rheden, overeenstemming bereikt over de vervolgaanpak.

De vervolgaanpak is als volgt vormgegeven, het wegennet wordt in vijf onderdelen aangepakt:

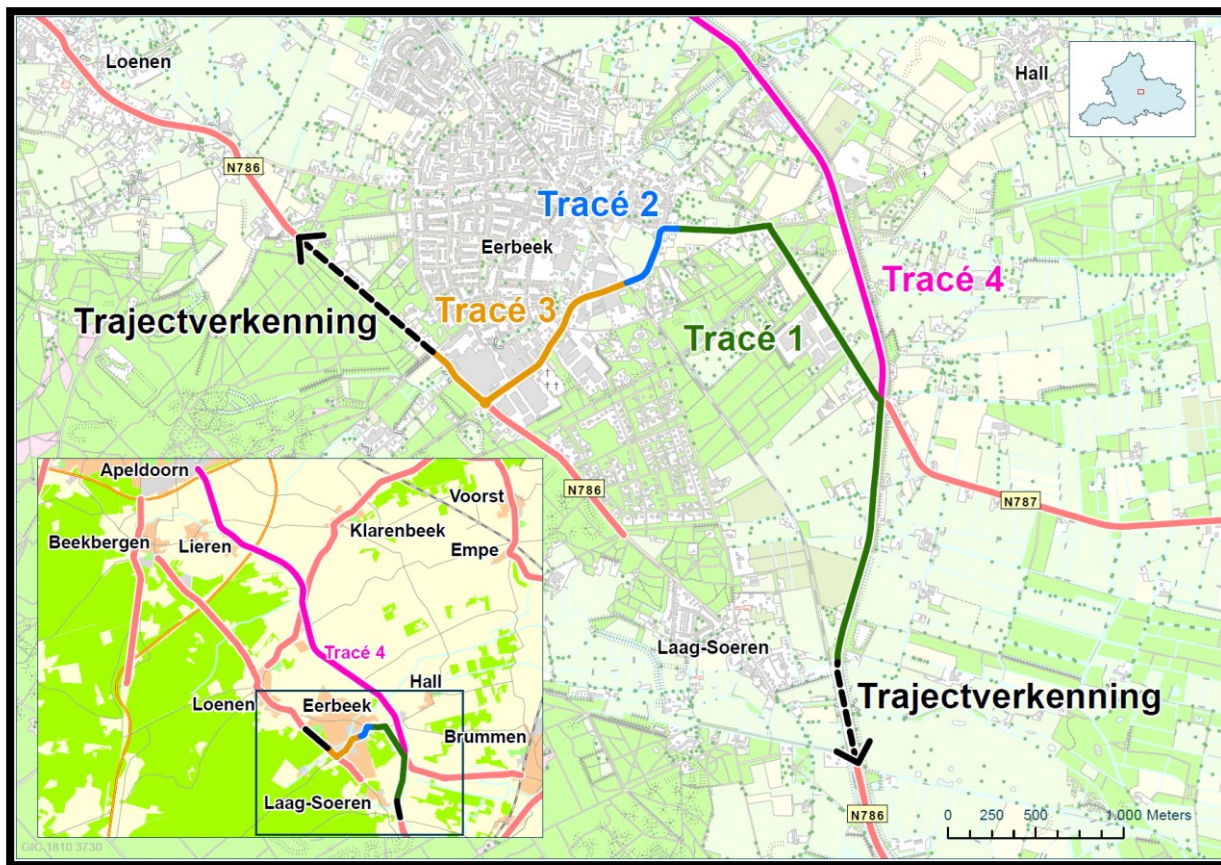
1. Tracé 1: Zuidelijke Ontsluiting (uit de MKBA) tot aan de bebouwde kom van Eerbeek  
De aanpak van de N787 en de opwaardering van de Dierenseweg tot provinciale weg, tussen de N787 en de N786 (groene lijn op de afdeling hieronder), worden gestart. Onder regie van de provincie wordt hieraan gewerkt, waarbij aansturing plaatsvindt vanuit het project Eerbeek-Loenen 2030;

2. Tracé 2: Rest Zuidelijke Ontsluiting (uit MKBA) bebouwde kom van Eerbeek tot en met de Spoorlijnovergang  
Dit tracédeel is de blauwe lijn op de afbeelding. Er is een duidelijke afhankelijkheid tussen dit tracédeel en het (deel-)project Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) zoals opgenomen in de gebiedsontwikkeling Eerbeek Loenen 2030. Mocht blijken dat het LCE onverhoopt geen doorgang vindt dan wordt het plan met wegontwerp opnieuw bekeken, omdat de terugval optie voor het Burgersterrein, een bedrijventerrein, mogelijk om een andere inrichting en oplossingen vraagt. Om vertraging te voorkomen worden voorbereidingen wel tegelijk met tracédeel 1 gestart. De ontsluiting van het LCE / bedrijventerrein en de mogelijke verbinding naar het bedrijf Mayr Melnhof worden meegenomen. Dit tracédeel valt volledig onder het project Eerbeek-Loenen 2030;
3. Tracé 3: vanaf de spoorlijn VSM tot en met de Harderwijkerweg ter hoogte van DS Smith  
Industrie, gemeente, provincie en bewoners inventariseren wat de vraagstukken en knelpunten zijn op dit traject en het aanliggende gebied bezien vanuit leefbaarheid en economie. Mogelijke oplossingen worden in beeld gebracht en beoordeeld. Dit tracédeel (oranje lijn) valt eveneens volledig onder het project Eerbeek Loenen 2030. De samenwerkende partijen maken met elkaar de keuze of en welke maatregelen worden uitgevoerd.
4. Tracé 4: Kanaalweg vanaf kruispunt met N787 tot aan Lange Amerikaweg  
Dit tracédeel is de gemeentelijke weg langs het Apeldoornsch Kanaal: gedeelte Dierenseweg, Apeldoornseweg en Kanaal Zuid, de donkerroze lijn op de afbeelding. Door de aanleg van tracé 1 stijgt naar verwachting de hoeveelheid verkeer op deze route met circa 45-50%. De weginrichting van de kanaalroute is in de huidige situatie niet optimaal: smal wegprofiel, laanbomen dicht op de weg, onoverzichtelijke zijwegen en het deels ontbreken van bermafscheiding. Verbeteringen zijn daarom nu al wenselijk. De toename van het verkeer vergroot de behoefte om maatregelen te treffen. De gemeenten Apeldoorn en Brummen en de provincie Gelderland stellen twee maatregelenpakketten op. Het eerste pakket wordt tegelijk met tracé 1 uitgevoerd. Het tweede pakket wordt in overweging genomen als na monitoring blijkt dat de situatie op de route nog niet bevredigend is.  
Dit tracédeel valt volledig onder het project Eerbeek-Loenen 2030.

Op de overige delen van de N786 vindt reguliere trajectverkenningaanpak plaats: de zwarte stippellijn. Het omvat het tracé vanaf de nieuwe Traverse in Dieren tot de gemeentegrens Rheden – Brummen en het traject vanaf de westkant in Eerbeek tot en met de kruising met de A50. De regie ligt bij de provincie.

Voorafgaand aan én na realisatie van de verkeersmaatregelen worden de effecten op de verkeersstromen gevolgd. Indien nodig kunnen naar aanleiding van deze monitoring aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld in Loenen en op de kanaalroute).

Op onderstaande afbeelding zijn de verschillende tracédelen weergegeven.



## 2.4 Verdere proces

De hiervoor beschreven insteek voor het verdere proces, betekent nog niet dat er volgend jaar aangepaste wegen zullen liggen.

Voor de tracédelen 1 en 2 zijn onderzoeken naar mogelijke effecten nodig en wordt bekeken op welke onderdelen de geldende ruimtelijke plannen moeten worden herzien. Bezien wordt ook of een milieu-effectrapport opgesteld moet worden. Gedurende deze procedures zullen bewoners betrokken worden en naar hun mening worden gevraagd.

Voor tracédelen 3 en 4 worden op korte termijn een proces onder Eerbeek-Loenen 2030 gestart.

Inwoners worden daarbij eveneens nadrukkelijk betrokken. Over de uitkomsten en keuzes vanuit dit proces is op dit moment nog niets te zeggen.

## 3. Zienswijzen

### 3.1 Zienswijze 1 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.1.01	De inspraaktermijn zou korter zijn dan 6 weken en daarmee te kort om adequaat te kunnen reageren. De inloopavond is te kort op de sluitingsdatum gepland.	De start van de inspraaktermijn is bekend gemaakt op 28 maart 2018 via advertenties in de lokale huis-aan-huis-bladen en via persberichten in De Gelderlander. De sluitingsdatum is daarbij op 8 mei gesteld, zodat een reactietermijn van zes weken is geboden. Alle informatie was ook vanaf 28 maart beschikbaar op de openbare website van de provincie. De inloopavond is bewust gepland op 23 april zodat de geïnteresseerden vooraf de documentatie konden bestuderen, aanvullend toelichting konden vragen op de inloopavond en daarna nog 2 weken hadden om hun zienswijze af te ronden en in te dienen.
3.1.02	De voorgestelde locatie voor de inloopavond zou te klein zijn hetgeen op bagatellisering van de kwestie bij de provincie zou lijken.	De zaal in Loenen is bewust en zorgvuldig gekozen vanwege de noodzakelijk geachte capaciteit en ligging. De inloopavond op 23 april is vervolgens goed verlopen met begeleiding door een team van 10 medewerkers van provincie en adviesbureaus. In totaal zijn er circa 260 bezoekers (verdeeld over de inloopavond) langs geweest. De capaciteit van de zaal bleek ruim voldoende en er zijn tijdens of na de inloopavond geen klachten over gemeld.

### 3.2 Zienswijze 2 (DS Smith, Eerbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.2.01	Verzoek om fietspad aan de oostzijde van de N786 ter plaatse van de bedrijfsingang Harderwijkerweg 41 (DS Smith De Hoop) te verplaatsen naar het eveneens aanwezige fietspad aan de overzijde (westzijde N786, achter de barrier) vanwege de gevaarlijke verkeerssituatie bij het in- en uitrijden van vrachtwagens.	De ontsluiting en verkeersveiligheid rondom het bedrijf DS Smith zal in een breder verband bekeken moeten worden waarbij ook de oplossingsmogelijkheden op het eigen terrein van DS Smith betrokken worden. In het kader van het project Eerbeek-Loenen 2030 waarbij samengewerkt wordt tussen de gemeente Brummen, de provincie en de industrie, wordt de verkeerssituatie bij DS Smith nader bezien als onderdeel van het proces rond tracédeel 3 (zie hiervoor in hoofdstuk 2).

### 3.3 Zienswijze 3 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.3.01	<p>Twijfelt aan verwachte afname vrachtverkeer in Loenen (ordegrootte 54%) bij een keuze voor de Variant 2A – d.w.z. de variant waar de Zuidelijke Ontsluitingsroute deel van uitmaakt en die volgens het MKBA-rapport het meest in de rede ligt - omdat er dan geen rondweg om Loenen komt en de huidige doorgaande route door Loenen naar de A50 in dat geval blijft bestaan, dus ook voor vrachtverkeer. Daarmee blijft de afhankelijkheid van de individuele keuze van vrachtwagenchauffeurs.</p>	<p>De huidige routes van de vrachtwagens zijn niet op voorhand maatgevend voor de toekomstige situatie. Het verkeersmodel geeft de prognose voor 2030 en toont een significante afname van vrachtverkeer door Loenen ingeval van de aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute. Deze uitkomst van het verkeersmodel met een verschuiving van de vrachtverkeer routes is aannemelijk en verklaarbaar, mede vanwege de combinatie met diverse grootschalige infrastructurele verbeteringen in de (zuidelijke) omgeving van de N786 zoals Traverse Dieren en de doortrekking van de A15 (ViA-15). Ook de te verwachten verbreding van de A12 op het traject tussen Velperbroek en Waterberg zal eerder leiden tot de keuze bij vrachtwagenchauffeurs voor de zuidelijke route. Deze effecten komen in het verkeersmodel-2030 tot uitdrukking.</p>
3.3.02	<p>Indiener stelt voor om ingeval van Variant 2A de kans op aanzienlijke afname van vrachtverkeer te vergroten door in Loenen en tussen Loenen en de A50 maatregelen te nemen om de weerstand voor doorgaand verkeer te vergroten.</p> <p>Stelt daarom extra maatregelen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maximaal 30 km/uur in bebouwde kom Loenen</li> <li>- op 2 locaties in bebouwde kom in Loenen een voetgangersoversteekplaats</li> <li>- maximaal 60 km/uur op traject naar A50</li> </ul>	<p>Na de realisatie van de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute worden de effecten gemonitord met behulp van de verkeers-telgegevens.</p> <p>Afhankelijk van de uitkomst wordt bekeken of aanvullende ingrepen nodig zijn en zo ja, welke. De door indiener genoemde maatregelen zullen in dat stadium dan onderwerp zijn van nadere afweging.</p>

### 3.4 Zienswijze 4 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.4.01	<p>Indiener spreekt zijn waardering uit voor de info-avond in Loenen op 23 april</p>	<p>Wij nemen kennis van uw mededeling.</p>
3.4.02	<p>Is van mening dat een rondweg om Loenen de beste oplossing zou zijn voor Loenen want verkeersdruk is / wordt onhoudbaar, maar dat blijktbaar een rondweg er (voorlopig) niet inzit.</p>	<p>De rondweg of omleiding om Loenen maakt deel uit van de MKBA, zowel bij variant 2B ('korte' rondweg) als 3A ('grote' rondweg) en 5A (kanaalroute). Bij alle rondwegvarianten neemt de totale hoeveelheid verkeer en het aandeel vrachtwagens in Loenen af, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren. De korte rondweg (2B) is het meest effectief (afname totale verkeer en aantal vrachtwagenbewegingen). Bij de varianten 3A en 5A is een grotere afname van het aandeel vrachtverkeer, maar de afname van de totale hoeveelheid verkeer ligt in de buurt van de afname die door de Zuidelijke Ontsluiting wordt gerealiseerd.</p> <p>De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuur-</p>



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		effecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute.
3.4.03	Stelt daarom voor dat extra (snelheids-)handhaving plaatsvindt in de bebouwde kom van Loenen zodat het veiliger wordt en ook minder lawaai en minder uitstoot fijn stof.	De voorgestelde handhavingsmaatregel valt niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie, maar is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie.

### 3.5 Zienswijze 5 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.5.01	Zorgen omtrent leefbaarheid (gezondheid), veiligheid (oversteekbaarheid) en aantrekkelijkheid van Loenen. Steeds meer overlast (onveilige verkeerssituaties, geluid, fijn stof) door de steeds toenemende hoeveelheid (vracht-)verkeer op Eerbeekseweg. Wil daarom vrachtverkeer uit het dorp Loenen weren. Ook vanwege effect op toerisme en de voorzieningen, want de middenstand verdwijnt in rap tempo.	<p>Genoemde effecten zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht en meegenomen en meegewogen in de MKBA-analyse bij de integrale beoordeling van de beschouwde vijf hoofdvarianten. Wij lichten dat hier beknopt toe en verwijzen verder naar de uitgebreide MKBA-rapportage:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De impact van de varianten op de leefbaarheid in dorpskernen is moeilijk te waarderen in maatschappelijke euro's. Leefbaarheid is een subjectief begrip, waarop verschillende elementen van invloed zijn. In de probleemanalyse is naar voren gekomen dat met name (de intensiteit van) het vrachtverkeer ervoor zorgt dat het gevoel van leefbaarheid onder druk staat. De verwachte verandering van de intensiteit van het vrachtverkeer in de kernen is dan ook als kwantitatieve indicator opgenomen om het effect van de varianten op de leefbaarheid in de kernen in beeld te brengen.</li> <li>2. Daarnaast is er door DGMR een akoestisch onderzoek en een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd naar de effecten van de verschillende varianten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Deze resultaten zijn meegenomen in voorliggende MKBA rapportage.</li> <li>3. Tevens is in de MKBA het verwachte effect van de verschillende varianten op de objectieve verkeersveiligheid apart in beeld gebracht op basis van de geregistreerde ongevallenstatistieken.</li> </ol> <p>Door de keuze die gemaakt is om te starten met de Zuidelijke Ontsluiting, tracé 1 (zie hoofdstuk 2) en tracé 2 (zie eveneens hoofdstuk 2) is op basis van de verkeersmodellen de verwachting dat de hoeveelheid vrachtverkeer door Loenen met 54% afneemt. Het effect op de verkeersstromen wordt na aanleg van de verkeersmaatregelen gevolgd.</p>
3.5.02	Is van mening dat de variant 5A (kanaalroute) de beste oplossing zou zijn voor Loenen want verkeersdruk is / wordt onhoudbaar. De veiligheid en gezondheid van de inwoners van Loenen zou niet alleen van geld mogen afhangen.	<p>In Loenen is het effect op de afname van de totale hoeveelheid verkeer voor variant 5A vergelijkbaar met variant 2A / Zuidelijke Ontsluiting (afname van respectievelijk 44% en 46%). De afname van het aandeel vrachtverkeer is bij 5A hoger dan bij 2A / Zuidelijke Ontsluiting (91% afname bij 5A en 54% afname bij 2A).</p> <p>De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totale afweging</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuur-effecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute.
3.5.03	De huidige verkeerssituatie in Loenen met 'griezelige' fietspaden, geen oversteekplaatsen is zeer gevaarlijk en door steeds meer en zwaarder vrachtverkeer wordt het in de toekomst nog gevaarlijker.	De zorgen omtrent o.a. de verkeerssituatie in Loenen zijn mede aanleiding geweest de MKBA uit te laten voeren. Na de aanleg van de Zuidelijke Ontsluiting is de verwachting dat de hoeveelheid vrachtverkeer door Loenen significant daalt. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid betekent dit een verbetering. Daarnaast zal reguliere onderhoud plaatsvinden in Loenen met mogelijk enige kleine aanpassingen aan de weg. Na realisatie zullen de verkeersstromen gemonitord worden.

### 3.6 Zienswijze 6 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.6.01	Indiener benadrukt de onzekerheid die ontstaat bij de interpretatie van de verkeersprognoses, dit vanwege de verwachting bij een deel van de bedrijven dat zij - ondanks de prognoses - toch van de (huidige) N786 gebruik zullen blijven maken. Verklein de onzekerheid die samenhangt met de uitkomsten van verkeersmodelberekeningen in het prognosejaar 2030 voor onder meer de door Buck Consultants aanbevolen variant 2A door intensief overleg met de logistieke sector en de papierindustrie met als doel om de routekeuze van chauffeurs bij te sturen in de richting van de voorkeursvariant. Breng samen met de logistieke sector de werkelijke vervoersbewegingen in beeld (aantallen, oriëntatie) en maak een vergelijking met het verkeersmodel.	Het verkeersmodel geeft de prognose voor 2030 en toont bij de voorgestane Zuidelijke Ontsluitingsroute een belangrijke afname van vrachtverkeer door Loenen. De routekeuze van chauffeurs zal in 2030 naar onze overtuiging merkbaar worden beïnvloed indien de N786 is aangepakt waardoor meer vrachtverkeer vanuit Eerbeek via de zuidelijke route zal rijden. Dit wordt niet alleen bereikt door de opwaardering van de Dierenseweg (nu nog gemeentelijke weg langs het kanaal) tot een provinciale weg, maar ook vanwege de combinatie met diverse grootschalige infrastructurele wijzigingen in de zuidelijke omgeving van de N786 zoals Traverse Dieren en de doortrekking van de A15 (Via 15). Ook de te verwachten verbreding van de A12 op het traject tussen Velperbroek en Waterberg zal eerder leiden tot de keuze voor de zuidelijke route. Deze effecten komen in het verkeersmodel-2030 tot uitdrukking. Na aanleg van de verkeersmaatregelen worden de effecten op de verkeersstromen gemonitord.
3.6.02	Kies voor een gefaseerde aanpak en programmeer adaptief door de volgende stappen te baseren op effect-monitoring van de uitgevoerde stappen. Monitor gedurende de komende jaren structureel de aantallen verkeersbewegingen door vrachtverkeer op de noordelijke en zuidelijke inprickers van Eerbeek, respectievelijk in de omliggende dorpskernen. Ga en blijf	Dit komt overeen met de conclusies en het advies zoals opgenomen in het MKBA-rapport. De nu voorgestane aanpak van de Zuidelijke Ontsluitingsroute kan worden beschouwd als een effectieve zelfstandige maatregel. De aanpak van de Zuidelijke Ontsluiting komt daarnaast in vrijwel alle varianten voor, waarbij de effecten direct aantoonbaar zijn. Het effect van de Zuidelijke Ontsluitingsroute zal gemonitord worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	daarbij in gesprek met de logistieke sector en de papierindustrie over voorziene ontwikkelingen in aantallen en oriëntatie van het vrachtverkeer.	
3.6.03	Stimuleer de leefbaarheid in dorpskernen en tref geen maatregelen die meer gemotoriseerd verkeer door Loenen aantrekken of anderszins faciliteren. Aanvullende maatregelen moeten juist (vracht-)verkeer ontmoedigen (door afwaardering) en de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren (opwaardering) en de leefbaarheid en aantrekkelijkheid (toerisme, voorzieningen) vergroten.	In de varianten waarbij de (huidige) functie van gebiedsontsluitingsweg gehandhaafd blijft zoals bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute, dient het detailontwerp te voorzien in zowel verkeersveiligheid als een goede verkeersafwikkeling. De aanduiding 'upgrade en wegprofielverbreding bij het traject Loenen - A50' als onderdeel van de Variant 2A kan tot het misverstand leiden dat hiermee bedoeld wordt om het gemotoriseerd verkeer op dit traject meer te stimuleren en te faciliteren. Maar dat is niet het doel. De beoogde halvering van vrachtverkeer, de grootste bron van hinder, komt voort uit de aantrekkende werking die uitgaat van de aanleg van de nieuwe provinciale Zuidelijke Ontsluitingsroute vanuit Eerbeek naar Dieren (langs het kanaal). De beperkte verbreding van de rijbaan beoogd op het traject Loenen – A50 is gericht op een verbetering van de verkeersafwikkeling en -veiligheid. In het kader van de trajectverkenning (zie hoofdstuk 2) wordt bezien of, en zo ja in welke vorm, de aanpassingen daadwerkelijk zullen worden aangebracht.
3.6.04	Met de inpassing van het bij variant 2A gekozen dwarsprofiel in Loenen wordt de in 2007 gerealiseerde snelheidsreductie weer ongedaan gemaakt. Het gepresenteerde ontwerp door Loenen is slechts op een beperkt gedeelte binnen het dorp toepasbaar. Langs verschillende wegvakken binnen Loenen is bijvoorbeeld geen trottoir aanwezig. Hier rijdt het verkeer al erg dicht langs de gevels. Juist de eerdergenoemde toegepaste belijning die de weg optisch smaller maakt, is hier succesvol gebleken en moet behouden blijven.	Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om de tijdens de renovatie in 2007 gerealiseerde snelheidsreductie weer teniet te doen. De werkelijk gereden snelheid is een samenspel van dwarsprofiel, lengteprofiel, inrichting van kruispunten/oversteeklocaties en van de directe omgeving. Het dwarsprofiel waarnaar indiener verwijst (afbeelding 3.3 uit de Ontwerpnota) is tijdens het MKBA-onderzoek gehanteerd om een indruk te krijgen van het ruimtebeslag en kosten. In het kader van de trajectverkenning (zie hoofdstuk 2) zullen de dwarsprofielen nader worden uitgewerkt en locatie-specifiek worden beschouwd. Op dat moment vindt een integrale afweging plaats of een aanpassing leidt tot verbetering van de verkeersafwikkeling – en veiligheid.
3.6.05	Onderzoek maatregelen die de snelheid binnen de bebouwde kom verder verlagen. Kies hierbij niet voor klassieke snelheidsremmers zoals drempels en plateaus, omdat die juist zorgen voor extra hinder door trillingen, optrekken en afremmen van verkeer. Denk wel aan het aanbrengen van belijning op het wegvak aan de noordwestzijde van Loenen, zoals dat ook aan de zuidoostzijde is toegepast. Denk ook aan slimme mobiliteitsmaatregelen zoals ISA (intelligente snelheidsaanpassing).	Wij zijn ons bewust van de mogelijke effecten van maatregelen als drempels en houden hiermee zoveel als mogelijk rekening bij de detailuitwerking. We zullen ook oog hebben voor nieuwe technologische ontwikkelingen die eventueel kunnen bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid.

### 3.7 Zienswijze 7 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.7.01	Pleidooi voor verbetering van de leefbaarheid in Loenen door minder en liefst geen doorgaand (vracht-)verkeer. Spreekt daarom voorkeur uit voor een rondweg om Loenen zoals bij de kanaalvariant.	De rondweg of omleiding om Loenen maakt deel uit van de MKBA, zowel bij variant 2B ('korte' rondweg) als 3A ('grote' rondweg) en 5A (kanaalroute). Bij alle rondwegvarianten neemt de totale hoeveelheid verkeer en het aandeel vrachtwagens in Loenen af, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren. De korte rondweg (2B) is het meest effectief (afname totale verkeer en aantal vrachtwagenbewegingen). Bij de varianten 3A en 5A is een grotere afname van het aandeel vrachtverkeer, maar de afname van de totale hoeveelheid verkeer ligt in de buurt van de afname die door de Zuidelijke Ontsluiting wordt gerealiseerd. De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect door de afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuureffecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de Zuidelijke ontsluitingsroute.
2.7.02	Stelt extra maatregelen in Loenen voor om route door Loenen onaantrekkelijker te maken voor vrachtverkeer en aldus de kanaalroute (omleiding om Loenen) extra te stimuleren: <ul style="list-style-type: none"> <li>- maximaal 30 km/uur in bebouwde kom</li> <li>- meerdere zebrapaden</li> <li>- en wellicht hier en daar een stoplicht.</li> </ul>	Na realisatie van de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute zal het effect van de ingreep gemonitord worden. Op basis van de uitkomsten van de monitoring kan, indien nodig, besloten worden tot een aanvullend pakket maatregelen (zie ook hoofdstuk 2).

### 3.8 Zienswijze 8 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.8.01	Pleidooi voor verbetering van de leefbaarheid in Loenen door minder doorgaand (vracht-)verkeer dan wel volledige omleiding. Spreekt voorkeur uit voor Variant 5A of 2B omdat deze varianten een volledige omleiding van doorgaand (vracht-)verkeer inhouden.	De rondweg of omleiding om Loenen maakt deel uit van de MKBA, zowel bij variant 2B ('korte' rondweg) als 3A ('grote' rondweg) en 5A (kanaalroute). Bij alle rondwegvarianten neemt de totale hoeveelheid verkeer en het aandeel vrachtwagens in Loenen af, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren. De korte rondweg (2B) is het meest effectief (afname totale verkeer en aantal vrachtwagenbewegingen). Bij de varianten 3A en 5A is een grotere afname van het aandeel vrachtverkeer, maar de afname van de totale hoeveelheid verkeer ligt in de buurt van de afname die door de Zuidelijke Ontsluiting wordt gerealiseerd. De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuur-effecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de Zuidelijke ontsluitingsroute.</p> <p>De prognose-2030 is dat bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute het aantal vrachtwagens door Loenen ongeveer halveert ten opzichte van de nul-variant (d.w.z. de situatie in 2030 in Loenen bij geen investering in N786), mede door de combinatie met andere grote ingrepen zoals Traverse Dieren en doortrekking A15 (ViA-15). Dit specifieke effect in Loenen is weliswaar minder dan bij de rondweg-/kanaalvarianten 2B, 3A en 5A, maar is zeker van significante betekenis.</p>
3.8.02	Om het optimale effect van Variant 2A, resp. de Zuidelijke Ontsluitingsroute te behalen, met name voor wat betreft het beoogd effect met minder (vracht-)verkeer in Loenen, zal het kwaliteitsniveau van de kanaalweg ten noorden van het aansluitingspunt met de N787 door de betrokken gemeentes op het juiste niveau moeten worden gehouden.	Op basis van de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute zal de provincie daarover in gesprek gaan met de betrokken gemeenten over de te nemen maatregelen. Dit is de aanpak van tracé 4 (zie hoofdstuk 2). Het effect in de praktijk na uitvoering van met name de tracés 1 en 4 zal gemonitord worden. Zo nodig wordt een set aanvullende maatregelen toegepast. De gemeentelijke kanaalroute zal daarbij echter niet opgewaardeerd tot een weg van provinciale allure. Het maatregelenpakket zal vooral gericht zijn op het verbeteren weginrichting, zodat de weg veiliger wordt.
3.8.03	Stelt extra maatregelen in Loenen voor: Snelheidshandhaving zoals met flitspalen, meerdere zebra's en aanpassing wegprofiel.	Na realisatie van de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute zal monitoring plaatsvinden naar de effecten op de verkeersstromen in de praktijk. Dit kan leiden tot een pakket aanvullende maatregelen. De voorgestelde flitspalen vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie, maar zijn een bevoegdheid waarover het Openbaar Ministerie beslist.

### 3.9 Zienswijze 9 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.9.01	Effectanalyse varianten m.b.t. vitaliteit / leefbaarheid / veiligheid / woongenot van de dorpskern Loenen is onvolledig in de MKBA-analyse.	<p>Genoemde effecten zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht en meegenomen en meegewogen in de MKBA-analyse bij de integrale beoordeling van de beschouwde vijf hoofdvarianten. Hier worden de voornaamste aspecten beknopt toegelicht. Voor meer informatie verwijzen we naar de uitgebreide MKBA-rapportage:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De impact van de varianten op de leefbaarheid in dorpskernen is moeilijk te waarderen in maatschappelijke euro's. Leefbaarheid is een subjectief begrip, waarop verschillende elementen van invloed zijn. In de probleemanalyse is naar voren gekomen dat met name (de intensiteit van) het vrachtverkeer ervoor zorgt dat het gevoel van leefbaarheid onder druk staat. De verwachte verandering van de intensiteit van het vrachtverkeer in de kernen is dan ook als kwantitatieve indicator opgenomen om het effect van de varianten op de leefbaarheid in de kernen in beeld te brengen.</li> <li>2. Daarnaast is er door DGMR een akoestisch onderzoek en een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd naar de effecten van de verschillende varianten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Deze resultaten zijn meegenomen in voorliggende MKBA</li> </ol>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>rapportage.</p> <p>3. Tevens is in de MKBA het verwachte effect van de verschillende varianten op de objectieve verkeersveiligheid apart in beeld gebracht op basis van de geregistreerde ongevallenstatistieken.</p>
3.9.02	<p>De geluidsanalyse (onderliggend DGMR rapport) schiet tekort want richt zich alleen op verkeerslawaaï en niet op algehele geluidsproductie en de voorziene toename van industriële activiteiten in de regio. Ook is de weergave in de eenheid L-den niet optimaal omdat de beleving van geluidshinder dan niet optimaal wordt weergegeven, mede omdat in dit geval de geluidsproductie vooral in de dagperiode is.</p> <p>Significante afname van geluidsproductie vindt vooral plaats door snelheidsaanpassing (en niet zozeer door wijziging van verkeersintensiteit).</p>	<p>De insteek van het akoestisch onderzoek is het vergelijken van de geluidsbelastingen vanwege de N786 bij de verschillende varianten ten opzichte van de nul-variant (autonome situatie). De hoogte van een geluidsbelasting is tevens een indicatie van het woonklimaat: hoe lager de geluidsbelasting, hoe beter het woonklimaat.</p> <p>Volgens de Wet geluidhinder wordt voor de toetsing van een geluidsbelasting de Lden-waarde gehanteerd ofwel een gewogen etmaalwaarde. Bij de berekening van de Lden-waarde is een toeslag van 5 dB voor de avondperiode en een toeslag van 10 dB voor de nachtperiode opgenomen. Dit is ook in het onderzoek voor de N786 toegepast. De indiener geeft aan dat de geluidsbelasting in de dagperiode meer realistisch is als toetskader, omdat in deze periode de meeste hinder wordt ondervonden. Bij de betreffende woning zijn in de autonome situatie de volgende geluidsbelastingen berekend: Lden = 64 dB: Lday = 63 dB, Levening = 59 dB en Lnight = 55 dB.</p> <p>Voor variant 2A zijn deze waarden: Lden = 61 dB: Lday = 60 dB, Levening = 55 dB en Lnight = 51 dB.</p> <p>Geconcludeerd kan worden, dat de Lden-waarde (etmaalwaarde) realistisch is voor de hinderonderverinding bij deze woning en 1 dB hoger is dan de Lday (dagwaarde).</p> <p>Inderdaad zou een verlaging van de rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur op het traject door Loenen resulteren in een geluidsreductie van 2 dB. Maar het voorstel vanuit de MKBA-analyse is om in te zetten op een vermindering van het vrachtverkeer (met Variant 2A, inclusief de fase-1: de Zuidelijke Ontsluitingsroute). Afwaardering naar 30 km/h is een maatregel die meer in beeld komt bij een alternatieve route voor het verkeer, zoals bij de variant 2B.</p>
3.9.03	<p>De optie Rondweg-Loenen tot buiten de kanaaldijk (oostelijk van kanaal) wordt gemist.</p>	<p>Tijdens eerdere fasen van dit project zijn vele varianten beschouwd, ook trajecten oostelijk van het kanaal. Dit is ook terug te vinden in de rapportage Corridorstudie: N786 in breder verband (2016). In de loop van de tijd is het aantal te onderzoeken varianten teruggebracht op basis van kwalitatieve beoordelingsaspecten en ook kostprijs. In de MKBA zijn daarop nu vijf hoofdvarianten onderzocht. De N786-variant(-en) die (deels) ten oosten van het kanaal uitkomen, zijn niet realistisch geacht vanwege aspecten zoals aantal nieuwe bruggen over kanaal, veel grondverwerving vanwege nieuw tracé in 'maagdelijk' gebied, aantasting landschap, zeer hoge kostprijs die de andere varianten ver overstijgt.</p>
3.9.04	<p>Een reductie van vrachtverkeer tot 54% in Loenen is te weinig; er moet gestreefd worden naar 80-90% reductie hetgeen betekent dat een rondweg / omleiding van (vracht-)verkeer nodig is.</p>	<p>De rondweg of omleiding om Loenen maakt deel uit van de MKBA, zowel bij variant 2B ('korte' rondweg) als 3A ('grote' rondweg) en 5A (kanaalroute). Het klopt dat hierbij de verkeersdruk en daarmee het aantal vrachtwagens in Loenen zeer sterk afneemt waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren.</p> <p>Gekeken is overigens niet alleen naar de afname van het vrachtverkeer, maar ook naar de afname van de totale hoeveelheid verkeer. Variant 5A heeft dan vergelijkbare effecten als variant 2A. 3A zit qua effecten op vrachtverkeer en totale hoeveelheid verkeer tussen 2A</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<p>en 5A in (zie onder meer bijlage 2 van de MKBA-rapportage). De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuur-effecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de nu voorgestelde Zuidelijke ontsluitingsroute.</p> <p>De prognose-2030 is dat bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute het aantal vrachtwagens door Loenen ongeveer halveert ten opzichte van de nul-variant (d.w.z. de situatie in 2030 in Loenen bij geen investering in N786), mede door de combinatie met andere grote ingrepen zoals Traverse Dieren en doortrekking A15 (ViA-15). Dit specifieke effect in Loenen is weliswaar minder dan bij de rondweg-/kanaalvarianten 2B, 3A en 5A, maar is zeker van significante betekenis.</p>
3.9.05	Benoem concrete doelstellingen per variant en ga op basis daarvan de effecten van de aanpak monitoren; neem extra maatregelen indien doelen niet gehaald.	Bij een integrale afweging van belangen, waarbij het gehele Corridor gebied (Apeldoorn – Dieren) in ogenschouw wordt genomen, is het niet mogelijk om uit te gaan van enkel concrete (kwantificeerbare) verkeersdoelstellingen voor alleen Loenen. De MKBA laat zien dat er diverse effecten zijn (kwantificeerbaar en deels niet kwantificeerbaar, in geld te vertalen of niet te vertalen in geld). Wij willen graag een integrale afweging maken waarbij zoveel mogelijk effecten en belangen zijn betrokken binnen het gehele Corridor gebied.
3.9.06	Betreurt afwachtende houding van gemeente Apeldoorn t.a.v. (de leefbaarheid van) Loenen.	Uw zienswijze nemen we voor kennisgeving aan. De zienswijzen zijn overigens doorgegeven aan de drie gemeentes, waaronder Apeldoorn.

### 3.10 Zienswijze 10 (inwoner Klarenbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.10.1	Uit de stukken lijkt te kunnen worden opgemaakt dat qua bestaande situatie van het traject Kanaal-Zuid het gedeelte ter hoogte van het kruispunt Veldweg-Veldbrug deel uit maakt van de 80 km-zone. Dat klopt niet; hier geldt de 60 km-zone. Voor onder andere de beoordeling van het aspect geluidshinder maakt dit wezenlijk verschil.	Inderdaad is in het rekenmodel voor de huidige situatie op de Kanaal Zuid de rijsnelheid 80 km/uur ook ter plaatse van het kruispunt Veldweg-Veldbrugweg aangehouden, hetgeen lokaal een verschil in uitkomst kan opleveren (overschatting). Bij een nieuwe controleberekening is alsnog de geluidemissie vergeleken bij 60 km/uur ten opzichte van 80 km/uur. Dit levert een niet-significant verschil van maximaal 0,2 dB op de meest nabijgelegen woningen. Bij de zwaarst belaste woning kan door afronding de berekende geluidsbelasting van 63 dB eventueel omslaan naar 62 dB (met 60 km/uur) maar omdat geluidsklassen van 5 dB worden gehanteerd heeft dit geen invloed, gelet op de gehanteerde marges.

### 3.11 Zienswijze 11 (Landgoed Huis ter Horst)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.11.1	Bezwaar tegen de aanleg van een rondweg om Loenen, met name de varianten die ernstige aantasting betekenen van het monumentale karakter van landschap en gebouwen Huis ter Horst.	Hiervan wordt kennis genomen en geconcludeerd dat uw reactie met name betrekking heeft op Variant 2B. Er is inderdaad sprake van bescherming van Huis ter Horst op basis van de Erfgoedwet. De gronden en opstallen hebben als ensemble, huis en aansluitende gronden als één geheel, de beschermde status van historische buitenplaats. De keuze voor een rondweg om Loenen zal in het geval van Variant 2B (dat is 2A, maar dan uitgebreid met een 'korte' rondweg om Loenen) gevolgen hebben voor de kwaliteit van de beschermde buitenplaats en de aldaar aanwezige natuurwaarden. In dat geval zal de hiervoor bedoelde procedure (moeten) worden gevolgd vanwege de Erfgoedwet. Er is overigens ook in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (bij het opstellen van een ruimtelijk plan) eveneens een plicht om op zorgvuldige wijze belangen af te wegen. Een informatief gesprek in bijzijn van RCE (Rijksdienst Cultureel Erfgoed) heeft op verzoek van indiener inmiddels plaatsgevonden.
3.11.2	De rapportages vermelden dat een dringende noodzaak vanuit verkeerskundig perspectief ontbreekt; dat is des te meer reden om rijksmonumenten te ontzien.	Het aspect dat de aanpak van de N786 niet per se noodzakelijk is vanuit een verkeerskundige optiek, was juist de aanleiding om in een MKBA de diverse varianten en de nul-optie nader te onderzoeken en te vergelijken op hun maatschappelijke kosten en baten. De uitkomsten hiervan zullen zorgvuldig afgewogen moeten worden en waar van toepassing aan de orde komen in procedures zoals vanwege de Erfgoedwet en bijvoorbeeld ook de Natuurbeschermingswet. De informatie die nu beschikbaar is leidt tot de constatering dat variant 2B op voorhand moeilijker te realiseren lijkt dan andere onderzochte varianten. Dit is in de MKBA en onderliggende rapporten ook zo aangegeven. Met de nu voorgestane Zuidelijke Ontsluitingsroute en overige aanpassingen van het wegennet wordt het rijksmonument ontzien.

### 3.12 Zienswijze 12 (restaurant De Brugkabouter, Eerbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.12.01	Op basis van het getoonde kaartmateriaal op de inloopavond maakt indiener zich zorgen over de exploitatie en toekomst van haar restaurant en verzoekt om een gesprek met als doel e.e.a. te verduidelijken. Indiener is inmiddels ook bezig met renoveren en heeft daarom behoefte aan duidelijkheid.	Op 23 mei 2018 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen medewerkers van de provincie en de eigenaren van de horecagelegenheid. Hierbij zijn de nodige zaken verduidelijkt, zoals de status van de parallelweg langs de Kanaalweg die oorspronkelijk in meerdere varianten zat. In de bijgestelde varianten is deze parallelweg, die ten koste zou gaan van de aanwezige parkeercapaciteit, niet langer aanwezig omdat de meerwaarde ervan niet opweegt tegen de ruimtelijke consequenties. Naast de parallelweg is ook gesproken over hoe het besluitvormings- en communicatieproces vanuit de provincie zal verlopen, en hoe deze in zijn werk gaat in het geval er grond verworven dient te worden.. De provincie benadrukt hierbij dat veel belang wordt gehecht aan zuivere en open communicatie en dat de private partij weet wat zijn rechten zijn en welke mogelijkheden hij juridisch heeft. Gezien de keuze voor de Zuidelijke Ontsluiting zal er na het GS-besluit opnieuw contact gelegd worden met de eigenaren.



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.12.02	Er zijn destijds afspraken gemaakt over adequate parkeergelegenheid; dit ziet indiener niet terug op de tekeningen.	Gemaakte afspraken in het verleden worden betrokken in de verdere uitwerking van de plannen.

### 3.13 Zienswijze 13 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.13.01	Indiener stelt dat variant 5A het meest ideaal is om minder verkeer door Loenen te krijgen. Stelt voor daarbij te starten met een betere aansluiting op de A1 (dit aspect maakt deel uit van de variant 5A).	<p>Variant 5A is vergeleken met andere varianten die het verkeer om Loenen leiden. Bij alle (rondweg-)varianten neemt de totale hoeveelheid verkeer en het aandeel vrachtwagens in Loenen af, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren. De korte rondweg (2B) is het meest effectief (afname totale verkeer en aantal vrachtwagenbewegingen). Bij de varianten 3A en 5A is een grotere afname van het aandeel vrachtverkeer, maar de afname van de totale hoeveelheid verkeer ligt in de buurt van de afname die door de Zuidelijke Ontsluiting wordt gerealiseerd.</p> <p>De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens / totale hoeveelheid verkeer door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuureffecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de Zuidelijke ontsluitingsroute.</p> <p>De prognose-2030 is dat bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute het aantal vrachtwagens door Loenen ongeveer halveert ten opzichte van de nul-variant (d.w.z. de situatie in 2030 in Loenen bij geen investering in N786), mede door de combinatie met andere grote ingrepen zoals Traverse Dieren en doortrekking A15 (ViA-15). Dit specifieke effect in Loenen is weliswaar minder dan bij de rondweg-/kanaalvarianten 2B, 3A en 5A, maar is zeker van significante betekenis.</p>
3.13.02	De potentie van variant 5A kan vergroot worden door de weg langs het kanaal niet op de A1 te laten aantakken maar op de A50. Dit door middel van een afbuiging van de weg richting de bestaande aansluiting van de N786 op de A50 bij Loenen.	<p>In september 2014 is een studie afgerond waarin aansluitingen van de Kanaalroute op de A50 zijn onderzocht. De resultaten daarvan zijn ook met Rijkswaterstaat besproken. Gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuwe (extra) aansluiting nabij het kanaal niet haalbaar en realistisch is vanwege de effecten en de situatie op de A50 en (afslag) A1. Ook een verschuiving van een aansluiting naar het zuiden is daarbij onderzocht.</p> <p>Tijdens deze studie is ook nagedacht over de door indiener naar voren gebrachte verbinding (afbuiging) van de kanaalroute parallel / langs de A50 richting bestaande aansluiting bij Loenen (N786/A50). Deze optie is destijds al in een vroeg stadium weggevalen vanwege de ruimtelijke impact (bosgebied, ligging vakantieparken) en het benodigde ruimtebeslag. Deze optie is destijds als niet realistisch beoordeeld en er zijn geen nieuwe inzichten die tot heroverweging leiden.</p>
3.13.03	Indiener is geen voorstander van de optimalisatie van de Beekbergerweg tussen Loenen en de A50, vanwege a)	Uitgangspunt van een toekomstige optimalisatie is dat de weg verkeersveiliger wordt, zeker ook voor fietsers. Wanneer deze maatregel voorbereid wordt, is sociale veiligheid een belangrijk

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	de kosten en impact op natuur en b) de sociale onveiligheid voor fietsers wanneer het fietspad meer in het bos komt te liggen. Afwaardering naar 60 km/u is daarom logischer.	aandachtspunt bij de verdere detaillering. Een afwaardering naar 60 km/u past in de meeste varianten niet bij de functie die aan deze weg is toegekend.
3.13.04	Een weg van de rotonde Harderwijkerweg/ Loenenseweg naar het kanaal (variant 3a) is niet nodig. Het vrachtverkeer gaat vanzelf al de alternatieve routes kiezen.	Dit zal met name gelden wanneer de weg langs het kanaal over gehele lengte opgewaarderd zou worden (variant 5A), wat zeer ingrijpend en kostbaar is. De verbindingsweg tussen de N786 en het kanaal is in variant 3A ingetekend met de gedachte dat daarmee wordt voorkomen dat verkeer via Loenen en de N789 (Hoofdweg) naar de kanaalroute rijdt.
3.13.05	Indiener ziet graag goede, veilige fietsoversteekplaatsen op de weg door Loenen.	De verkeersveiligheid voor langzame verkeersdeelnemers is altijd een aandachtspunt bij trajectverkenningen die voorafgaan aan grote onderhoudswerkzaamheden (zie ook hoofdstuk 2). De nu voorgestelde Zuidelijke ontsluiting zal overigens leiden tot een afname van het verkeer (vrachtverkeer en totale hoeveelheid verkeer).

### 3.14 Zienswijze 14 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.14.01	De woningen aan de Beekbergerweg ondervinden veel geluidsoverlast. Indiener houdt een pleidooi voor Kanaalroute (Variant 5A) teneinde daarmee een omleiding van verkeer en dan met name ook vrachtverkeer in Loenen en op de Beekbergerweg te bereiken.	<p>Variant 5A is vergeleken met andere varianten die het verkeer om Loenen leiden. Bij alle (rondweg-)varianten neemt de totale hoeveelheid verkeer en het aandeel vrachtwagens in Loenen af, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en om Loenen verbeteren. Bij de varianten 3A en 5A is een grotere afname van het aandeel vrachtverkeer, maar de afname van de totale hoeveelheid verkeer ligt in de buurt van de afname die door de Zuidelijke Ontsluiting wordt gerealiseerd.</p> <p>De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens / totale hoeveelheid verkeer door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuureffecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de Zuidelijke ontsluitingsroute.</p> <p>De prognose-2030 is dat bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute het aantal vrachtwagens door Loenen ongeveer halveert ten opzichte van de nul-variant (d.w.z. de situatie in 2030 in Loenen bij geen investering in N786), mede door de combinatie met andere grote ingrepen zoals Traverse Dieren en doortrekking A15 (ViA-15). Dit specifieke effect in Loenen is weliswaar minder dan bij de rondweg-/kanaalvarianten 2B, 3A en 5A, maar is zeker van significante betekenis.</p>
3.14.02	Verzoek om aanbrengen geluidsreducerend asfalt (ZOAB) op dit traject van de Beekbergerweg vanwege ernstige geluidsoverlast.	Na realisatie van de Zuidelijke Ontsluiting zal een aanzienlijk afname van de geluidsbelasting optreden (2 à 3 dB), doordat minder vrachtverkeer gebruik maakt van de Beekbergerweg. Daarnaast is het traject van de Beekbergerweg opgenomen in de

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		onderhoudscyclus. Hier wordt op termijn over 850 meter lengte extra stijl asfalt aangelegd. Dat wordt asfalttype SMA NL8G+ (SteenMastiekAsfalt, akoestisch geoptimaliseerd) dat ongeveer 2-3 dB aan geluid reduceert, ofwel een halvering van de geluidsdruk.

### 3.15 Zienswijze 15 Maatschappelijke Coalitie

Nb: de zienswijze van de Maatschappelijke Coalitie betreft een gebundelde reactie vanuit de gemeentes Apeldoorn, Brummen en Rheden alsmede de dorpsraden van Loenen, Eerbeek-Hall, Beekbergen-Lieren, Oosterhuizen, Klarenbeek Soerens Belang en Eerbeek-Zuid. Daarnaast namen vertegenwoordigers van TLN, EVO en VNO-NCW deel namens het bedrijfsleven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.15.01	<p>Wij hebben eerder uitgesproken voorstander te zijn van de variant Kanaalroute. Echter gezien de uitkomsten van de MKBA kunnen wij positief zijn over de voorgestelde keuze voor variant 2A, met als eerste en tweede stap het aanleggen van een zuidelijke ontsluiting bij Eerbeek en gerichte maatregelen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gehele studiegebied. Wij willen u dan ook verzoeken deze zuidelijke ontsluiting zo snel mogelijk te realiseren.</p> <p>Onze kanttekening: de zuidelijke ontsluiting moet worden doorgetrokken tot en met de Harderwijkerweg bij DS-Smith. Bij DS-Smith zal een keermogelijkheid gerealiseerd moeten worden, zodat vrachtverkeer terug kan rijden via dezelfde zuidelijke ontsluiting. Dit omdat het Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) hoofdzakelijk bedoeld is voor verkeer tussen MayrMelnhof en DS-Smith en het merendeel van het vrachtverkeer ook bij de andere bedrijven aan de Loubergweg en Coldenhovenseweg moet zijn. Keren voor vrachtverkeer bij het LCE is niet mogelijk en tevens zorgt de mogelijkheid voor vrachtverkeer om te keren bij DS-Smith voor een ontlasting van vrachtverkeer door Loenen.</p>	<p>Wij zijn verheugd dat u kunt instemmen met de gefaseerde aanpak en de start met de aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute. Daarbij wordt wel verwezen naar hoofdstuk 2 behorend bij deze zienswijzennota. Daar is te lezen dat de Zuidelijke Ontsluiting wordt gesplitst in twee tracédelen: tracédeel 1 tot aan de bebouwde kom van Eerbeek en tracédeel 2 tot en met de VSM-spoorlijnovergang. Het tweede tracédeel is daarbij in relatie gebracht met de realisatie van het Logistiek Centrum Eerbeek, of een bedrijfsterreinfunctie (terugvaloptie). Het tracé tot aan de bebouwde kom wordt onder regie van de provincie opgepakt, het tweede deel valt geheel binnen de samenwerking Eerbeek-Loenen 2030. Daarna gaat het traject over de spoorlijn verder door de bebouwde kom als bedrijfsontsluitingsweg richting Coldenhovenseweg en dan aansluitend op de Harderwijkerweg bij de rotonde.</p> <p>Dit laatstgenoemd traject - met onder meer veel erfontsluitingen - leent zich niet om ingericht te worden als provinciale weg volgens de provinciale normen. Bovendien is de verkeersintensiteit laag. In hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota is dit tracé aangemerkt als tracé 3. Daar is aangegeven dat voor dit weggedeelte een proces wordt gestart onder Loenen Eerbeek 2030. Het in beeld brengen van de problematiek en de wensen vanuit industrie, maar ook gemeente en bewoners, maakt daarvan onderdeel uit.</p> <p>De vraag met betrekking tot de keermogelijkheid van vrachtverkeer wordt opgepakt in tracédeel 3 onder Eerbeek-Loenen 2030.</p> <p>Nu gekozen is om voor een aanpak van de N786 en de gemeentelijke hoofdwegen, zoals beschreven in hoofdstuk 2, zal zo snel mogelijk het traject in gang worden gezet om tot realisatie te komen. Er moet echter terdege rekening worden gehouden met allerlei wettelijke procedures waarmee de nodige tijd gemoeid zal zijn.</p>
3.15.02	<p>Afname vrachtverkeer in Loenen: Uit een passage in de MKBA (pagina 73 en 78) blijkt dat onzeker is hoe de afwikkeling van het vrachtverkeer in de toekomst uitpakt. Het beeld van de verkeerscijfers komt niet overeen met verwachtingen van de transporteurs. Dit</p>	<p>Het beeld dat de uitkomsten van het verkeersmodel niet overeenkomen met de verwachtingen van de transporteurs en dat dit tot twijfels en of onzekerheid leidt wordt graag weggenomen. Het verkeersmodel is gekalibreerd op bestaande telgegevens en bovendien is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op betrouwbaarheid. Daaruit is naar voren gekomen dat het een betrouwbaar verkeersmodel is, waarbij uitkomsten natuurlijk altijd wel een bepaalde</p>

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	maakt dat bij de veronderstelde afname van het vrachtverkeer door Loenen twijfels kunnen worden geplaatst.	bandbreedte kennen. Het verkeersmodel is hét instrument waarmee in het gehele land, dus ook hier, verwachtingen en prognoses worden gemaakt. Ervaring leert dat er altijd een afwijking zal zijn tussen praktijk en verkeersmodel, maar dat deze wel binnen een acceptabele marge valt, zodat naar onze overtuiging conclusies over verkeersaantallen inclusief bijbehorende effecten, gebaseerd mogen worden op de modelresultaten. En ook is het zo dat enige afwijking van verkeersintensiteiten niet direct leidt tot substantiële negatieve(re) effecten op veiligheid en/of leefbaarheid. Op deze thema's is dan ook met vertrouwen een keus te maken vanuit de verkeersmodellering. Tenslotte wordt erop gewezen dat na realisatie van de verkeersmaatregelen, verkeerstromen worden gemonitord.
3.15.03	Voorspelde toename verkeer langs het kanaal: In de verkeerscijfers wordt een flinke toename van het verkeer voorzien terwijl de intensiteiten en inrichting van de weg in de huidige situatie al niet optimaal zijn. Door de keuze voor variant 2A (resp. Zuidelijke ontsluitingsroute) wordt de toename van verkeer en de problemen en risico's die daarmee gepaard gaan en de maatregelen om deze knelpunten op te lossen bij de gemeenten Brummen en Apeldoorn neergelegd.	De gemeentelijke weg langs het kanaal heeft thans een snelheidsregime van 80 km/h en 60 km/h op kruispunten. Er is sprake van een wegprofiel dat krappert is dan normaliter bij een 80 km/weg. De weg is dan ook niet ingericht als gebiedsontsluitingsweg voor doorgaand verkeer, en de verkeersintensiteit is laag. Deze zal volgens verkeersmodelprognose ongeveer met de helft toenemen richting 2030, als gevolg van autonome groei en de aanleg van de Zuidelijke ontsluiting (en overige maatregelen op het rijkswegennet). In de huidige situatie is de inrichting van de weg niet optimaal: laanbomen op korte afstand van de weg, onoverzichtelijke kruispunten met zijwegen en het deels ontbreken van bermafscheiding. Dit wordt nu al als onveilig ervaren. In hoofdstuk 2 is deze weg daarom opgenomen in tracé 4. De gemeenten Apeldoorn en Brummen zullen samen met de provincie maatregelenpakketten samenstellen om de veiligheid te verbeteren. Het maatregelenpakket is primair gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, het is nadrukkelijk niet de bedoeling om tracé 4 geleidelijk op te waarderen tot een weg van provinciale allure.
3.15.04	Aandacht voor de verkeerscijfers en prognoses van huidige en nieuwe ontwikkelingen t.a.v. industrie, recreatie en woningbouw (o.a. uitbreiding productie papierindustrie, Logistiek Centrum Eerbeek, Kieveen, Loenermark, Ereveld, etc.).  Idem: nieuwbouw Loenen langs de N786 (42 woningen Hameinde nu in aanbouw, fase II start 2-3 jaar, 8 woningen kerk, restauratie Den Eikenboom, toenemende verkeersdrukte (wandelaars, fietsers, auto's vanuit de Loenermark (aanleg trimbaan).	De analyses met verkeerscijfers en prognoses zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel (RVMK) 2014 met als basisjaar 2012 en prognosejaar 2030. Het model is samen met de gemeenten in de Stedendriehoek tot stand gekomen, In een dergelijk verkeersmodel wordt rekening gehouden met alle nieuwe woonwijken, zowel gerealiseerd als op basis van vastgesteld beleid (bestemmingsplan). Dat geldt ook voor bedrijventerreinen, waarbij met standaard ritproductie factoren wordt gerekend. De hoeveelheid verkeer vanwege woonwijken en bedrijventerreinen wordt dus met standaard kengetallen bepaald op basis van aantal woningen en omvang en klasse-aanduiding van de bedrijventerreinen. Zo is het LCE verwerkt in het verkeersmodel via de kengetallen op basis van de omvang en planologische bestemming van het desbetreffende Burgersterrein. Bij de overige hier genoemde specifieke situaties en ontwikkelingen kan gezegd worden dat deze op lokaal niveau een verkeerskundig effect zullen hebben, maar niet dermate bepalend (in aantallen) dat zij van invloed zullen zijn op de uitkomsten van het regionaal verkeersmodel.
3.15.05	Check op weergave van de ligging van de Groene Ontwikkelingszone en Natura-2000-gebieden en de toetsing van de varianten hierop.	Dit is gecontroleerd en in orde bevonden.
3.15.06	Check op toeristische attracties vanwege het groot aantal	In de MKBA zijn de toeristische trekpleisters van het gebied benoemd, waarbij de ligging in het

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	bezoekers (gegevens Visit Veluwe en OGS)	gebied op kaart inzichtelijk is gemaakt. De bezoekersaantallen per toeristische trekpleister zijn niet onderzocht/opgevraagd, want deze achten wij in dit stadium niet relevant voor wat betreft de strekking van de uitkomsten van de MKBA.
3.15.07	Inzicht in recreatieve attracties en bedrijvigheid langs het kanaal ontbreekt.	De omvang van het aantal verblijfsrecreatie, hotels en cafés, cafetaria's en restaurants zijn gebaseerd op de provinciale werkgelegenheid enquête (PWE) Gelderland 2017. Deze gegevens zijn – vanwege privacy - voor de opsteller van de MKBA op kernniveau verstrekt. De exacte locatie is (met uitzondering van de verblijfslocaties) niet onderzocht en achten wij in dit stadium niet relevant voor wat betreft de strekking van de uitkomsten van de MKBA.
3.15.08	Beoordeling van + en – in de MKBA wordt niet onderbouwd; onderbouwing gewenst	De impact van de verschillende varianten op de regionale economie (papierindustrie, recreatie en toerisme en vitale kernen) heeft kwalitatief plaats gevonden. Per onderdeel is in het hoofdstuk met projecteffecten een aparte toelichtende paragraaf opgenomen in de rapportage. Deze effecten zijn kwalitatief samengevat in de MKBA eindtabel.
3.15.09	Pagina 73 MKBA: hier wordt aangegeven dat het vrachtverkeer in Laag Soeren in het prognosejaar 2030 nagenoeg geheel zal verdwijnen bij een bestuurlijke keuze voor Variant 2A. Bij de varianten 3A en 5A zal het vrachtverkeer in 2030 met respectievelijk 61% en 55% verminderen ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (geen maatregelen). Dit verschil in effect bevremdt ons omdat bij alle drie genoemde varianten uitgegaan wordt van de zuidelijke ontsluitingsroute van Eerbeek en daarmee het effect op Laag Soeren nagenoeg hetzelfde zou moeten zijn.	Dit verschil tussen de variant 2A en de varianten 3A en 5A is een gevolg van de wijze waarop de noordelijke routing is vormgegeven. In de varianten 3A en 5A wordt een noordelijk route langs het kanaal voorzien met een nieuwe directe aansluiting op de A1. De voornaamste verklaring ligt in het feit dat daardoor in absolute zin meer doorgaand verkeer door de corridor Apeldoorn – Dieren wordt aangetrokken, waarbij een deel van dit verkeer een route via (door) Laag Soeren zal kiezen volgens het verkeersmodel. Verder wijzen wij er op dat dergelijke verschilanalyses beter gebaseerd kunnen worden op absolute aantallen en niet op een vergelijking van percentages omdat deze maar tot op zekere hoogte met elkaar vergeleken kunnen worden.
3.15.10	Aandacht wordt gevraagd voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, leefbaarheid, geluid t.g.v. verkeerdruchte op de N786, bijv. Wilhelminapark, Loenen, bezoekers vakantiepark Landal en zwembad, toegang DS Smith.  Idem: Aandacht wordt gevraagd voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid tgv voorspelde toenemende intensiteiten bij variant 2A op Kanaal Zuid.	Vraagstukken waar aandacht voor gevraagd wordt, hebben een relatie met tracé 3 van Eerbeek-Loenen 2030. Voor tracé 3 zal een inventarisatie plaatsvinden. In dat kader kunnen deze aandachtspunten worden ingebracht. Daarnaast zal ook in het kader van de trajectverkenning (zie hoofdstuk 2) naar diverse knelpunten worden gekeken.  Voor uw opmerking over de verkeersveiligheid op de kanaalroute wordt verwezen naar het antwoord op onderdeel 2.15.03.
3.15.11	In tabel 5.12 van de MKBA staat de jaarlijkse uitstoot (emissie) van schadelijke stoffen. Bronvermelding is 'Akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit N786 (DGMR, 2018)'. Hierin staan echter geen emissies vermeld, maar alleen immissies (concentraties). Waar komen die emissiegegevens dan vandaan?	De jaarlijkse uitstoot van schadelijke stoffen (emissie) is door DGMR bepaald voor het MKBA aan de hand van de wegvakken uit de akoestische rekenmodellen. In het rapport van DGMR is deze niet in detail gerapporteerd. Voor het bepalen van de uitstoot is gebruik gemaakt van het bestand 'emissiefactoren voor snelwegen en niet snelwegen 2017' welke door de rijksoverheid is gepubliceerd. Aan de hand van de volgende factoren is per variant de totale emissie bepaald: lengte wegvak, snelheidstype, type voertuigen, aantal voertuigen en de emissiefactor (voor niet snelwegen) per stof uit het voornoemde bestand.
3.15.12	Rapport DGMR: bij 3.5 saneringswoningen, staat geen bronvermelding bij de voor Apeldoorn gebruikte gegevens.	Door de provincie Gelderland is het bestand '20170929 Totaallijst weg Apeldoorn na verw opschoonlijst.xlsx' aangeleverd. Deze lijst is van Omgevingsdienst Veluwe IJssel verkregen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.15.13	Rapport DGMR: bij reconstructieonderzoek moet conform de Wet geluidhinder de geluidsbelasting 1 jaar vóór de wijziging worden vergeleken met de geluidsbelasting 10 jaar ná de wijziging. De gebruikte peiljaren zijn hier echter 2012 en 2030 (dus 18 jaar verschil i.p.v. 11). Daarmee ontstaan logischerwijs veel meer woningen met toename van meer dan 1,5 dB.	Uw constatering is juist. Hoe meer jaren tussen de beide toetsjaren zitten, hoe groter het verschil in de berekende geluidsbelastingen wordt. De verschillen per variant (peiljaar 2030) in het rapport zijn echter bepaald ten opzichte van de toekomstige autonome situatie 2030 en niet ten opzichte van 2012. Het rapport geeft dan ook een beeld van de afname/toename van de geluidsbelasting bij de bestaande woningen door de verschillende varianten met de bijbehorende verkeersstromen. In een later stadium van het project (als een bepaalde variant is gekozen en deze verder is uitgewerkt), is een onderzoek naar 'reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder' nodig voor de wegvakken waar een fysieke wijziging gaat plaatsvinden. In dit onderzoek worden de toetsjaren van 1 jaar voor wijziging en 10 jaar na de wijziging gehanteerd.

### 3.16 Zienswijze 16 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.16.01	Geen voorstander van varianten (zoals 2B en 3A) waarbij landschap wordt aangetast, natuur verdwijnt en rondwegen nieuwe doorsnijdingen en barrières creëren. Pleidooi om de bestaande wegen aan te passen op zodanige wijze dat zo min mogelijk overlast voor de omgeving wordt veroorzaakt.	De zienswijze van de indiener wordt gedeeld voor wat betreft de nadelige ruimtelijke effecten van nieuwe rondwegen en de effecten daarbij op landschap en natuur zoals bij de varianten 1A, 2B en 3A. Dit komt ook naar voren vanuit de uitgevoerde Natuurtoets en weegt als zodanig mee in de MKBA. De nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute komt overeen met de zienswijze van de indiener om bestaande wegen aan te passen op zodanige wijze dat zo min mogelijk overlast voor de omgeving wordt veroorzaakt.
3.16.02	Indiener wil in ieder geval geen 'korte' rondweg om Loenen omdat er dan een mooi groen leef- en verblijfgebied wordt aangetast en omdat het dorp Loenen dan wordt ingesloten.	Kennis wordt genomen van het standpunt en geconstateerd wordt dat de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute en overige tracédelen daarbij aansluit.
3.16.03	Een betere verkeersverdeling en -afwikkeling ontstaat indien de huidige kanaalweg een eigen aansluiting op de A50 verkrijgt.	In september 2014 is een studie afgerond waarin aansluitingen van de Kanaalroute op de A50 zijn onderzocht. De resultaten daarvan zijn ook met Rijkswaterstaat besproken. Daarbij is gezamenlijk geconcludeerd dat een nieuwe (extra) aansluiting nabij het kanaal niet haalbaar en realistisch is vanwege de effecten en de situatie op de A50 en de (afrit van de) A1.
3.16.04	Daarnaast vraagt de indiener zich af of een oplossing bij Laag-Soeren als eerste stap alvast de druk wegneemt om daarna te kijken wat er verder nog nodig of mogelijk is.	In feite komt dit overeen met het advies opgenomen in de MKBA om te kiezen voor een gefaseerde aanpak en daarbij te starten met de Zuidelijke Ontsluitingsroute die zowel in een 'grote' rondweg om Laag-Soeren voorziet, alsmede in een logische en aantrekkelijke ontsluiting in zuidelijke richting voorziet voor vrachtwagens van en naar het bedrijventerrein in Eerbeek-Zuid.. Het advies van de MKBA is in grote lijnen ook de insteek voor de aanpak die nu wordt voorgestaan. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 2 bij deze Zienswijzennota.

### 3.17 Zienswijze 17 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.17.01	Indiener stelt dat er op de Eerbeekseweg ter hoogte van huisnummer ... structureel te hard wordt gereden.	We hebben in 2017 ter plaatse een snelheidsmeting uitgevoerd en naar aanleiding daarvan extra belijning aangebracht aan weerszijden van de overrijdbare rug in het midden van de weg. Deze heeft de V85 (de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt, een landelijk gehanteerde maat) teruggebracht van 65 naar 56 km/u in de richting van Eerbeek. In de tegenrichting is de V85 nu 55 km/u. Hoewel er nog steeds automobilisten zijn die te hard rijden, is er geen sprake meer van structurele overschrijding.
3.17.02	Kan om het ongevalsrisico op de weg door Loenen te verminderen de snelheid op genoemde weggedelen worden verlaagd tot 45 km en in de dorpskom tot 30 km?	Een maximumsnelheid dient te passen bij de functie die aan de weg wordt toegekend. In een aantal onderzochte varianten is afwaardering van de weg door Loenen ten opzichte van de huidige functie een optie. Een maximumsnelheid van 45 km/u bestaat overigens niet in de landelijke categorisering. Er is echter gekozen voor de variant van de Zuidelijke Ontsluiting. Het afwaarderen van de weg naar Loenen is daarin niet voorzien.
3.17.03	Wat is het aantal fietsers op de N786 in Loenen, uitgesplitst naar groep en welke stijging verwacht u tot 2030?	De laatste fietstellingen in Loenen zijn in 2015 uitgevoerd. Toen werden er op het wegvak tussen de Hoofdweg en de Groenendaalseweg per etmaal 540 fietsers geteld, en ter hoogte van De Steek 480. Deze aantallen betreffen beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld. Voor fietsintensiteiten hebben we geen exacte prognoses, maar afgaande op de landelijke trends ligt een lichte toename voor de hand.
3.17.04	Hoe is in de plannen rekening gehouden met Voetgangers /OV-reizigers op genoemde trajectdelen?	Het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt voor de MKBA is nog te grof om rekening te houden met vormgeving van voetgangersruimte. Openbaar vervoer is ook een aandachtsveld dat bij de verdere uitwerking aan bod komt.
3.17.05	Wat zijn de voorwaarden voor een snelheidsbeperking op het fietspad tot 15 km?	Zoals ook hierboven aangegeven: dergelijke ingrepen worden op een dieper detailniveau overwogen dan nu bij de MKBA is gehanteerd. Eén van de voorwaarden is in ieder geval dat er een wettelijke basis voor is. Op dit moment is de maximumsnelheid op fietspaden binnen de bebouwde kom niet wettelijk geregeld. De wettelijke basis ontbreekt dus. Bovendien is een dergelijke maatregel in de praktijk vrijwel niet te handhaven.
3.17.06	Er wordt soms op de fietspaden geparkeerd. Hoe is in de plannen rekening gehouden met dit parkeergedrag en de gevolgen daarvan?	We zijn ons bewust van dit knelpunt. Ook hiervoor geldt echter: het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt ten behoeve van de MKBA is nog te grof om te voorzien in een pasklare oplossing. Dit is een aspect dat bij de nadere uitwerking van plannen aan de orde komt.
3.17.07	De huidige fietsruimte is 2.00 m. Die zal worden versmald tot 1.75 m. Dat gaat in tegen de adviezen van het CROW-Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid van de Nederlandse overheden, dat onder meer tot taak heeft een reductie van het aantal fietsongevallen. Het CROW-Fietsberaad adviseert voor fietssuggestiestroken op gebiedsontsluitingswegen (zoals de N786) een minimale breedte van 1.70 m plus altijd een schrikstrook of schuwafstand van 50 cm aan de kant van het verkeer. Het laatste is om te voorkomen dat auto's rakelings de fietsers passeren. Een veilige ruimte voor fietsers is dus 2.20 breed. Waarom worden de aanbevelingen van het	Het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt ten behoeve van de MKBA is in dit verkennende stadium nog te grof om te voorzien in dergelijke gedetailleerde inpassingsvraagstukken. Met name in de trajectverkenning (zie hoofdstuk 2) zal een nadere uitwerking plaatsvinden waarbij ook de meest actuele CROW-aanbevelingen worden beoordeeld op toepasbaarheid in de concrete situatie ter plekke.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	CROW-Fietsberaad niet gevolgd?	
3.17.08	Bij sneeuwval is er een probleem in de dorpskom: waar moet de sneeuw liggen. In de praktijk komt die op de fietssuggestiestroken, stoepen en parkeerplaatsen. Dan is er nauwelijks of geen ruimte om te fietsen, laat staan veilig te fietsen, of te lopen en zijn winkels bijna onbereikbaar. Hoe is dit aspect meegenomen in de plannen?	Het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt ten behoeve van de MKBA is nog te grof om te voorzien in dergelijke onderhoudsvraagstukken. Bij de uitwerking houden we altijd rekening met een onderhoudssituatie die zowel voor aanwonenden, weggebruikers als het onderhoudsverkeer zo werkbaar mogelijk is.
3.17.09	Is er rekening gehouden met de uitbreidingen in de vorm van woningbouw en andere functies, en te voorziene stagnatie bij deze kruispunten én op de N786 én op de zijwegen, zo ja waar blijkt dat uit?	Analyses met verkeerscijfers en prognoses zijn uitgevoerd met en gebaseerd op het verkeersmodel (RVMK) 2014 en heeft een basisjaar van 2012 en prognosejaar 2030. Met een gevoeligheidsanalyse is vastgesteld dat dit een betrouwbaar model is om de MKBA op te baseren. Het model is samen met de gemeenten in de Stedendriehoek tot stand gekomen en wordt als zodanig gedragen door alle gemeenten. Belangrijke ontwikkelingen zoals de aanleg van de 'Traverse Dieren' en 'woningbouw Eerbeek' zijn meegenomen in het RVMK. Nb: het is ons bekend dat enkele recente ruimtelijke ontwikkelingen in de regio niet zijn opgenomen in het gehanteerde model. Dit zal zeker op lokale schaal de nodige effecten hebben, maar het zal de analyse en de conclusies van deze MKBA op regioniveau niet of nauwelijks beïnvloeden.
3.17.10	De cijfers van de probleemanalyse betreffende oversteekbaarheid in Loenen dateren uit 2011(!). Het kaartje met meetpunten oversteekbaarheid geeft twee meetplaatsen buiten de dorpskom en geeft de uitslagen 'redelijk', 'matig', 'goed', 'goed', 'slecht', 'zeer slecht', 'redelijk' en redelijk'. Conclusie RHDHV: oversteekbaarheid valt wel mee. Maar het kaartje toont helaas en ten onrechte niets over de dorpskom.	In paragraaf 5.6 van de MKBA-rapportage staat: "Destijds is geconcludeerd dat de oversteekbaarheid van de N786 over het algemeen 'redelijk' tot 'goed' is voor zowel fietsers als voetgangers. Een negatieve uitzondering hierop vormt de kern Loenen. De Eerbeekseweg is in de spits 'slecht' tot 'zeer slecht' oversteekbaar". Dat betreft echter de situatie in 2030 bij autonome groei (dus geen aanpak N786). Met de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute zal de oversteekbaarheid in 2030 in Loenen weer 'redelijk' tot 'goed' zijn.
3.17.11	Is er in de dorpskom een meting van de oversteekbaarheid geweest, zo niet om welke reden niet en zo ja waarom staat die uitkomst niet vermeld?	In de rapportage "Corridor Apeldoorn - Dieren, de N786 in een breder perspectief" is de oversteekbaarheid in de kern bepaald. Deze uitkomsten zijn daarin terug te vinden. Deze concrete uitkomsten zijn niet 1 op 1 vertaald in de MKBA omdat de MKBA een ander abstractieniveau kent bij het rekenen en analyseren.
3.17.12	De cijfers van de probleemanalyse uit 2011 zijn door de nieuwbouw royaal achterhaald. Kunnen er nieuwe metingen komen op de meest moeilijke oversteekplaatsen?	De cijfers zijn niet achterhaald: de inmiddels gerealiseerde nieuwbouw was destijds ook al voorzien en meegenomen in de verkeersprognoses. Bovendien is het aantal nieuwe woningen dusdanig laag dat zij geen zichtbaar effect hebben op de totale hoeveelheid verkeer op de N786. Een nieuwe meting is niet aan de orde.
3.17.13	Ziet u het als uw taak voetgangers te beschermen, zo ja hoe gaat u dat doen en indien niet, waarom niet?	Bescherming van alle verkeersdeelnemers is een taak van alle aanwezige wegbeheerders; in dit geval zowel de provincie als gemeente(n).
3.17.14	Kunnen er veilige oversteekplaatsen komen voor voetgangers en fietsers, jong en oud?	Het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt ten behoeve van de MKBA is nog te grof om te voorzien in het onderzoek naar dergelijke vraagstukken.
3.17.15	RHDHV suggereert oversteekplaatsen met een middenberm (p.30). Waar?	Het detailniveau waarop de varianten zijn uitgewerkt ten behoeve van de MKBA is nog te grof om te voorzien in het onderzoek naar dergelijke vraagstukken.
3.17.16	Voor Loenen als dorp met een grote potentie voor toerisme en recreatie is veiligheid en leefbaarheid voor	Nee, want dit past niet bij de huidige functie en gebruik van de weg. Heroverweging van de maximumsnelheid (en bijbehorende inrichting) is niet aan de orde bij de nu voorgestelde aanleg



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	gasten essentieel. Kan daarom nu al de verkeerssnelheid in het dorp en met name de dorpskom worden teruggebracht tot 30 km?	van de Zuidelijke Ontsluitingsroute. Na realisatie zullen de effecten in de praktijk gemeten worden met de verkeerstoppunten en zal gekeken worden of er aanleiding is om aanvullende maatregelen te nemen om de veiligheid te waarborgen.
3.17.17	Eens behoorden de dorpskommen van Beekbergen en Laag-Soeren ook tot de N786. Deze werden afgewaardeerd. Vandaar dat er nu stukjes N786 ontbreken. Voor het vrachtverkeer door Loenen is er het alternatief de Kanaalroute. Kan vergelijkbaar met Beekbergen en Laag-Soeren het deel van de N786 in Loenen óók afgewaardeerd worden?	De wegen door Beekbergen en Laag-Soeren hebben destijds een lagere functie in het wegennet gekregen. Vanwege het gebruik en de plaats in het regionale wegennet is dat in Loenen niet aan de orde.
3.17.18	De rijke en zichtbare cultuurhistorie (deels rijks-beschermd) rond Kasteel ter Horst en Veldhuizen mag niet door nieuwe wegen onomkeerbaar verwoest worden. Daarmee vallen alle varianten met een rondweg bij Loenen af.	Wij nemen kennis van uw standpunt en constateren dat dit vooral Variant 2B betreft. Er is inderdaad sprake van bescherming van Huis ter Horst op basis van de Erfgoedwet. De gronden en opstallen hebben als ensemble, huis en aansluitende gronden als één geheel, de beschermde status van historische buitenplaats. De keuze voor een rondweg om Loenen zal in het geval van Variant 2B (dat is 2A, maar dan uitgebreid met een 'korte' rondweg om Loenen) gevolgen hebben voor de kwaliteit van de beschermde buitenplaats en de aldaar aanwezige natuurwaarden. In dat geval zal de hiervoor bedoelde procedure (moeten) worden gevolgd vanwege de Erfgoedwet. Er is overigens ook in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (bij het opstellen van een ruimtelijk plan) eveneens een plicht om op zorgvuldige wijze belangen af te wegen. De nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute komt tegemoet aan uw zienswijze.
3.17.19	Gezien het voorgaande is de Kanaalroute 5A het beste plan om te worden uitgevoerd. Zeker nu ook de beslissing is gevallen voor de bouw van een logistiek centrum op het terrein van Burgers in Eerbeek. Bij concentratie van aandacht en geldmiddelen kan met deze route een aanvaardbare oplossing ontstaan. Bij keuze voor een Kanaalroute kan de huidige N786 worden afgewaardeerd. Dan kan ook het levensgevaarlijke plan voor een éézijdig fietspad met fietsverkeer in twee richtingen op het vak Loenen- A50 van tafel.	Het klopt dat bij variant 5A de verkeersdruk en specifiek het aantal vrachtwagens in Loenen sterk zal afnemen waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom van Loenen verbeteren. De uitkomst van de MKBA toont uiteraard de waardering van het effect vanwege de grote afname in aantal vrachtwagens door de kern van Loenen, maar in de totaal afweging worden ook de andere effecten meegenomen zoals kosten, ruimtelijke ingreep, natuureffecten en overlast elders (vanwege routewijziging) en daaruit volgt dat de totale kosten/baten uitkomst voor deze varianten beduidend minder gunstig is dan voor de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsroute.  De prognose-2030 is dat bij de nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute het aantal vrachtwagens door Loenen ongeveer halveert ten opzichte van de nul-variant (d.w.z. de situatie in 2030 in Loenen bij geen investering in N786), mede door de combinatie met andere grote ingrepen zoals Traverse Dieren en doortrekking A15 (ViA-15). Dit specifieke effect in Loenen is weliswaar minder dan bij de rondweg-/kanaalvarianten 2B, 3A en 5A, maar is zeker van significante betekenis. Het fietspad zal onderwerp zijn van de nadere uitwerking in het kader van het grootschalige onderhoud van dit tracédeel van de N786.

### 3.18 Zienswijze 18 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.18.01	Uit gesprekken met de bedrijven is gebleken dat zij de kortste weg kiezen en dat een groot deel van hun afzet in het noorden van Nederland zit. Zij gaan niet 'omrijden' via Velperbroek. Daarmee devalueren de conclusies uit de MKBA.	<p>Vestigingslocaties van grondstoffenleveranciers en klanten zullen niet snel veranderen door veranderingen in het wegennet. De route die transporteurs volgen naar hun bestemmingen kan echter wel degelijk wijzigen doordat reistijden korter worden. Het verkeersmodel is gekalibreerd op bestaande telgegevens en bovendien is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op betrouwbaarheid. Daaruit is naar voren gekomen dat het een betrouwbaar verkeersmodel is, waarbij uitkomsten natuurlijk altijd wel een bepaalde bandbreedte kennen. Het verkeersmodel is hét instrument waarmee in het gehele land, dus ook hier, verwachtingen en prognoses worden gemaakt.</p> <p>In de plannen wordt voorzien in de aanleg van de Zuidelijke Ontsluiting. Daarnaast zijn er meerdere grootschalige ontwikkelingen die kunnen bijdragen aan een andere routekeuze. Dit is verwerkt in het verkeersmodel. Traverse Dieren is hiervan de meest in het oog springende, maar daarnaast zal ook de doortrekking van de A15 een positief effect hebben; deze trekt verkeer weg van de A12 ter hoogte van knooppunt Velperbroek, waardoor daar de kans op file voor verkeer vanuit Eerbeek/Dieren afneemt.</p> <p>Verder is afgesproken dat de ontwikkelingen van het verkeer zullen worden gemonitord, zodat duidelijk kan worden wat het effect is van de diverse investeringen op de afwikkeling van het verkeer binnen de regio.</p>
3.18.02	Niet beschouwd is de aansluiting van Kanaal-Zuid op de A50. Reden is dat Rijkswaterstaat dit niet wil omdat dit te dicht bij de afrit van het pompstation/restaurant /parkeerplaats De Somp is. Echter hier is een win-win situatie te behalen.	In september 2014 is een studie afgerond waarin alle mogelijke aansluitingen van de Kanaalroute op de A50 uitvoerig zijn onderzocht. De resultaten daarvan zijn ook met Rijkswaterstaat besproken. Daarbij is gezamenlijk geconcludeerd dat een nieuwe (extra) aansluiting nabij het kanaal niet haalbaar en realistisch is vanwege de effecten en de situatie op de A50 en de zeer grote investeringen die hiermee gemoeid zijn.
3.18.03	De opwaardering van de weg door Loenen in de varianten 1 en 2 heeft tot gevolg dat het daar onveilig wordt, onder andere omdat de fietspaden smaller worden, het moeilijker wordt om de N786 op te rijden (m.n. linksaf) of over te steken.	Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers is juist bedoeld als een belangrijk argument om een aanpassing van de weg door Loenen op te nemen in de varianten 1A en 2A. Het dwarsprofiel waarnaar indiener verwijst (afbeelding 3.3 uit de Ontwerpnota) is tijdens het MKBA-onderzoek indicatief gehanteerd om een indruk te krijgen van het ruimtebeslag en kosten. In het kader van de trajectverkenning (zie hoofdstuk 2) zullen de dwarsprofielen nader worden uitgewerkt en locatie-specifiek worden beschouwd. Op dat moment vindt een integrale afweging plaats of een aanpassing leidt tot verbetering van de verkeersafwikkeling – en veiligheid.
3.18.04	Indiener pleit voor afwaardering (in plaats van opwaardering) van de weg door Loenen en tussen Loenen en de A50 indien na realisatie van de zuidelijke ontsluiting van Eerbeek blijkt dat de route door Loenen nog steeds aantrekkelijk is.	Ook ingeval van de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsroute vanaf Eerbeek-Zuid naar Traverse Dieren, zal er nog altijd sprake zijn van een noordelijke route via de N786 door Loenen, maar de verwachting is dat het aantal vrachtwagens aldaar in dat geval behoorlijk afneemt. Het verkeersmodel 2030 komt uit op 54% reductie. Indien dit effect in de praktijk tegenvalt, kunnen extra maatregelen worden overwogen op dit traject van de N786 door Loenen en naar de A50.
3.18.05	Variant 5A is stukken makkelijker en goedkoper te realiseren als het kanaal wordt versmald.	Zowel vanuit cultuurhistorische optiek, maar vooral ook vanuit waterstaatkundige optiek is het onhaalbaar om het Apeldoorns kanaal op dit traject (Apeldoorn - Dieren) te versmallen. Uit diverse gesprekken met het Waterschap is duidelijk naar voren gekomen dat iedere vorm van versmalling, ook deels of plaatselijk, niet mogelijk is vanwege de waterhuishoudkundige functies en ook de beschermde status van dit kanaal. Daar komt bij dat de kosten van een dergelijke operatie

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		bijzonder hoog zouden zijn omdat feitelijk sprake zou zijn van verplaatsing van de weg.

### 3.19 Zienswijze 19 (inwoner Eerbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.19.01	De kern van de problematiek met de verbreding/verlegging van de route van de N786 in en om Eerbeek en Loenen zijn de papierfabrieken en de daaraan gekoppelde transportbedrijven. Graag zou ik nader onderzoek willen zien of deze papierfabrieken over 10 – 15 jaar nog wel in Eerbeek gevestigd zullen zijn. In het rapport wordt de geschatte verkeersdruk in 2030 meegenomen dus waarom ook niet de toekomst van de veroorzaker van deze verkeersdruk. Zijn er ook modellen als er geen / de helft minder papierindustrie in Eerbeek is ? Graag nader onderzoek naar de levensvatbaarheid van de papierindustrie in Eerbeek voordat er grootschalig geïnvesteerd gaat worden in asfalt. Een papierfabriek is grootgebruiker van energie. Hoe ziet de toekomstige energievoorziening van de papierindustrie in Eerbeek eruit ? Wij gaan onze voortuin niet opofferen aan zinloos asfalt (=N786 langs kanaal).	De beslissing om een vestiging van een multinational al dan niet in Eerbeek te behouden ligt bij de moederbedrijven van deze multinationals. Op dit moment zijn er geen signalen dat de papierfabrieken in Eerbeek en Loenen willen sluiten. Er zijn dan ook geen verkeersmodelberekeningen gemaakt voor 2030 op basis van geen of de helft minder papierindustrie. Met de papierindustrie is juist een samenwerking aangegaan (Eerbeek Loenen 2030) om onder andere het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in Eerbeek en Loenen te verbeteren.  Het klopt inderdaad dat papierfabrieken grootverbruikers zijn van energie. In het kader van Loenen Eerbeek 2030 is energie dan ook een belangrijk onderwerp. In het kader van dit project wordt zowel gekeken naar beëindigen van het gebruik van het Groningse gas, als naar het omschakelen naar een duurzame energievoorziening. Zie voor meer informatie het projectenboek zoals deze te vinden is op de website <a href="http://www.eerbeekloenen2030.nl">www.eerbeekloenen2030.nl</a>
3.19.02	Indiener is geen voorstander van welke van de onderzochte varianten dan ook, aangezien de verkeerskundige noodzaak ontbreekt en omdat ze allen robuust negatief scoren in de MKBA.	Het klopt dat de afwikkeling van het verkeer niet leidt tot filevorming. De inrichting van het wegennet kan echter wel op meerdere trajectdelen verbeterd worden.
3.19.03	Indiener stelt voor om, indien de provincie besluit tot realisatie van de zuidelijke ontsluiting, in ieder geval de volgende aanpassingen daarin door te voeren: Een fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de Den Texweg, geen voorsorteerstroken en vluchtstroken op de kruising Brummenseweg - Dierenseweg, het laten vervallen van de parallelweg naar de woningen aan de Den Texweg, het in standhouden van de bomen en bermten aan de Dierenseweg, en deze weg voorzien van fluisterasfalt.	Een nieuwe fietsbrug over het Apeldoorns Kanaal in het verlengde van de Den Texweg is niet aan de orde. De fietsoversteek wordt gefaciliteerd bij het kruispunt Dierenseweg - Brummenseweg waar de fietser bij de verkeerslichten veiliger kan oversteken. Vanaf de Den Texweg wordt hiertoe in het ontwerp voorzien in of een fietspad of een parallelweg naar genoemd kruispunt. De vormgeving van het kruispunt Dierenseweg-Brummenseweg met voorsorteervakken zal gebaseerd zijn op de toekomstige verkeersintensiteiten en de gewenste (d.w.z. vlotte en veilige) verkeersafwikkeling ter plaatse. In principe is bij reconstructie van wegen altijd het uitgangspunt om zoveel mogelijk bomen en bermten te sparen. Daar waar dat niet mogelijk is vindt compensatie plaats: nieuwe bomen dan wel herplant van bomen en worden nieuwe bermten gecreëerd. Geluidsmaatregelen moeten nog nader worden onderzocht tijdens de nadere uitwerking van het tracé.

### 3.20 Zienswijze 20 (inwoner Eerbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.20.01	Bezwaar tegen de opwaardering van de Dierenseweg op het	De Zuidelijke Ontsluiting wordt gezien als een belangrijke stap om te komen tot een aanpak

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	zuidelijk traject tussen Dieren en restaurant de Brugkabouter (Brummenseweg). Dit veroorzaakt afname verkeersveiligheid, toename geluidshinder en vermindering luchtkwaliteit.	van de problemen in Laag-Soeren en Loenen. Tevens zorgt de verbetering van dit tracé voor een betere geleiding van het vrachtverkeer naar de bedrijventerreinen in Eerbeek-Zuid. Bij de uitwerking van de plannen zal terdege rekening worden gehouden met de aspecten verkeersveiligheid, geluidshinder en luchtkwaliteit.
3.20.02	Ook wordt gevreesd voor de waarde en verkoopbaarheid van de aangrenzende woningen.	Nadat de noodzakelijke planologische procedures zijn afgerond kan door belanghebbenden een planschadeprocedure worden gestart om te laten vaststellen of waardevermindering aan de orde is en of deze voor vergoeding in aanmerking dient te komen.
3.20.03	Er is behoefte aan toelichting bij de rapportages, zoals ten aanzien van huidige en toekomstige boomstructuren, erfontsluiting en eventuele parallel wegenstructuren, aansluiting Den Texweg, etc.	Op 8 juni 2018 heeft een informatief gesprek plaatsgevonden op locatie waarbij de plannen nader zijn toegelicht en de vragen zijn beantwoord.

### 3.21 Zienswijze 21 (inwoner Eerbeek)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.21.01	Bezwaar tegen keuze voor variant 5A (d.w.z. N786 volgt gehele kanaalroute) omdat aanwonenden niet op veilige manier met auto of fiets hun erf kunnen verlaten. Ook wordt gevreesd voor de waarde en verkoopbaarheid van de aangrenzende woningen.	De opwaardering van de gehele kanaalroute (5A) is niet aan de orde. Wel is onder andere gekozen om het plan voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute (tracé 1) voor te bereiden (zie hoofdstuk 2). De erfontsluiting zal bij opwaardering van het gemeentelijke tracé tot een provinciale weg worden aangepast via een parallelweg. Deze ingreep vraagt weliswaar de nodige ruimte, maar dat is nodig voor een veilige ontsluiting van aan- en omwonenden. Nadat de noodzakelijke planologische procedures zijn afgerond kan door belanghebbenden een planschadeprocedure worden gestart om eventuele waardevermindering te laten vergoeden.
3.21.02	Idem vanwege toenemende geluidshinder	Voor de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute is een controleberekening voor de geluidssituatie uitgevoerd. Dit aspect wordt niet als problematisch beschouwd omdat het resultaat ruim binnen de normen blijft. Geluidsmaatregelen worden onderzocht bij de nadere uitwerking van het ontwerp.
3.21.03	Vreest voor gevolgen voor de flora en fauna langs de kanaalroute, met name de wilde, deels wettelijk beschermde dieren die hier leven.	Bij iedere ingrijpende aanpassing van de N786 zal nog uitgebreid studie gedaan moeten worden naar de effecten voor flora en fauna en de eventuele maatregelen die daarbij kunnen horen.
3.21.04	Indiener wijst ook op risico van toename sluipverkeer op de Den Texweg ingeval van de keuze voor een gehele of gedeeltelijke provinciale route langs het kanaal.	Op 8 juni 2018 heeft een informatief gesprek plaatsgevonden op locatie waarbij de plannen nader zijn toegelicht en de vragen zijn beantwoord. Het plan om bij de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute een parallelstructuur te overwegen voor de erfontsluiting en de Den Texweg niet meer rechtstreeks op de Dierenseweg aan te sluiten is met de indiener besproken.

### 3.22 Zienswijze 22 (inwoner buitengebied Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.22.01	Bezwaar tegen de Variant 3A omdat dit tracé dwars over het terrein en zelfs de woning van de indiener loopt.	Indiener heeft gelijk dat de Variant 3A zeer nabij het terrein en de woning zou kunnen komen. Het huidig schetsontwerp is echter te grof om nu definitieve conclusies te trekken en is zeker nog niet voldoende beschouwd en geoptimaliseerd voor dergelijke raakvlakken en situaties. De nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute heeft geen raakvlak met de woning van de indiener.
3.22.02	Klacht dat er geen enkel persoonlijk vooroverleg is geweest	In dit specifieke geval wordt dit betreurd, omdat de schetsontwerptekening van Variant 3A het terrein en de woning van de indiener raken.
3.22.03	Vraagt zich af hoe in dergelijke situaties het vervolgtraject en eventuele schaderegelingen eruit zien	Variant 3A zal niet verder worden uitgewerkt.

### 3.23 Zienswijze 23 (Bewonersgroep Kanaal-Zuid)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.23.01	Vanuit de papierindustrie is een document opgesteld met als titel 'Maakindustrie Eerbeek Loenen - Industrie in het groen: waar werken, wonen, natuur en recreëren samengaan'. De titel van dit document klopt echter niet: zware industrie in het hart van de Veluwe gaat niet samen met een goede leefbaarheid van dorpen, natuur en recreatie en beoogde duurzaamheid. Het onderzoek over de toekomstbestendigheid betreft dan ook geen onafhankelijk onderzoek, aangezien dit primair is opgesteld vanuit de belangen vanuit de industrie zelf. Onze vraag aan BCI is dan ook waarom onderdelen vanuit de 'industrievisie' zijn overgenomen in het MKBA-rapport. Immers, het betreft hier een lobbydocument voor het beïnvloeden van provinciale besluitvorming en het zo rooskleurig mogelijk weergeven van de industriële toekomstbestendigheid.	De genoemde bron door de indiener is niet gebruikt voor het vellen van een oordeel over de toekomstbestendigheid van de papierindustrie. De mate waarin de papierindustrie toekomstbestendig is heeft geen onderdeel gevormd van het onderzoek. Wel heeft er separaat een provinciaal onderzoek plaats gevonden naar de haalbaarheid van de verschillende opgaven conform Eerbeek 2030. Bron: Second opinion haalbaarheid 'Eerbeek 2030', Provincie Gelderland, september 2017. In de betreffende passage in de MKBA studie wordt hier ook naar verwezen.
3.23.02	Het verbruik van fossiele brandstoffen bij de papierindustrie is gigantisch, zie ook het bij 2.23.01 genoemde document. Gezien de recente ontwikkelingen van de gasvelden in Groningen waarbij is aangegeven dat alle hoog energie verbruikende industrie zo snel mogelijk van het gasnet af zal moeten, betekent dit dat de papierindustrie in Eerbeek voor de komende 10 jaar nog enorme investeringen staat te wachten om hieraan te voldoen. Onze vraag is dan ook: op welke wijze en met feitelijke onderbouwing is de toekomstbestendigheid van de papierindustrie meegenomen in de MKBA-studie?	De genoemde bron door de indiener is niet gebruikt voor het vellen van een oordeel over de toekomstbestendigheid van de papierindustrie. De mate waarin de papierindustrie toekomstbestendig is heeft geen onderdeel gevormd van het onderzoek. Wel heeft er separaat een provinciaal onderzoek plaats gevonden naar de haalbaarheid van de verschillende opgaven conform Eerbeek 2030. Bron: Second opinion haalbaarheid 'Eerbeek 2030', Provincie Gelderland, september 2017. In de betreffende passage in de MKBA studie wordt hier ook naar verwezen. De beslissing om een vestiging van een multinational al dan niet in Eerbeek te behouden ligt bij de moederbedrijven van deze multinationals. Op dit moment zijn er geen signalen dat de papierfabrieken in Eerbeek en Loenen willen sluiten. Met de papierindustrie is juist een samenwerking aangegaan (Eerbeek Loenen 2030) om onder andere het

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		vestigingsklimaat en de leefbaarheid in Eerbeek en Loenen te verbeteren. Het klopt inderdaad dat papierfabrieken grootverbruikers zijn van energie. In het kader van het project Eerbeek-Loenen 2030 is energie dan ook een belangrijk onderwerp. In het kader van dit project wordt zowel gekeken naar beëindigen van het gasgebruik uit Groningen als naar het omschakelen naar een duurzame energievoorziening. Zie voor meer informatie het projectenboek zoals deze te vinden is op de website <a href="http://www.eerbeekloenen2030.nl">www.eerbeekloenen2030.nl</a>
2.23.03	De verkeersdrukte langs het Apeldoornsch Kanaal is reeds groot. Nog meer verkeer langs het kanaal sturen is géén oplossing. Het probleem wordt hiermee verplaatst, of zelfs verergerd. Dit kan niet de bedoeling zijn. Wat wel een oplossing kan bieden zijn lokale maatregelen bij overlast zoals in centrum van Loenen. Als mogelijke oplossing voor ouders die met kinderen in de ochtend en middag de Eerbeekseweg over moeten steken naar de scholen, denken wij aan een tunneltje of oversteekplaats ter hoogte van de Spar. Een fietsvoetpad zou langs het bedrijf van Derksen verder kunnen lopen en direct uitkomen bij de basisschool. Een andere optie is een oversteekplaats bij restaurant de Loenermark.	Het detailniveau van de MKBA is te grof om maatregelen als de door u genoemde oversteekvoorzieningen te kunnen beoordelen. De meerwaarde en optimale locatie is daarbij afhankelijk van veel factoren zoals looproutes, zichtbaarheid en beschikbare ruimte. Het voorstel voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute zal overigens leiden tot een behoorlijke afname van het verkeer, waaronder ook het vrachtverkeer. We verwachten dat er daarmee positieve effecten zijn op de leefbaarheid.
3.23.04	Een variant langs het Kanaal zal nog veel negatiever uitpakken dan verondersteld in het rapport. Volgens een dergelijke variant zou de Kanaalweg een wegprofiel moeten krijgen van netto 11 meter breed met hierbij berm van 1,75 m. Het profiel wat hiermee wordt geschetst voldoet echter nog steeds niet aan de richtlijnen voor een provinciale weg, zijnde een obstakelvrije ruimte van 4,5 meter. Indien dit laatste zou worden aangehouden is zelfs een netto wegprofiel benodigd van 16,5 m (!). Voor de beeldvorming: de huidige kanaalweg heeft slechts een breedte van 7 meter tussen de bodem. Onze vraag is dan ook: wordt in het rapport wel rekening gehouden met een juiste voorstelling, of wordt deze qua inpassing langs het Apeldoornsch te positief voorgesteld?	Het klopt dat in de inrichting van variant 5A (zoals beoordeeld in de MKBA) concessies worden gedaan aan de voorkeursinrichting van de provincie. Het MKBA-rapport is opgesteld met de op dat moment beschikbare informatie en uitgangspunten inzake de kanaalvariant. Hierbij is geconstateerd dat deze variant meer ruimtebeslag en realisatiekosten met zich meebrengt wanneer naar het voorkeursprofiel wordt gemodelleerd. In het MKBA-rapport is reeds melding gemaakt van mogelijke hogere kosten. Inmiddels is duidelijk geworden in de verdere uitwerking en met het huidige inzicht in de randvoorwaarden (zoals afkomstig van het waterschap) dat de Kanaalvariant qua ruimtelijke ingreep en kosten beduidend ongunstiger zal uitkomen dan voorheen aangenomen. De Kanaalroute variant is recentelijk in een verkennende studie doorontwikkeld. Deze route is in de verkenning als een volwaardige provinciale gebiedsontsluitingsweg vormgegeven. De consequenties (ruimtebeslag, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, water- en groenaspecten en kosten) worden hiermee in beeld gebracht. Een belangrijk aspect is dat het Apeldoornsch Kanaal onderdeel is van zowel een belangrijk watersysteem (met Europese status Kader Richtlijn Water) alsmede een cultuurhistorisch waardevol gebied is dat niet zomaar aangetast mag worden.
3.23.05	Inpassing van een verbrede Kanaalweg zal leiden tot inpassingproblemen die nog vele malen groter zullen zijn, dan nu verondersteld. De breedte van het grondlichaam van de Kanaalweg zal ongeveer tweemaal zo groot moeten worden, enorme kap van bomen, op- en afritten naar woningen kunnen niet meer blijven bestaan (parallelwegen of volledig nieuw aan	Op basis van de recente studies wordt uw mening gedeeld dat de ingreep vanwege de kanaalvariant veel groter zal zijn dan eerst verondersteld. De bij 2.23.04 genoemde doorontwikkeling van de kanaalroutevariant heeft tot gevolg dat de MKBA-varianten met een kanaalroute op basis van deze effecten en consequenties nog beduidend negatiever zullen scoren. Op basis van het aangepaste ontwerp worden de totale investeringskosten nu geraamd op € 189,1 miljoen (met marge van + / - 30%).

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	te leggen ontsluitingen via andere percelen), gemeentelijke monumentale brugwachterswoningen en andere woningen moeten worden gesloopt (procedureel no go) en alle aansluitingen met de bestaande bruggen blijven een niet oplosbare bottleneck. Hoe ziet u deze punten ten aanzien van de geraamde investeringen, de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid, recreatie aan het kanaal, leefbaarheid van bewoners en de toets op natuur en landschap?	Er is overigens nu voor gekozen om variant 5A of 3A niet te realiseren. Wel zal samen met de gemeenten Apeldoorn en Brummen gekeken worden of de verkeersveiligheid kan worden verbeterd. Deels wordt die behoefte tot het nemen van extra maatregelen in de huidige situatie al gevoeld, deels zal als gevolg van de aanleg van de Zuidelijke Ontsluiting het verkeer op de rest van de kanaalroute met ca. 50% toenemen.
3.23.06	Te hard rijden en het negeren van het inhaalverbod blijven grote risico's voor de verkeersveiligheid. De verkeersdrukke langs het Apeldoornsch Kanaal is reeds groot. Verminderen van de verkeersdrukke in de kern verhoogt de drukke op kanaal. Dit mag echter nooit ten koste gaan van de veiligheid van bewoners of weggebruikers langs het kanaal. Meer verkeer op de weg langs het kanaal zonder aanpassingen is daarom geen optie. Lokale maatregelen bieden mogelijk een oplossing.	Welke verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen worden gerealiseerd is onderwerp van nadere uitwerking met de gemeenten. Zie ook hoofdstuk 2.
3.23.07	Bij realisatie van de zuidelijke ontsluiting van Eerbeek dient sturend te worden opgetreden opdat vrachtverkeer niet opnieuw de 'noordelijke' Kanaalweg gaat opzoeken en/of door Loenen blijft rijden.	Bestuurlijke insteek is nu om te beginnen met een opwaardering van de zuidelijke ontsluiting van bedrijventerrein Eerbeek. Bij aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsroute vanaf Eerbeek-Zuid naar Traverse Dieren, zal de noordelijke route voor vrachtwagens via de N786 door Loenen blijven bestaan. Ook zal vrachtverkeer op de 'noordelijke' Kanaalweg blijven rijden, mede omdat het overgrote deel van het verkeer bestemmingsverkeer is. De verwachting is niettemin dat het aantal vrachtwagens aldaar in dat geval afneemt door de nieuwe Zuidelijke Ontsluitingsroute. Indien dit effect in de praktijk tegenvalt, kunnen extra maatregelen worden overwogen om de niet beoogde overmaat aan (vracht-)verkeer op de noordelijke kanaalweg en/of door Loenen te ontmoedigen. De ontwikkelingen zullen daartoe gemonitord worden (verkeerstellingen).

### 3.24 Zienswijze 24 (Gelderse Natuur- en Milieu Federatie)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.24.01	De GNMF kan zich vinden in de voorkeursoptie en de gefaseerde aanpak, maar vraagt extra aandacht voor natuur bij verdere uitwerking.	Kennis wordt genomen van deze zienswijze. Het aspect 'natuur' zal in het vervolgtraject zeker de nodige aandacht krijgen, zoals dat ook in deze MKBA-fase reeds is gedaan.
3.24.02	GNFM wil graag nadere uitleg waarom een aanpak van de N786 wordt voorgesteld terwijl er toch sprake is van een ontbrekende noodzaak vanuit verkeerskundige optiek en terwijl	Ook de niet op geld gewaardeerde effecten spelen een rol in het nemen van een zorgvuldig besluit. De niet op geld gewaardeerde effecten in deze MKBA zijn de impact voor de regionale economie (met als onderdelen de papierindustrie, recreatie en toerisme en vitale

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	toch alle varianten uitkomen op een negatieve MKBA-uitkomst. Ook in de notitie "Addendum zuidelijke ontsluiting", d.d. 7 maart 2018 wordt als resultaat een negatieve netto contante waarde van € 3,7 miljoen weergegeven voor de hierboven genoemde zuidelijke ontsluiting.	kernen), leefbaarheid in dorpen en langs het kanaal en de impact op natuur en landschap. Daarmee is en blijft de eventuele aanpak van de N786 een politieke afweging. Hoewel er vanuit verkeerskundig perspectief geen noodzaak is voor de aanleg van nieuwe wegen, laat de inrichting van de bestaande wegen de nodige wensen over. De MKBA-studie dient overigens niet ter vervanging van de bestuurlijke besluitvorming, maar is een instrument om besluitvorming te ondersteunen: "De MKBA is een informatiedocument dat vanuit het perspectief van de maatschappij als geheel de voor- en nadelen van een beleidsmaatregel systematisch in beeld brengt en waardeert. Dit ondersteunt de besluitvorming over een maatregel, zodat beleidskeuzes zoveel mogelijk op objectieve gronden kunnen worden gemaakt." (Algemene leidraad voor MKBA, CPB/PBL, 2013).

### 3.25 Zienswijze 25 (inwoner Loenen)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.25.01	Voorstander van Zuidelijke ontsluitingsroute: bij voorkeur een deel van het verkeer van/naar Eerbeek in Zuid- en Zuidoost richting te leiden via een de aangepaste weg langs het kanaal naar Dieren en vandaar leiden via de "Traverse Dieren". De weg door Laag-Soeren-dorp zou dan "vrachtverkeer-verboden" gemaakt moeten worden. Dat is al eens voorgesteld, maar door de Gemeente Brummen verhindert. Met dit plan kan naar mijn inschatting 20%, hoogstens 30% van het huidige Eerbeek-verkeer geleid worden.	Uw voorkeur voor deze maatregel wordt onderschreven. Verwacht wordt met de nu voorgestelde aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute dat het vrachtverkeer afneemt op het huidige N786-traject vanaf Eerbeek richting Loenen en de A50.
3.25.02	Een volgende stap is de volledige Variant 5A. Het betreft het leiden van de verkeersstroom Eerbeek-Loenen via een verbeterde weg langs het kanaal in noordelijke richting met aansluiting aan de A50 en/of A1. Verkeersstroom uit Eerbeek leiden naar het kanaal via een nieuwe weg. Het tappunt Immenberg (A50) verwerkt m.i. nu ca. 80% van het vrachtverkeer van/naar Eerbeek-Loenen. Belangrijk is om weten of er metingen zijn gedaan welke richtingen het verkeer 'Immenberg' momenteel kiest. Mijn inschatting is dat ca. 70 % (van voornoemde 80%) gaat in richting Zuidwest-Zuid-Zuidoost. Leiden van het verkeer via de voorgestelde kanaal-route zou m.i. moeten betekenen sluiting van tappunt Immenberg (A50). Dat zal niet op prijs gesteld worden. Ter verduidelijking: 'tappunt Immenberg' is de aansluiting van	Variant 5A komt niet als aanbeveling uit de MKBA. Bovendien is recentelijk variant 5A in een verkennende studie doorontwikkeld als een volwaardige provinciale gebieds-ontsluitingsweg. De consequenties (ruimtebeslag, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, water- en groenaspecten en kosten) zijn hiermee in beeld gebracht. Een belangrijk aspect is dat het Apeldoorns Kanaal onderdeel is van zowel een belangrijk watersysteem (met Europese status Kader Richtlijn Water) alsmede een cultuurhistorisch waardevol gebied is dat niet zo maar aangetast mag worden. De investeringskosten van de doorontwikkelde 5A zijn erg hoog. De nu voorgestelde Zuidelijke Ontsluitingsroute toont een beduidend betere uitkomst qua kosten/baten. Bij aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsroute vanaf Eerbeek-Zuid richting Dieren, zal de noordelijke route voor vrachtwagens via de N786 door Loenen blijven bestaan. De verwachting is niettemin dat het aantal vrachtwagens aldaar in dat geval behoorlijk afneemt, mede ook door investeringen in het rijkswegennet, zoals de doortrekking van de A15. Indien dit effect in de praktijk tegenvalt, kunnen extra maatregelen worden overwogen



Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	de N786 met de A 50, halfweg Loenen-Beekbergen.	op dit traject van de N786 door Loenen en naar de A50. Nb: het afsluiten van de huidige aansluiting op de A50 is geen onderdeel van eventuele toekomstige plannen.
3.25.03	De studie 'Project N786' zal nog lang duren. De verkeersstroom door Loenen zal alleen maar toenemen. Passeren van de Eerbeekseweg is vandaag al een probleem en wordt nog moeilijker vanwege nieuwbouw aan de Westzijde. Voorstel: aanleg van een fiets-voetgangerstunnel voor de bereikbaarheid van scholen en supermarkt.	De MKBA-studie is nu gereed en wordt als onderlegger gebruikt voor de verdere besluitvorming. Bij de nu gekozen insteek van aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute zal het nog enige jaren duren voordat de Zuidelijke Ontsluitingsroute naar de bedrijventerreinen bij Eerbeek daadwerkelijk gerealiseerd is. Daarna zal in de praktijk gemonitord worden middels verkeerstellingen of de beoogde afname van het verkeer bereikt wordt. Zo niet, dan kan in die fase besloten worden tot aanvullende maatregelen. Nb: de huidige verkeersveiligheidssituatie, resp. de groei van het verkeer is niet dusdanig dat we nu al over willen gaan tot de realisatie van een maatregelenpakket voordat de Zuidelijke Ontsluiting is gerealiseerd.
3.25.04	Indiener is voorstander van een gefaseerde aanpak. Leg eerst de Zuidelijke route aan en kijk naar het resultaat. De volledige kanaalroute zoals variant 5A kan een vervolg zijn, maar vereist nog veel studie en overleg vanwege de grote impact.	Wij delen uw voorkeur voor een gefaseerde aanpak waarbij eerst de Zuidelijke Ontsluitingsroute vanaf Eerbeek richting Dieren wordt aangelegd. Daarna kunnen de effecten gemonitord worden en kan eventueel besloten worden tot een volgende fase, waarbij op basis van de MKBA de variant 2A de voorkeur heeft. De transformatie van de gemeentelijke kanaalroute tot een provinciale weg zal niet plaatsvinden.

### 3.26 Zienswijze 26 (VVN, Afdeling Eerbeek-Hall)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
3.26.01	Uit de stukken blijkt niet dat men rekening heeft gehouden met fietsverkeer, in het bijzonder schooljeugd, oversteeklocaties in Eerbeek en de onduidelijkheid op de rotonde Harderwijkerweg-Coldenhovenseweg.	In de MKBA is wel degelijk bij de beoordeling van het aspect verkeersveiligheid – en de effecten daarop vanwege de onderzochte N786-varianten – gelet op alle verkeersdeelnemers, dus ook fietsers. Maar het detailniveau van een MKBA is te grof om specifiek in te zoomen op deze doelgroep en de maatregelen als de door u genoemde oversteekvoorzieningen. Indien in een later stadium, afhankelijk van de besluitvorming, nadere uitwerking wordt gegeven aan een wegontwerp, dan zal dit aspect – de veiligheid van fietsers, in het bijzonder schoolgaande jeugd – zeker alsnog nadrukkelijk naar voren komen. Zie ook hoofdstuk 2 van deze nota.
3.26.02	Indiener adviseert om geen gebruik te maken van een tweerichtingen-fietspad aan één zijde van de rijbaan, omdat dit de verkeersonveiligheid voor fietsers aanzienlijk vergroot.	Wij nemen kennis van uw opvatting. We hopen in een later stadium bij een nadere uitwerking van het ontwerp hierover met u van gedachten te kunnen wisselen.