

Reactienota zienswijzen inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren

Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen

Vrijgegeven door Gedeputeerde Staten op 23 september 2014

Kenmerk

Provincie Gelderland

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

Datum vrijgave

9 september 2014

Beschrijving revisie

Definitief

Reactienota zienswijzen inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren

Overzicht ingebrachte zienswijzen en wijze van behandeling

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren zijn 6 zienswijzen ingediend. Eén van deze zienswijzen is namens meerdere afzenders opgesteld; deze wordt in deze reactienota als één afzonderlijke zienswijze aangemerkt.

Deze zienswijzen zijn in deze nota in volgorde van binnenkomst samengevat en van een reactie voorzien. Ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de indieners zijn de zienswijzen aangeduid met een uniek nummer en zonder vermelding van naam- en adresgegevens weergegeven. De samenvatting is een weergave op hoofdlijnen en essenties. De reactie is afgestemd op iedere volledige zienswijze. Alle zienswijzen zijn dus integraal beoordeeld.

Alle ingekomen zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

Samenvatting zienswijzen en reactie provincie

1. De indiener verzoekt, met verwijzing naar een toelichtende bijlage, om het toepassen van (geluid- en trillingdempende en/of veiligheidverhogende) maatregelen nabij de Kanaaldijk, de Kanaalweg en de spoorbrug over het Apeldoorns Kanaal. Hij doet hierbij de suggestie om ca. 120 cm hoge schermen toe te passen voor geluidabsorptie en -diffusie en om de tunnel in absorberend materiaal te leggen.
Hij verzoekt om het door hem meegezonden rapport aan ProRail te sturen en met deze partij een omgevingsvriendelijke en opbouwende samenwerking aan te gaan. Tevens vraagt hij de provincie om ProRail te benaderen om optimaliserende en verbeterende bijdragen te leveren aan het steeds zwaarder belaste onderdeel van het spoor, in het bijzonder de spoorbrug over het Apeldoorns kanaal.
Ook vraagt de indiener om de fietsroute Kanaalweg wellicht nog een keer te analyseren en zo nodig te optimaliseren.

Reactie:

Deze zienswijze heeft voor een deel betrekking op de (effecten van het gebruik door treinverkeer van de) spoorbrug over het Apeldoorns kanaal. Deze bestaande brug valt buiten de begrenzing van het nu voorliggende inpassingsplan. Evenmin heeft het plan invloed op de aard en intensiteit van het over de brug rijdende treinverkeer. In zoverre dient de zienswijze buiten beschouwing te blijven.

Conform het verzoek van de indiener is de zienswijze met bijbehorend rapport doorgestuurd aan ProRail. ProRail heeft laten weten op de hoogte te zijn van de zorgen die in deze zienswijze zijn verwoord en daarover in contact te zijn met de indiener. In dat verband is de indiener onder meer gewezen op het lopende project MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering).

Tussen de provincie Gelderland en ProRail bestaat al enige tijd, zoals bepleit in de zienswijze, een intensief en constructief contact. ProRail zal namens de provincie optreden als opdrachtgever voor de realisatie van de spooronderdoorgang (in de zienswijze tunnel genoemd). Deze onderdoorgang wijzigt op zichzelf in planologisch opzicht niet ten opzichte van het eerder vastgestelde inpassingsplan Traverse Dieren. De constructie en het gebruik van de onderdoorgang zullen moeten voldoen aan alle geldende regels en voorschriften op het gebied van geluid, trillingen en veiligheid.

In het akoestisch onderzoek Traverse Dieren Kanaalzone (Kuiper compagnons, d.d. 3 juni 2014), dat ook als basis dient voor het ontwerp-hogere waarde besluit van 30 juni 2014, wordt de toetsing aan het wettelijk kader uit de Wet geluidhinder weergegeven. De onderdoorgang van de Kanaalweg onder het spoor in is het genoemde onderzoek opgenomen. Daar waar noodzakelijk zijn aanvullende geluidsmaatregelen afgewogen en zijn voor een aantal woningen hogere waarden van toepassing. Voor trillingen bestaat geen wettelijke onderzoeksverplichting. Er is op dit punt overigens geen aanleiding om problemen te verwachten met betrekking tot de onderdoorgang van het spoor.

De aard van het contract brengt met zich mee dat de uitvoeringswijze niet exact wordt voorgeschreven. Vooralsnog is niet uitgegaan van absorberende wanden. Binnen de wettelijke kaders kan de aannemer optimalisaties aanbrengen. In de nu lopende fase van het inpassingsplan is van belang dat kan worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is, onder meer uit een oogpunt van geluid. Hiertoe is het akoestisch rapport bij het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren opgesteld.

In de uitvoeringsfase zal mede door middel van actief 'omgevingsmanagement' zicht worden gehouden op de belangen van omwonenden, bedrijven en verkeersdeelnemers. Ook hierover zullen de provincie en ProRail onderling en met de desbetreffende aannemers intensief contact hebben.

Ten aanzien van de fietsroute is niet duidelijk op welke punten en om welke redenen de indiener om een nadere analyse verzoekt. Bij de vaststelling van het eerdere inpassingsplan Traverse Dieren is in de toenmalige zienswijzennota het volgende overwogen:

"Met de herinrichting van de Kanaalweg – een ongelijkvloerse kruising met het spoor – vervalt de mogelijkheid voor fietsers om het spoor ter hoogte van de Kanaalweg te passeren. Er is geconstateerd dat relatief weinig fietsers gebruikmaken van deze route. Gelet hierop en op de kosten die zijn gemoeid met de realisatie van een fietstunnel is de keuze gemaakt om hier geen fietstunnel te realiseren. Fietsverkeer dient hier na realisatie van de Traverse Dieren gebruik te maken van alternatieve routes. De provincie acht dit een acceptabele oplossing gezien het (beperkte) aantal fietsers dat van deze route gebruik maakt en de alternatieve routes die voorhanden zijn via de Spankerenseweg en de Molenweg."

Dit standpunt en de feitelijke omstandigheden waarop dit is gebaseerd zijn niet gewijzigd.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

2. De indiener verwijst naar een eerder ingezonden brief van februari 2012. Hierin werd aandacht gevraagd voor de mogelijk in de toekomst noodzakelijke passeerbaarheid van de spoorbrug te Dieren in het streven naar een bevaarbaar Apeldoorns kanaal. Het nieuwe ontwerp inpassingsplan geeft volgens deskundigen de mogelijkheid om de daarin voorziene damwand ook in de toekomst te gebruiken als wand voor een passeersluis bij de spoorbrug, mits hiermee vooraf rekening wordt gehouden. In het oude inpassingsplan was de kanaaloever geen onderdeel van de planvorming. Dat is nu echter wel het geval. Om die reden verzoekt de indiener om in de verdere uitwerking rekening te houden met een damwand die qua situering en diepte ook als sluiswand kan fungeren, mede uit een oogpunt van kostenbesparing in de toekomst.

Reactie:

In schriftelijk antwoord op de in de zienswijze aangehaalde brief heeft de provincie in juni 2012 laten weten dat het realiseren van een passeersluis als voorgesteld niet tot de scope van project Traverse Dieren behoort. Daarbij is gewezen op de noodzaak van het zoveel mogelijk vermijden van technische en organisatorische complexiteit, mede in het licht van de eerdere ervaringen met het project Hart van Dieren. Deze omstandigheden zijn met het voorliggende inpassingsplan niet gewijzigd. Het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren is opgesteld om de planologische basis onder het project Traverse Dieren, voor zover weggevallen als gevolg van de rechterlijke uitspraak in februari 2014, zo snel mogelijk en op een robuuste wijze te herstellen. Een uitbreiding van de projectscope past niet in deze benadering. De in de zienswijze bepleite uitwerking zou ook veel meer studie en onderzoek vragen dan nu voorhanden is.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

3. De indiener laat weten met meerdere nieuwe oplossingen te kunnen leven, mits het mogelijk blijft om zijn bedrijf staande te houden. Hij wijst hierbij op de eventuele noodzaak om grond bij te kopen, de bereikbaarheid tijdens de bouw en de behoefte aan voorafgaand overleg. Zo nodig kan de indiener bedrijfsexploitatiecijfers overleggen. Tot slot vraagt de indiener zich af of het plan voldoende ruimte biedt voor vrachtauto's en luxe auto's.

Reactie:

De provincie neemt kennis van het feit dat de indiener stelt onder voorwaarden uit de voeten te kunnen met alle oplossingen. Over deze voorwaarden kan het volgende worden opgemerkt. Bij brief van 25 juli 2014 heeft de provincie aan de indiener bevestigd welk ruimtebeslag op diens eigendom voortvloeit uit het ontwerp inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren. Daarbij is uiteengezet dat dit ruimtebeslag niet is gewijzigd ten opzichte van het eerder vastgestelde inpassingsplan en tot een minimum is beperkt. De provincie streeft ernaar de benodigde grond minnelijk te verwerven en is hierover vanaf medio augustus opnieuw in overleg met de eigenaar getreden. De schadeloosstelling wordt gebaseerd op een onafhankelijke taxatie. Hierbij is het uitgangspunt dat alle schade als gevolg van de ontneming wordt opgenomen in de schadeloosstelling. Indien minnelijke verwerving onverhoopt niet slaagt, wordt een onteigeningsprocedure gevolgd met de bijbehorende waarborgen. Om de administratieve lasten voor de betrokkene tot een minimum te beperken, worden in dit proces zowel de eventuele planschade als aspecten van waardevermindering meegenomen. Aan dit punt van de zienswijze wordt dus bij de voorbereiding en vaststelling van het inpassingsplan tegemoetgekomen.

Wat de bereikbaarheid tijdens de bouwfase betreft, is het belang van de betrokken bedrijven ook voor de provincie evident. De bouwfasering vormt dan ook een belangrijk onderdeel van de weging van de toekomstige aanbiedingen bij de aanbesteding van het werk. Bovendien wordt de doorlopende bereikbaarheid als eis ten aanzien van het werk opgenomen. In incidentele gevallen zullen enige omrijdbewegingen of kortstondige afsluitingen niet kunnen worden voorkomen. Hierover zal vooraf overleg worden gevoerd, zodat bijvoorbeeld leveranciers tijdig kunnen worden ingelicht en de noodzakelijke bewegwijzering kan worden aangepast.

Ten tijde van het opstellen van deze reactienota zijn door één van de betrokken ondernemers reeds waardevolle suggesties gedaan, die nader op uitvoerbaarheid zullen worden onderzocht. Tijdens de bouwfase zal een vaste contactpersoon voor de ondernemers aanspreekbaar zijn om eventuele problemen ten aanzien van de bereikbaarheid tot een uiterst minimum te beperken en zo nodig acuut te bespreken. Hiermee wordt aan dit deel van de zienswijze tegemoet gekomen.

Uit de zienswijze wordt niet duidelijk op welke punten de ruimte voor vrachtauto's of luxe auto's twijfelachtig zou zijn. Het inpassingsplan is gebaseerd op en voldoet aan de actuele, geldende richtlijnen voor het maken van een wegontwerp, te weten het "Handboek Wegontwerp", de "Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeers Voorzieningen" en verder alle vigerende richtlijnen van het CROW.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

4. De indieners zijn verheugd dat de provincie naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State gevoelig is geworden voor hun verkeerskundige bezwaren tegen de plannen. Dat neemt niet weg dat zij menen dat de gekozen oplossing, hoewel een verbetering ten opzichte van de eerdere situatie, niet tot een optimale verkeersafwikkeling kan leiden. Zij voeren hiervoor puntsgewijs verschillende argumenten aan en verwijzen naar een in hun ogen op die punten beter alternatief. Het betreft (een variant op) scenario D zoals door de provincie onderscheiden, zonder de daarin door de provincie aangebrachte extra slinger. Deze slinger is volgens de indieners onnodig en onwenselijk. Naar hun oordeel valt het mee met de in dit alternatief te korte opstelstroken. Zij verwijzen hiervoor naar de nieuwe verkeersregelingen en de opstelstroken in de diverse andere varianten. Er zijn geen berekeningen gepresenteerd door de provincie waaruit naar voren komt dat dit alternatief onmogelijk zou zijn. Met verwijzing naar de notulen van een informatieavond op 17 maart brengen de indieners de voordelen van dit alternatief ten opzichte van de gekozen oplossing naar voren. Het betreft achtereenvolgens:
 - een klassieke haakse aansluiting versus een zeer korte haakse aansluiting met helling;
 - een overzichtelijke verkeerssituatie versus een bochtige tunnel met helling;
 - een verkeersveilige opstelstrook versus een korte uitvoegstrook met helling;
 - een begrijpelijke ontsluiting versus een desoriënterende klaverbladvormige aansluiting;
 - een aansluiting zonder slingerbewegingen versus slingerend verkeer door de tunnel;
 - een aansluiting met een verkeersregelinstallatie versus een ongeregeld kruispunt;
 - een verbeterde bedrijfsvoering met minder planschade versus een groot aantal extra investeringen.

Indieners stellen dat uit de stukken niet kan worden afgeleid dat goed over beide alternatieven is nagedacht en een verantwoorde keuze tussen beide is gemaakt. Het zou in hun ogen zonde zijn als de planvorming in de afrondende fase gehinderd zou worden door een zekere "tunnelvisie". Zij bevelen daarom hun ontsluitingsplan aan.

Daarnaast vrezen de indieners, met verwijzing naar een artikel in de Regiobode, dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein tijdens de bouwfase in het geding is als de provincie daarvoor de verantwoordelijkheid aan de aannemer laat. Zij bepleiten dat de provincie in de uitvoeringsfase voorwaarden schept voor een voortdurende behoorlijke bereikbaarheid.

Reactie:

De provincie neemt kennis van het feit dat de indieners de gekozen oplossing als een verbetering beschouwen. Voor de goede orde benadrukt zij dat de keuze voor een nieuwe verkeersontsluiting is gemaakt, zonder dat de rechterlijke uitspraak over het eerdere inpassingsplan daartoe op zichzelf aanleiding gaf. De rechter is immers niet toegekomen aan een inhoudelijk oordeel over de beroepsgronden ten aanzien van de ontsluiting van het bedrijventerrein Rinaldostraat. De provincie heeft de robuustheid van en het draagvlak voor het ontwerp willen versterken, zonder daarmee te suggereren dat de eerdere oplossing verkeerskundig niet houdbaar was.

De zienswijze gaat vervolgens uitgebreid in op de (verkeerskundige) verschillen tussen de in het ontwerp inpassingsplan neergelegde ontsluiting en een eerder - en nu opnieuw - door de indieners bepleite variant. Daarbij wordt gesteld dat uit de stukken niet is af te leiden dat goed over beide alternatieven is nagedacht en een verantwoorde keuze uit de twee mogelijkheden is gemaakt.

Op dit punt lijkt de zienswijze geheel voorbij te gaan aan het doorlopen interactieve proces en de daarbij uitgevoerde studies en verstrekte informatie. In de 'Effectenstudie IP Kanaalzone Traverse Dieren' (bijlage bij het ontwerp inpassingsplan) is immers in eerste instantie in samenspraak met de direct betrokkenen, waaronder de indieners van deze zienswijze, een achttal mogelijke ontsluitingsscenario's onderscheiden (scenario's C tot en met J). Daarnaast is uitgegaan van de autonome situatie (scenario A) en de oorspronkelijke ontsluiting zoals neergelegd in het inpassingsplan Traverse Dieren (scenario B). Aan de hand van een aantal kenbare criteria is het aantal te beschouwen mogelijkheden vervolgens teruggebracht tot 4 scenario's (B, C, D en F). Scenario D komt in belangrijke mate overeen met het in de zienswijze bepleite voorstel. Het ontwerp en de positionering van de ontsluiting in scenario D (de directe aansluiting op de Burgemeester de Bruinstraat) zijn bepaald door de benodigde lengte van het linksafvak op de richting Arnhem - Apeldoorn op het kruispunt Burgemeester Willemsestraat/N786 met de Burgemeester de Bruinstraat/N348 (effectenstudie pagina 8); dit is destijds ook besproken en toegelicht op de bewuste informatieavond. Bij deze uitwerking is rekening gehouden met de dominante rijrichtingen die een bepaalde opstellengte vragen om tot de meest gewenste afrijcapaciteit te komen (berekeningen in bijlage 1 van de Effectenstudie). Dit leidt tot de aansluiting op de N348, zoals deze binnen scenario D is ontworpen en uitgewerkt. In dit verband is niet duidelijk op welke verkeersregelingen de indieners doelen als zij stellen dat het "wel meevalt" met de te korte opstelstroken in hun variant. Een vergelijking van opstellengten op andere kruispunten kan overigens niet zonder meer worden gemaakt, omdat elk kruispunt telkens andere effecten geeft op individuele (dominante) verkeersstromen, die specifieke 'groentijden' vragen voor een soepele afwikkeling.

Overigens heeft, zoals uit het hiernavolgende blijkt, de vergelijking van de verschillende scenario's over een groot aantal aspecten plaatsgevonden, waaronder de verkeersafwikkeling (waaruit de lengte van opstelstroken volgt).

Tijdens bijeenkomsten op 17 maart, 2 april, 17 april en 12 mei zijn de ondernemers van het bedrijventerrein Rinaldostraat, waaronder de indieners van deze zienswijze, in de gelegenheid gesteld om voorstellen in te brengen en te reageren op de op dat moment beschikbare informatie over het proces, de daarin te maken keuzes en de daarbij gehanteerde inhoudelijke overwegingen. Vanaf 12 april heeft de focus daarbij gelegen op de vergelijking van de 4 scenario's B, C, D en F ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Scenario D is tijdens deze bijeenkomsten qua ontwerp niet meer ter discussie gesteld. De wijze en uitkomsten van de beoordeling van de verschillende scenario's en het voorafgaande proces zijn uitvoerig beschreven in de hoofdstukken 2 en 4 van de 'Effectenstudie IP Kanaalzone Traverse Dieren' en de bijlagen bij deze studie. Zoals daaruit blijkt zijn zowel beleidsmatige als verkeerskundige, ruimtelijke, milieutechnische, procedurele en financiële gevolgen meegewogen. Waar nodig is nader onderzoek uitgevoerd, onder meer in de vorm van een nadere uitwerking van het desbetreffende ontwerp, verkeersmodellering, verkeersafwikkeling (kruispuntberekeningen) en een verkeersveiligheidsaudit.

Met alle beschikbare informatie zijn in een afwegingsmatrix de vier resterende scenario's gewaardeerd ten opzichte van de referentiesituatie. Het concept definitief rapport van deze studie is op 11 juni aan de ondernemers toegezonden, zodat zij ruimschoots voor de aanvang van de tervisielegging van de stukken kennis hebben kunnen nemen van de achterliggende informatie. Op basis van de effectenstudie is de bestuurlijke keuze gemaakt voor de in het inpassingsplan uit te werken ontsluiting. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is deze keuze als volgt verantwoord (paragraaf 3.4):

"Op basis van de effectstudie is in dit inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" als voorkeursscenario het scenario F verwerkt. Het gekozen scenario sluit goed aan bij de primaire doelstellingen van het project: verbeteren van de doorstroming en de ontsluiting op Traverse en het opheffen van barrièrewerking. Ten opzichte van de scenario's waarin sprake is van een geheel nieuwe aantakking van het bedrijventerrein op respectievelijk de N348 of N786, vergt scenario F een ruim 1 miljoen euro lagere investering. Bovendien is de verwervingsopgave voor scenario F in verhouding tot andere scenario's vergelijkbaar of zelfs lichter. Op de milieuaspecten geluid en lucht scoort scenario F even goed als, of beter dan de andere scenario's. Aan de negatievere deelscore op het aspect verkeersveiligheid in verband met de mogelijke menging van fietsverkeer met (incidenteel zwaar) vrachtverkeer kan effectief worden tegemoet gekomen door het aanbrengen van (rode) fietssuggestiestroken. Daarnaast draagt de nieuwe ontsluiting voor langzaam verkeer tussen de Kattenberg en de Burgemeester Willemsestraat bij aan de verkeersveiligheid. Alles overziend en gelet op de belangen van zowel bewoners als ondernemers is scenario F een verantwoorde keuze uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening in de Kanaalzone."

In de zienswijze wordt noch deze toelichting, noch de daaraan ten grondslag liggende beoordeling zoals beschreven in de effectenstudie weersproken. Voor zover inhoudelijke argumenten in de zienswijze zijn opgenomen, is niet duidelijk op welke punten sprake zou zijn van een onjuiste beoordeling of bestuurlijke afweging. Wellicht ten overvloede kan ten aanzien van deze punten nog het volgende worden vermeld.

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein zal na realisatie uiteraard worden ondersteund door adequate bewegwijzering. Voor de gehanteerde hellingsgraad in de spooronderdoorgang van 6% is in het ontwerp voldoende ruimte beschikbaar. De beoordeling is gebaseerd op een ter plaatse te realiseren maximum rijsnelheid van 50 km/u, terwijl de richtlijnen die aan het ontwerp ten grondslag liggen bij een hogere rijsnelheid van 60 km/u een steilere helling toelaten. Een eventueel steilere helling leidt tot een kortere hellingbaan, wat geen invloed heeft op de afweging en keuze van het voorkeursscenario.

De overzichtelijkheid van het kruispunt Kattenberg is door middel van een 3D-visualisatie tijdens de inloopavond op 24 mei toegelicht.

Overigens is tijdens de verschillende bijeenkomsten gebleken dat de voorkeur van de verschillende ondernemers niet unaniem is. Er zijn zowel stemmen opgegaan voor scenario D als voor C en F. Van de kant van de provincie is gesteld dat het niet voor de hand ligt om een ontsluiting van een relatief klein bedrijventerrein te realiseren, die gepaard gaat met beëindiging van de exploitatie van twee van de betrokken bedrijven. Dit is het geval bij scenario D en in de door de indieners van deze zienswijze bepleite variant. In de effectenstudie is onderbouwd dat deze zwaardere verwervingsopgave duurder is dan de nu gekozen oplossing.

Wat betreft de bereikbaarheid van het bedrijventerrein tijdens de bouwfase komt de zienswijze overeen met het eerste deel van de zienswijze zoals samengevat onder 3. Daarom kan worden verwezen wordt naar de daaronder op dat punt gegeven reactie.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

5. De indiener vraagt naar de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Rinaldostraat/Zuider Parallelweg, tijdens de gehele bouwfase Traverse Dieren. Hij wijst daarbij op toezeggingen van de provincie Gelderland aan de ondernemers tijdens meerdere bijeenkomsten. Daarnaast wijst hij op mogelijke planschade, als grond wordt onttrokken aan de achterzijde van diens perceel. Tenslotte stelt hij dat eerder geluidschermen zijn toegezegd, aan de achterzijde van de woning.

Reactie:

Deze zienswijze komt wat betreft de bereikbaarheid van het bedrijventerrein, de verwerving van gronden in verband met het ruimtebeslag van het wegontwerp en de mogelijkheid van planschade overeen met de zienswijze zoals samengevat onder 3. Daarom kan worden verwezen wordt naar de daaronder op die punten gegeven reactie.

Voor een eventueel geluidscherm aan de achterzijde bestaat geen wettelijke noodzaak. Namens de provincie is aangegeven dat de realisatie van een dergelijk scherm of een gelijkwaardige landschappelijke voorziening denkbaar is, als onderdeel van de afspraken bij de minnelijke verwerving van de benodigde grond.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

6. Met verwijzing naar de wijze waarop met zijn eerdere zienswijze en die van anderen is omgegaan, vraagt de indiener zich af of inspreken wel zin heeft. Niettemin kiest hij voor het alsnog inbrengen van een reactie, mede omdat het een plan voor de komende 50 jaar betreft.

In de zienswijze wordt voorts teleurstelling uitgesproken over de uitwerking van het plan voor het langzaam verkeer. In het nieuwe plan is de fiets- en voetgangersverbinding over het spoor wederom niet teruggekomen. De spoorwegkruising in de Burgemeester Willemsestraat verdwijnt ook bij de herkansing. Een verbinding over het spoor moet alleen al voor een goede maaswijdte van het fietsnetwerk en logische verbindingen in takt blijven. Met de keuze voor alternatieve routes via de Molenweg en de Kanaaldijk wordt naar het oordeel van de indiener niet meer voldaan aan de basiseisen van goede fietsvoorzieningen en een fietsnetwerk. Hij wijst op de doelstelling om de barrièrewerking tussen Dieren Noord en Zuid te verbeteren en op de (fiets)beleidsplannen waarin de verbinding langs het kanaal als fietsroute wordt aangemerkt. De in het inpassingsplan genoemde separate routes waarover het (brom)fietsverkeer wordt afgewikkeld zijn er naar zijn mening eigenlijk niet. De uitwerking blijkt op tal van punten nog gebreken te vertonen. Omdat deze locaties buiten het plangebied liggen is de vraag of dit ooit nog door de provincie wordt opgepakt.

Bij de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudits voor het inpassingsplan Kanaalzone zijn overigens ook al knelpunten vernomen voor het langzame verkeer. De indiener betreurt het dat de audits op verouderde schetsontwerpen zijn gebaseerd en dat de auditoren nooit ter plaatse zijn gaan kijken.

Reactie:

In iedere procedure wordt zorgvuldig afgewogen of een zienswijze dient te leiden tot aanpassing van het voorliggende besluit ten opzichte van het ontwerp daarvan. In de reactie op iedere zienswijze wordt gemotiveerd aangegeven of en waarom dit al dan niet het geval is. De provincie streeft er naar een zo transparant mogelijke afweging van alle betrokken belangen in hun onderlinge samenhang te maken. Daarbij kunnen niet altijd alle afzonderlijke belangen of wensen van alle stakeholders en belanghebbenden compleet worden gehonoreerd. Dit doet aan de zorgvuldigheid van de besluitvorming echter niet af.

Bij de voorbereiding van Traverse Dieren is zorgvuldig nagedacht over de fiets-/voetverbinding over het spoor. Hiervoor kan onder meer verwezen worden naar de reactie op de zienswijze die is weergegeven onder nr. 1, ontleend aan de eerdere zienswijzennota. Nog steeds is de provincie (samen met de gemeente Rheden) van mening dat de investering om een fiets-/voetgangerstunnel te integreren in de onderdoorgang geen kosteneffectieve maatregel is. Het aantal fietsers is gering en de kosten zijn hoog. Deze keus is gemaakt in de wetenschap dat in het VerkeersCirculatiePlan (VCP) van de gemeente Rheden en in het Gelders Fietsnetwerk (provinciaal beleid) de route via de Kanaalweg staat aangemerkt als belangrijke fietsrelatie. Bij de uitwerking van zo'n aanwijzing wordt altijd onderzocht of de relatie daadwerkelijk de meest geschikte en wel overwogen route is en/of de route wellicht op een andere acceptabele (effectieve) manier gefaciliteerd kan worden.

In dit geval is de mening van de provincie en de gemeente dat zowel de Molenweg/Enkweg als de Spankerensweg en de Kanaaldijk prima alternatieve routes zijn om de noord-zuid relatie te faciliteren gelet op het geringe aantal fietsers en voetgangers.

De omrijbewegingen variëren naar gelang de woonplaats (herkomst) en de bestemming, maar blijven zeer acceptabel.

Het nu voorliggende inpassingsplan doet hieraan niet toe of af. Wel worden juist op lokale schaal verbindingen gerealiseerd (oversteek over Burgemeester Willemsstraat, doorsteek Kattenberg) of verbeterd (aansluiting van de doorsteek Kattenberg op de kruising Burgemeester Willemsstraat/Burgemeester de Bruinstraat).

In het onherroepelijke inpassingsplan Traverse Dieren wordt overigens ruimschoots aan de doelstelling van het opheffen van de barrièrewerking voor fietsers tegemoet gekomen, omdat ter hoogte van de Harderwijkerweg, de stationsomgeving en de Wilhelminaweg doorgaand verkeer ongelijkvloers gaat kruisen met fietsverkeer. Daarmee wordt met het project Traverse Dieren de noord-zuid verbinding voor fietsers en voetgangers als geheel aanzienlijk verbeterd.

De in de veiligheidsaudits gesignaleerde knelpunten voor langzaam verkeer zijn meegewogen in de beoordeling. De audits zijn niet gebaseerd op verouderde ontwerpen; zie hiervoor de bijlagen bij de effectenstudie. Tevens hebben de auditoren zich op de hoogte gesteld van de situatie ter plaatse, dit is de protocollair voorgeschreven werkwijze. Zie hiervoor de ondertekende Verklaring opgenomen in Bijlage 2, blad 8 bij de effectenstudie.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.

Conclusie ingebrachte zienswijzen

De ingebrachte zienswijzen leiden niet tot aanpassingen in het inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp inpassingsplan.