



Nota van beantwoording zienswijzen

naar aanleiding van het ontwerp Tam-Omgevingsplan Randweg Oud-Vossemeer

Gemeente Tholen

Inhoud

1. Leeswijzer
2. Gevolgde procedure
3. Lijst van reclamanten
4. Samenvatting inhoud zienswijzen en reactie van de gemeente
5. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen
6. Conclusie

1. Leeswijzer

In de hiernavolgende hoofdstukken worden de door reclamanten gegeven zienswijzen behandeld. Hoofdstuk 2 zet de gevolgde procedure uiteen. In hoofdstuk 3 is de (geanonimiseerde) lijst van reclamanten opgenomen. In dit hoofdstuk wordt tevens bezien of de ingediende reacties aan alle formele eisen voldoen en dus ontvankelijk zijn. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de reacties kort samengevat en wordt inhoudelijk op de reacties ingegaan. Tot slot is in hoofdstuk 5 aangegeven op welke punten het plan aangepast zal worden. In hoofdstuk 6 wordt een conclusie getrokken over de vaststelling van het plan. Ten slotte is er ook een bijlage aan de nota toegevoegd.

2. Gevolgde procedure

De bekendmaking van de ter inzagelegging van het ontwerp TAM-Omgevingsplan Randweg Oud-Vossemeer is op 11 december 2025 gepubliceerd in het gemeenteblad. Onderhavig beleidsvoornemen lag van 12 december 2025 tot en met 23 januari 2026 ter inzage. Tijdens deze termijn kon iedereen zowel schriftelijk als mondeling een zienswijze indienen.

3. Geanonimiseerde Lijst van reclamanten

In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van bepaalde Reclamanten weggelaten. Dit weglaten, de 'anonimiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen zijn. Dit geldt niet voor ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (bijvoorbeeld een B.V. of een v.o.f.) en voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure. De NAW-gegevens van de Reclamanten zijn wel bekend bij de gemeente. Wel valt uit de Nota beantwoording zienswijzen te herleiden op welke locatie de reactie betrekking heeft. Dit heeft er mee te maken dat de locatie benodigd is voor een goede beantwoording van de zienswijze en het daarmee samenhangende af te wegen belang.

Van het recht om zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt door de volgende reclamanten:

1. Reclamant 1, ingekomen 18 december 2025
2. Reclamant 2, 2x ingekomen 15 januari 2026
3. Reclamant 3, ingekomen 22 januari 2026

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

Samenvatting zienswijzen en de reactie van de gemeente

4.1 Overlegpartners

Resultaten overleg Concept (ontwerp) TAM-Omgevingsplan Randweg Oud-Vossemeer

In het kader van het bovengenoemde overleg is het concept van het TAM-Omgevingsplan Randweg Oud-Vossemeer toegezonden aan:

1. Provincie Zeeland
2. Waterschap Scheldestromen
3. Veiligheidsregio Zeeland

De provincie heeft een vooroverlegreactie ingediend:

Provincie Zeeland (ontvangen)			
Overlegreactie		Reactie	Conclusie
1A	In de ecologische onderbouwing wordt voor wat betreft stikstof gebruik gemaakt van verouderde gegevens. De beoordeling is gebaseerd op AERIUS-monitor M22-data, terwijl sinds oktober vorig jaar M25-data beschikbaar zijn in de AERIUS-monitor. Dit is de meest recente wetenschappelijke kennis waar de beoordeling op gebaseerd moet zijn. De conclusie mag dan wel correct zijn, maar is niet gebaseerd op de meest recente gegevens.	De opmerking is terecht. Het rapport is aangepast en dit heeft niet tot andere resultaten geleid.	De ecologische voortoets is aangepast.

4.2 Zienswijzen

Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen zienswijzen, de reactie van de gemeente hierop en de conclusie of de reactie leidt tot aanpassing van het plan:

Reclamant 1 (ontvangen op 18 december 2025)			
	<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie</i>	<i>Conclusie</i>
1A	Reclamant merkt op dat in een eerder plan er sprake was van drie rotondes. In het huidige plan is dit er nog maar één. Het lijkt nu volgens reclamant op, dat de verkeersstromen door het dorp worden geleid.	De inleidende bochten van de Randweg die aansluiten op de bestaande Oud-Vossemeersedijk en Molendijk zijn zodanig ontworpen dat het onaantrekkelijk is de bestaande route te blijven rijden. Met het verminderen van drie naar één rotonde in de Randweg is dit voor doorgaand verkeer beter voor de doorstroming.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
1B	Reclamant ziet ook weinig veilige voorzieningen voor fietsers. Er wordt een fietstunneltje aan de Thoolse zijde van de Randweg voorgesteld door Reclamant.	In het ontwerp is rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer. Er komt ter hoogte van de aansluiting met de Oud-Vossemeersedijk een fietstunnel voor fietsers van en naar Tholen. De route door het dorp (Onder de Molen) wordt ook veiliger voor fietsers omdat er geen doorgaand (vracht)verkeer meer hoeft te rijden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
1C	Reclamant wenst het behoud van de bushalte op de bestaande locatie.	Een van de doelstellingen is om zwaar verkeer uit de bestaande route over de Molendijk te halen en te verplaatsen naar de Randweg. Bussen vallen in deze categorie. Daarom wordt de bushalte verplaatst naar een locatie aan de Randweg.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
Reclamant 2 (ontvangen 15 januari 2026)			
2A	Reclamant geeft aan, dat de motivatie voor bescherming van de binnenwaarde geluid niet voldoet. De woning van reclamant is geen nieuwbouwwoning, waardoor de motivatie van de binnenwaarde niet voldoet voor de woning van reclamant. Reclamant wenst daarom extra onderzoek naar de werkelijke binnenwaarden in de specifieke situatie van reclamant. Als niet aan de normen kan worden voldaan, wenst reclamant compenserende maatregelen.	Zie de motivering als bijlage 1 in dit document.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
2B	Reclamant wenst ook na realisatie een daadwerkelijke geluidsmeting op kosten van de provincie door een onafhankelijk bureau.	Er is onderzocht dat het plan niet ten koste gaat van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Mocht er na de aanleg door reclamant anders worden ervaren, kan hiervoor een handhavingsverzoek worden ingediend.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.

2C	Reclamant geeft aan dat een cumulatieve geluidsberekening ontbreekt. In het akoestisch onderzoek is hier volgens reclamant geen rekening mee gehouden. Hierdoor ontstaat volgens reclamant een onrealistisch beeld van de totale geluidsbelasting.	Zie de motivering als bijlage 1 in dit document.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
Reclamant 3 (ontvangen 22 januari 2026)			
3A	Reclamant geeft aan dat in het definitieve ontwerp van de te realiseren randweg, te weten de tekening N656-044- 0042, blad nr. 1, van 18 juni 2025, is als bijlage 1 bij de regels van het ontwerp omgevingsplan ter inzage gelegd de randweg nabij de woning van cliënten niet veranderd is ten opzichte van het ontwerp zoals dat op de tekening N656-044-0024, blad nr. 1, van 28 augustus 2024 was ingetekend. Reclamant heeft daarom nog altijd zorgen over de verkeersonveiligheid.	Het definitieve ontwerp met tekening nr/ N656-044-0042 van de datum 18 juni 2025 is aanvulling op het door GS vastgestelde ontwerp N656-044-0024 d.d. 28 augustus 2024. Het tracé van de Randweg is ongewijzigd gebleven.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
3B	Reclamant geeft aan het opvallend te vinden dat de zorgpunten niet hebben geleid tot aanpassingen, omdat in de Zeeuwse Omgevingsvisie staat dat verkeersveiligheid een blijvend belangrijk thema is, ook wat betreft de inrichting van wegen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is volgens de Zeeuwse Omgevingsvisie een permanente doelstelling van de wegbeheerders.	Het klopt dat verkeersveiligheid belangrijk is en dit is ook één van de drie doelstellingen voor het project. <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid in Oud-Vossemeer • Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein Klaverveld • Verbeteren doorstroming doorgaand (vracht-) verkeer N656 	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.
3C	Reclamant geeft aan dat uit de motivering blijkt, dat de verkeersveiligheid van het ontwerp van de te realiseren randweg niet is	Het ontwerp van de Randweg voldoet aan de CROW-richtlijnen en past bij het beoogde gebruik van de weg (hoeveelheid en soorten verkeer). Aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen in het ontwerp zijn de	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.

	<p>onderzocht. Reclamant vindt dit onbegrijpelijk, omdat met name de verkeerseffecten van de randweg op de omliggende wegen ten onrechte niet zijn betrokken bij het ontwerp daarvan.</p>	<p>fietstunnel en de rotonde, beide voornamelijk toegevoegd vanwege het vrachtverkeer van/naar het bedrijventerrein. Verkeerseffecten omop de omliggende wegen zijn ten opzichte van de bestaande situatie minimaal behoudens de autonome groei op de Oud-Vossemeersedijk en Molendijk en de ontwikkelingen in de omgeving. Verder wordt de route door het dorp (Onder de Molen) ook veiliger voor bv. fietsers omdat er geen doorgaand (vracht)verkeer meer hoeft te rijden.</p>	
3E	<p>Reclamant stelt dat in de Zeeuwse Omgevingsvisie staat dat de huidige woonomgeving als autogericht wordt ervaren en dat een viciuze cirkel gaande is, waarbij opstoppingen van autoverkeer worden opgelost door nog meer ruimte te geven aan autoverkeer, waardoor de straat nog onveiliger en onaantrekkelijker wordt om te voet of fiets te gaan. De gezondheid en de kwaliteit van de woonomgeving staan hierdoor onder druk, aldus de Zeeuwse Omgevingsvisie. In dat kader springt volgens Reclamant met name in het oog dat een veilige oversteekplaats van de opgang bij de woning van reclamant naar het fietspad aan de andere kant van de Oud-Vossemeersedijk ontbreekt in het definitieve ontwerp van de te realiseren randweg</p>	<p>Het veiliger maken van de bestaande fietsoversteek is geen onderdeel van het project en valt buiten de scope.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.</p>
3F	<p>Reclamant stelt dat de Randweg in de Omgevingsvisie van de gemeente Tholen voorbij de woning van reclamant meer naar het oosten is aangesloten op de Oud-Vossemeersedijk, zoals dat ook op de schets in de startnotitie van 31 augustus 2021 van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland het geval was. Daarmee zouden de</p>	<p>De randweg zoals getoond in de Omgevingsvisie Tholen (d.d. 3 oktober 2024) en de Startnotitie (d.d. 31 augustus 2021) is een indicatieve, schematische weergave van het tracé. Het ontwerp zoals deze door GS is vastgesteld voldoet aan de hoofddoelstellingen die gesteld zijn voor dit project en de ontwerprichtlijnen behorende bij de erftoegangsweg type 1. Het ontwerp is met deze voorwaarden compacter uitgevoerd dan het schematisch tracé in voornoemde documenten.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.</p>

	door reclamant gevreesde problemen voor de verkeersveiligheid en de door reclamant verwachte overlast deels voorkomen kunnen worden. Met het definitieve ontwerp van de te realiseren randweg is daarvan echter ten onrechte en zonder nadere motivering afgeweken volgens reclamant.		
3G	Reclamant stelt dat als gevolg van de aanleg van de randweg het verkeer op de Oud-Vossemeersedijk zal toenemen. Dat blijkt uit figuur 3 van de verkeersstudie van 12 februari 2025 van Royal Haskoning DHV, die als bijlage 4 bij de motivering van het ontwerp omgevingsplan ter inzage is gelegd, en de toelichting daarbij. Reclamant ervaart momenteel al trillinghinder, veroorzaakt door passerend verkeer voor de woning van cliënten op de Oud-Vossemeersedijk, en dat zal met de aanleg van de randweg erger worden volgens reclamant.	<p>Omdat in het eerste mobiliteitsonderzoek de autonome situatie voor 2040 ontbrak is dit naar aanleiding van de zienswijze aanvullend uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het verkeer in 2040 in het gehele gebied binnen normale maatstaven zal toenemen. Omdat in het omliggende gebied sluiproutes naar verwachting minder zullen worden gebruikt, worden de provinciale wegen intensiever gebruikt als de randweg is gerealiseerd en is er dus sprake van een verkeerstoename op de Oud Vossemeersedijk en de Molendijk. Hieruit blijkt tegelijk het maatschappelijke nut en de noodzaak van de randweg,</p> <p>Het verkeer neemt als gevolg van de aanleg van de randweg op bepaalde wegvakken toe, met name op de wegvakken die direct aansluiten op de randweg. Daar staat tegenover dat op andere, omliggende delen van het bestaande wegennet juist sprake is van een aanzienlijke afname van verkeer. Deze tegengestelde effecten zijn het gevolg van een verkeerskundige herverdeling van verkeersstromen.</p>	Deze zienswijzen leidt tot een aanpassing aan de bijlage bij de motivering. De verkeersstudie is aangevuld.
3H	De toename van de reeds ondervonden trillinghinder is volgens reclamant onaanvaardbaar. In ieder geval is in verband met de toename van het verkeer op de Oud-Vossemeersedijk nader onderzoek noodzakelijk of ter plaatse van de woning van reclamant niet een onacceptabele toename van de reeds ondervonden trillinghinder zal ontstaan! Te meer omdat volgens reclamant uit paragraaf 5.7.2 van de	<p>De indiener van de zienswijze stelt dat de toename van de reeds ondervonden trillinghinder onaanvaardbaar is en dat nader onderzoek nodig is, mede gelet op een verwachte toename van verkeer op de bestaande provinciale weg als gevolg van verkeerskundige herverdeling.</p> <p>Voor trillingen als gevolg van wegverkeer bevatten de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving geen specifieke instructieregels. Evenmin geldt een algemene wettelijke verplichting tot het verrichten van trillingonderzoek. De beoordeling van mogelijke trillinghinder vindt</p>	Deze zienswijzen leidt tot een aanpassing aan (de bijlage bij) de motivering. De toetsing en onderbouwing trillinghinder is in de motivering aangepast.

	<p>motivering bij het ontwerp omgevingsplan blijkt dat een goed aangelegde asfaltweg met zwaar verkeer op oudere gebouwen tot 10 meter afstand voor trillingen zorgt en de woning van cliënten zich op 9,7 meter afstand bevindt van de bestaande weg.</p> <p>Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat er in het omgevingsplan geen acht geslagen is op trillinghinder veroorzaakt door veranderend verkeer op de omliggende wegen.</p>	<p>plaats in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarbij dient het bevoegd gezag te beoordelen of, gelet op de concrete omstandigheden van het geval, sprake kan zijn van onaanvaardbare hinder of een reëel risico op schade.</p> <p>De motivering in het ontwerpbesluit zal worden verduidelijkt. Met betrekking tot trillingen gelden geen absolute afstandsnormen omdat zowel trillingsbronnen, de trillingsoverdracht door de bodem en de trillingsoverdracht binnen gebouwen locatie-specifiek zijn. De in de motivering genoemde afstand van 10 meter is niet algemeen toepasbaar op iedere situatie.</p> <p>Of in de huidige situatie sprake is van objectief vastgestelde, met trillingmetingen aangetoonde trillinghinder is niet bekend. Voor de beoordeling van trillingen door wegverkeer wordt in de praktijk aangesloten bij de SBR-richtlijn Deel B (Hinder voor personen in gebouwen). Trillingen ontstaan met name door de interactie tussen voertuigen en het wegdek en worden beïnvloed door factoren zoals rijsnelheid, aandeel zwaar verkeer, wegdekkwaliteit, afstand tot de weg en de funderingswijze van de bebouwing.</p> <p>De woning van de indiener grenst aan de bestaande N656. De nieuwe randweg sluit op circa 200 meter afstand aan op deze weg, Daarmee ligt de aantakking op een dermate grote afstand dat het verkeer op de randweg geen trillingen zal veroorzaken binnen de woning van appellant (afstands-/bodemdemping). Het asfalt van de N656 ter plaatse van de woning is goed onderhouden en er zijn geen verkeersdrempels, putdeksel etc. die vaak een oorzaak zijn van trillingen.</p> <p>Eventuele wijzigingen in verkeersintensiteiten op de bestaande weg zijn het gevolg van verkeerskundige herverdeling en algemene verkeersontwikkeling en niet van een directe verkeersgeneratie door de</p>	
--	---	---	--

		<p>randweg ter plaatse van de woning. Bovendien is er sprake van een goed onderhouden asfaltverharding.</p> <p>Of in de huidige situatie sprake is van objectief vastgestelde, met trillingmetingen aangetoonde trillinghinder is niet bekend.</p> <p>Gelet op het voorgaande is het niet aannemelijk dat de aanleg en het gebruik van de randweg leiden tot een toename van (mogelijke) trillinghinder ter plaatse van de woning. Er bestaat daarom geen aanleiding om aanvullend trillingsonderzoek uit te voeren. De motivering in het ontwerpbesluit wordt op dit punt verduidelijkt. De eerder genoemde afstand van 10 meter betreft geen juridisch relevante afstandsnorm en ziet bovendien op de bestaande weg (N656) en niet op de nieuwe randweg. Deze afstand is daarom niet bepalend voor de beoordeling van de effecten van het plan.</p>	
31	<p>Reclamant stelt dat de aantallen verkeersbewegingen in het stikstofmemo van 24 november 2025 en de daaraan ten grondslag liggende AERIUS-berekeningen onjuist zijn. Zo volgt uit tabel 3 en tabel 4 van het stikstofmemo dat de totale verkeersgeneratie op de Oud-Vossemeersedijk tussen de aansluiting van de randweg en de Leguitseweg in de nieuwe situatie gelijk zal blijven aan de huidige situatie. Volgens reclamant klopt dit niet.</p>	<p>Reclamant stelt dat uit tabel 3 en tabel 4 van het stikstofmemo ten onrechte zou volgen dat de verkeersintensiteit op delen van de Oud-Vossemeersedijk in de nieuwe situatie gelijk blijft aan de huidige situatie.</p> <p>Reclamant merkt dit terecht op. De wijze waarop de tabellen zijn vormgegeven kan tot verwarring leiden.</p> <p>De opgenomen verkeerscijfers hadden uitsluitend een beschrijvend karakter, bedoeld om in algemene zin de herverdeling van verkeer als gevolg van de aanleg van de randweg te duiden. Zij waren niet bedoeld als exacte vergelijking met een autonome referentiesituatie en vormen geen zelfstandig uitgangspunt voor de stikstofberekening. De stikstofberekening is uitgevoerd als een AERIUS-projectberekening van de beoogde situatie (rekenjaren 2026 en 2028) en is uitsluitend gericht op het bepalen van de bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Het betreft geen verschilberekening waarbij gebruik is gemaakt van intern salderen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt tot aanpassingen aan de bijlagen bij de motivering. De stikstofmemo is verduidelijkt.</p>

		<p>Omdat de tabellen niet noodzakelijk zijn voor de onderbouwing van de stikstofbeoordeling en aanleiding geven tot onduidelijkheid wordt het stikstofmemo hierop aangepast. De stikstofberekening blijft ongewijzigd, aangezien deze volledig gebaseerd is op de AERIUS-berekening van de projectbijdrage. Deze vormt een toereikende en juridische aanvaardbare basis voor de beoordeling van het project.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze is het stikstofmemo verduidelijkt. In het memo is expliciet toegelicht dat de opgenomen verkeersintensiteiten, waaronder de weergave van gelijke intensiteiten op enkele wegvakken, uitsluitend dienen ter vereenvoudigde verkeerskundige duiding van herverdeling van verkeer als gevolg van de aanleg van de randweg en niet zijn bedoeld als exacte vergelijking of autonome referentiesituatie. Deze verduidelijking leidt niet tot aanpassing van de rekenmethodiek of de conclusies van de stikstofberekening.</p>	
3J	Ook stelt reclamant dat het akoestisch onderzoek ook uitgaat van toenemende verkeersbewegingen en dat dit nu dus niet gelijk is aan de stikstofberekening.	<p>Reclamant wijst erop dat het akoestisch onderzoek uitgaat van hogere verkeersintensiteiten dan de stikstofberekening en stelt dat dit inconsistent zou zijn.</p> <p>Dit verschil is verklaarbaar en het gevolg van het verschillende doel en wettelijke toetsingskader van beide onderzoeken.</p> <p>Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd om het geluid van de nieuwe randweg en gewijzigde wegen op bestaande woningen te beoordelen én om de geluidproductieplafonds vast te stellen. Daarbij moet worden uitgegaan van een toekomstig maatgevend jaar. Voor dit project is het prognosejaar 2040 gehanteerd, waarin autonome verkeersontwikkeling en verkeersgroei zijn meegenomen om een representatieve en worst-case geluidssituatie te beoordelen.</p> <p>De stikstofberekening heeft een ander doel en kader. Deze is uitgevoerd als een AERIUS-projectberekening voor de beoogde situatie in de rekenjaren 2026 en 2028 en is uitsluitend gericht op het bepalen van de bijdrage van het project aan de stikstofdepositie op</p>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.

		Natura 2000-gebieden. Autonome verkeersontwikkelingen maken daarvan geen onderdeel uit. Dat het akoestisch onderzoek en de stikstofberekening uitgaan van verschillende verkeersintensiteiten is daarmee logisch en vloeit rechtstreeks voort uit het verschil in doel en toetsingskader, en vormt geen inconsistentie.	
3K	Reclamant stelt dat sinds versie 2024 van de AERIUS Calculator beschikbaar is, de koude start in de AERIUS Calculator als losse bron dient te worden ingevoerd naast het rijdende wegverkeer. In de stikstofberekeningen die ten grondslag liggen aan het ontwerp omgevingsplan is de koude start niet als losse bron ingevoerd, terwijl aannemelijk is dat bijvoorbeeld voertuigen van het bouwpersoneel tijdens de aanlegfase met een koude motor zullen starten, volgens reclamant.	Dit is juist. De berekening is opnieuw uitgevoerd met de koude start.	Deze zienwijze leidt tot een aanpassing aan de bijlagen bij motivering. De AERIUS-berekening is aangepast.

5. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

De volgende wijzigingen worden bij vaststelling doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp TAM-Omgevingsplan:

1. Naar aanleiding van overleg en zienswijzen:

- De ecologische voortoets is geactualiseerd naar aanleiding van overlegreactie 1A.
- De verkeersstudie is aangevuld naar aanleiding van zienswijze 3G, waarbij de autonome situatie voor 2040 expliciet in beeld is gebracht.
- De motivering ten aanzien van trillingen is verduidelijkt naar aanleiding van zienswijze 3H. Daarbij is expliciet toegelicht dat de eerder genoemde afstand van 10 meter geen juridisch relevante afstand betreft en ziet op de bestaande weg, en dat de nieuwe randweg op circa 200 meter afstand aantakt.

- D stikstofmemo is verduidelijkt naar aanleiding van zienswijze 3I. Daarbij is expliciet toegelicht dat de opgenomen verkeersintensiteiten uitsluitend een beschrijvende functie hebben en geen autonome referentiesituatie vormen.
- De AERIUS-berekening voor de aanlegfase is geactualiseerd naar aanleiding van zienswijze 3K, waarbij de koude start als afzonderlijke bron is meegenomen.

2. Ambtshalve wijzigingen:

- De verbeelding is aangepast in verband met grondverwerving.
- Als gevolg hiervan is ook het landschappelijk inrichtingsplan aangepast.
- Naar aanleiding van de aangepaste begrenzing is aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd en toegevoegd.
- Het akoestisch onderzoek (tabel 3.1) is hierop aangepast.
- De datum van vaststelling van de geluidproductieplafonds is toegevoegd aan de motivering.

6. Conclusie

De ambtshalve wijzigingen vormen aanleiding om de verbeelding van het TAM-Omgevingsplan aan te passen, waardoor een **gewijzigde** vaststelling noodzakelijk is.

Bijlage Zienswijze 2a en 2C:

Nadere Akoestische motivering Klaverveld 51

In de toekomstige situatie worden er wegen aangelegd en verplaatst.

Wat verandert er concreet in de omgeving:

Zuidkant woning: nieuwe provinciale weg met 60 km/u en aan de westkant van de woning wordt de bestaande Molenweg met een rotonde aangesloten op deze nieuwe randweg. Om dit te kunnen doen wordt de bestaande Molenweg in westelijke richting opgeschoven en komt hiermee verder van de woning te liggen. Dit geldt ook voor het kruispunt Molenweg/ Klaverveld. Voor het geluid is het toekomstige maatgevende jaar 2040 van belang dus het geluid nadat al deze infrastructurele aanpassingen zijn gedaan en het verkeer zich via deze nieuwe infrastructuur afwikkelt.

Voor deze ontwikkeling moet er voor de twee geluidbronsoorten gemeentewegen en provinciale wegen getoetst worden aan de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Toetsen aan indirect akoestische effecten maakt hier ook een onderdeel van uit. Het gaat hier dan om het geluid in het toekomstige maatgevende jaar 2040.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er voldaan wordt aan de standaardwaarde voor gemeentewegen en provinciale wegen (inclusief beschreven maatregelen). Hierdoor is het niet vereist nader onderzoek te doen naar verdere geluidreducerende maatregelen zoals geluidswal, grondlichaam of andere bron- of overdrachtsmaatregelen. Ook onderzoek naar cumulatie van geluid en het bepalen van het gezamenlijk geluid ten behoeve van aanvullend gevelonderzoek is niet aan de orde. Een geluidmeting is ook niet nodig.

Specifiek voor situatie reclamant: Het geluid vanwege de nieuw aan te leggen provinciale randweg zal in het toekomstige maatgevende jaar 2040, zonder maatregelen, 50 dB L(den) op de serre aan de achterzijde bedragen en ten hoogste 51 dB L(den) op de woning (zijgevel). Het geluid met maatregelen (toepassen geluidreducerend asfalt) zal 49 dB L(den) op de serre aan de achterzijde en ten hoogste 50 dB L(den) op de woning (zijgevel) bedragen.

Uitgaande van de hoogst berekende geluidsbelasting van 50 dB na maatregelen op de woning en een binnenwaarde van 36 dB (Bkl 3.53) dient de gevelgeluidwering tenminste 14 dB te bedragen. Een standaardgevel reduceert 20 dB (vastgelegd in Bbl). Ook van hieruit is er geen aanleiding tot nader onderzoek naar de bestaande gevelgeluidwering.

Omgevingsgeluid zoals genoemd in de zienswijze is geen onderdeel van een geluidonderzoek wegverkeerslawaai en wordt pas potentieel relevant indien de standaardwaarde wordt overschreden en we daadwerkelijk de gecumuleerde geluidsbelasting wordt overschreden.

Ondanks dat de geluidbelasting wel toeneemt, voldoet deze nog steeds aan de standaardwaarde die representatief is voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Nadere akoestische motivering Molenweg 44

In de toekomstige situatie worden er wegen aangelegd en verplaatst.

Wat verandert er concreet in de omgeving:

Noordkant woning: nieuwe provinciale weg met 60 km/u en aan de westkant van de woning wordt de bestaande Duivenkeetseweg met een rotonde aangesloten op deze nieuwe randweg. Om dit te kunnen doen wordt de bestaande Duivenkeetseweg in westelijke richting opgeschoven en komt hiermee verder van de woning te liggen. Voor het geluid is het toekomstige maatgevende jaar 2040 van belang dus het geluid nadat al deze infrastructurele aanpassingen zijn gedaan en het verkeer zich via deze nieuwe infrastructuur afwikkelt.

Voor deze ontwikkeling moet er voor de twee geluidbronsorten gemeentewegen en provinciale wegen getoetst worden aan de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Toetsen aan indirect akoestische effecten maakt hier ook een onderdeel van uit. Het gaat hier dan om het geluid in het toekomstige maatgevende jaar 2040.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er voldaan wordt aan de standaardwaarde voor gemeentewegen en provinciale wegen (inclusief beschreven maatregelen). Hierdoor is het niet vereist nader onderzoek te doen naar verdere geluidreducerende maatregelen zoals geluidswal, grondlichaam of andere bron- of overdrachtsmaatregelen. Ook onderzoek naar cumulatie van geluid en het bepalen van het gezamenlijk geluid ten behoeve van aanvullend gevelonderzoek is niet aan de orde. Een geluidmeting is ook niet nodig.

Uitgaande van de hoogst berekende geluidsbelasting van 50 dB na maatregelen op de woning en een binnenwaarde van 36 dB (Bkl 3.53) dient de gevelgeluidwering tenminste 14 dB te bedragen. Een standaardgevel reduceert 20 dB (vastgelegd in Bbl). Ook van hieruit is er geen aanleiding tot nader onderzoek naar de bestaande gevelgeluidwering.

Omgevingsgeluid zoals genoemd in de zienswijze is geen onderdeel van een geluidonderzoek wegverkeerslawaai en wordt pas potentieel relevant indien de standaardwaarde wordt overschreden en daadwerkelijk de gecumuleerde geluidsbelasting wordt overschreden.

Ondanks dat de geluidbelasting wel toeneemt, voldoet deze nog steeds aan de standaardwaarde die representatief is voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.