

Inpassingsplan Kanaalzone Traverse Dieren

projectnr. 269091
revisie 01
4 september 2014

auteur(s)

Liesbeth van Kempen

Opdrachtgever

Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

datum vrijgave

5 sept '14

beschrijving revisie 01

Definitief

goedkeuring

ing. P.F.G.M. Kennes

vrijgave

ir. H.A.M. van de Wetering

Projectgroep bestaande uit:

Paul Kennes

Liesbeth van Kempen

Tekstbijdragen:

Fotografie:

Vormgeving:

Datum van uitgave:

4 september 2014

Contactadres:

Beneluxweg 125

4904 SJ OOSTERHOUT

Postbus 40

4900 AA OOSTERHOUT

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.1.1	<i>Inpassingsplan Traverse Dieren 2013</i>	5
1.1.2	<i>Ontbrekende schakel Kanaalzone Traverse Dieren.....</i>	5
1.2	Doel	6
1.3	Plangebied	7
1.3.1	<i>Ligging plangebied.....</i>	7
1.3.2	<i>Vigerende bestemmingsplannen.....</i>	9
1.4	Leeswijzer	9
2	Traverse Dieren.....	11
2.1	Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen	11
2.1.1	<i>Huidige situatie.....</i>	11
2.1.2	<i>Toekomstige situatie.....</i>	13
2.2	Deelgebieden Traverse Dieren	13
2.3	Focus en verhouding tot eerder onderzoek.....	15
3	Kanaalzone Traverse Dieren	19
3.1	Uitgangspunten	19
3.2	Effectenstudie en voorkeursscenario	19
3.2.1	<i>Effectenstudie</i>	19
3.2.2	<i>Voorkeursscenario</i>	21
3.3	Beschrijving voorkeursscenario.....	22
3.3.1	<i>Beschrijving tracé voorkeursscenario</i>	22
3.3.2	<i>Ontsluiting bedrijventerrein Rinaldostraat.....</i>	22
3.3.3	<i>Fietsverkeer</i>	24
3.3.4	<i>Wijzigingen inpassingsplan</i>	24
3.4	MER en keuze voorkeursscenario.....	25
3.4.1	<i>M.e.r.-procedure bij inpassingsplan "Traverse Dieren"</i>	25
3.4.2	<i>M.e.r.-aspecten inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren"</i>	27
4	Beleid	29
4.1	Rijkskader	29
4.2	Provinciaal kader	29
4.3	Regionaal en lokaal kader	31
4.4	Conclusie.....	33
5	Gebiedsaspecten.....	35
5.1	Verkeer	35
5.1.1	<i>Onderzoek.....</i>	35
5.1.2	<i>Conclusie.....</i>	36
5.2	Geluid	37
5.2.1	<i>Regelgeving</i>	37
5.2.2	<i>Onderzoek.....</i>	38
5.2.3	<i>Conclusie.....</i>	41
5.3	Luchtkwaliteit	43

5.3.1	<i>Regelgeving</i>	43
5.3.2	<i>Onderzoek</i>	43
5.3.3	<i>Conclusie</i>	43
5.4	Externe veiligheid	43
5.4.1	<i>Regelgeving</i>	43
5.4.2	<i>Onderzoek</i>	44
5.4.3	<i>Conclusie</i>	44
5.5	Bodem	45
5.5.1	<i>Regelgeving</i>	45
5.5.2	<i>Onderzoek</i>	45
5.5.3	<i>Conclusie</i>	47
5.6	Water	47
5.6.1	<i>Regelgeving</i>	47
5.6.2	<i>Watertoetsprocedure Traverse Dieren</i>	48
5.6.3	<i>Conclusie</i>	48
5.7	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	49
5.7.1	<i>Regelgeving</i>	49
5.7.2	<i>Onderzoek</i>	51
5.7.3	<i>Conclusies</i>	55
5.8	Ecologie	55
5.8.1	<i>Regelgeving</i>	55
5.8.2	<i>Onderzoek</i>	57
5.8.3	<i>Mitigatie en compensatie</i>	59
5.8.4	<i>Conclusie</i>	59
5.9	Kabels en leidingen	59
6	Juridische aspecten	61
6.1	Algemeen	61
6.2	Procedure	61
6.3	Regels	61
6.4	Digitalisering en uniformering	63
7	Economische uitvoerbaarheid	65
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	65
7.2	Grondverwerving	65
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	67
8.1	Overleg gemeente	67
8.2	Overleg overige belanghebbenden en instanties	67
8.3	Zienswijzen	68

Bijlagen

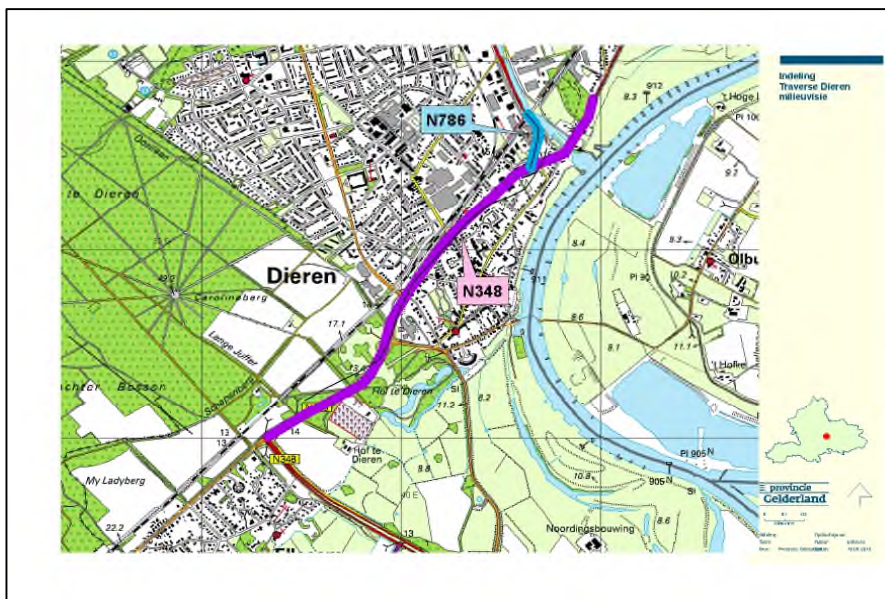
Bijlage I	Effectenstudie IP Kanaalzone Traverse Dieren, met bijlagen: 1. Analyse verkeersafwikkeling 2a. Verkeersveiligheidsaudit Kanaalzone 2b. Verkeersveiligheidsaudit Traverse Dieren 3. Analyse Ruimtelijke kwaliteit 4. Geluidonderzoek 5. Luchtkwaliteitsonderzoek (notitie) 6. Ontwerpen scenario's A0, B, C, D, E, F, I en J
Bijlage II	Wegontwerp
Bijlage III	MER Traverse Dieren (oplegnotitie, MER deel A en deel B)
Bijlage IV	Externe Veiligheid (oplegnotitie en QRA N348/N786 traverse Dieren)
Bijlage V	Bodem (oplegnotitie en rapportage Grondbalans, kostenraming, risicoanalyse)
Bijlage VI	Landschapsplan (oplegnotitie en Landschapsplan)
Bijlage VII	Archeologie (oplegnotitie en Bureauonderzoek in het kader van MER/IP Traverse Dieren)
Bijlage VIII	Ecologie; oplegnotitie met bijlagen: 1. Natuurtoets 2. Toetsing EHS 3. Passende beoordeling 4. Aanvulling bij passende beoordeling 5. Mitigatie en compensatieplan
Bijlage IX	Luchtkwaliteit (oplegnotitie, effectbeoordeling luchtkwaliteit en onderzoek luchtkwaliteit)
Bijlage X	Water (oplegnotitie inclusief waterparagraaf)
Bijlage XI	Akoestisch onderzoek
Bijlage XII	Zienswijzennota

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Inpassingsplan Traverse Dieren 2013

Voor de samenhangende aanpak van de groeiende verkeersproblematiek in en rond de kern van Dieren is op 26 juni 2013 het inpassingsplan "Traverse Dieren" vastgesteld. Dit plan is opgesteld om de reconstructie van de N348 (Burgemeester de Bruinstraat) en N786 (Burgemeester Willemsestraat/ Kanaalweg) te Dieren planologisch mogelijk te maken. De reconstructie van deze twee wegen gezamenlijk staat bekend als het project Traverse Dieren.

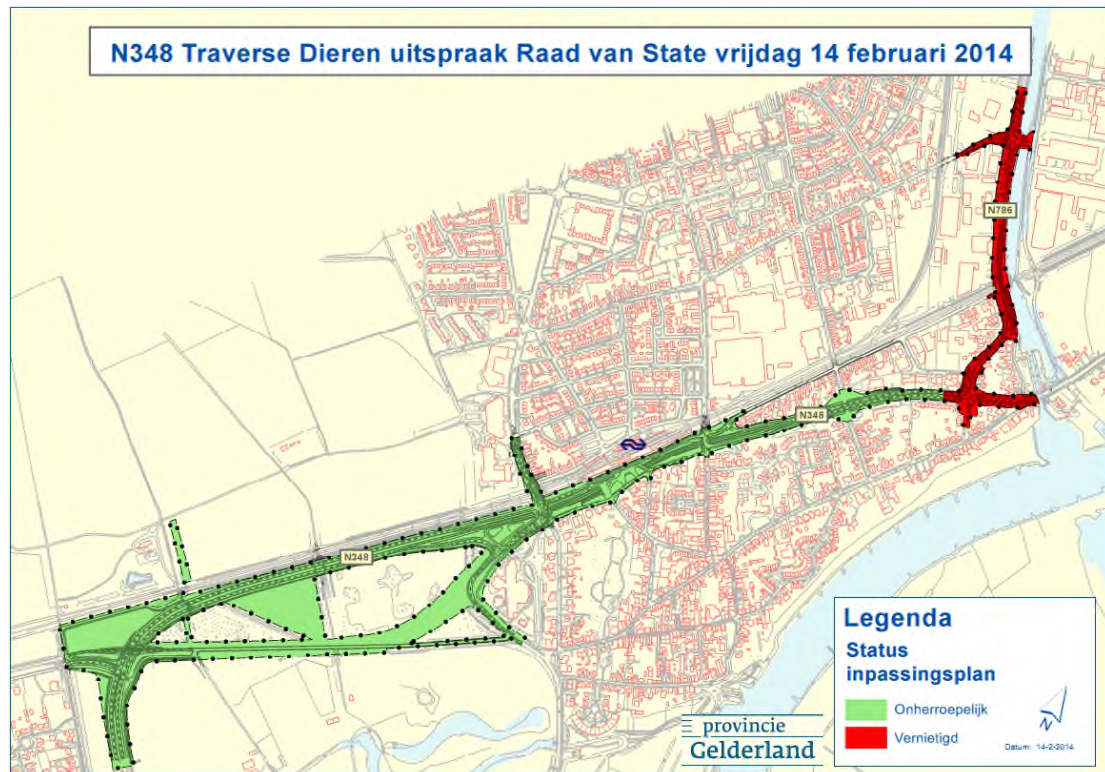


Figuur 1.1: Overzichtskartaal gebied met de Traverse (N348 en N786)

Hoofddoelstellingen van het project zijn de verbetering van de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke inpassing, onder het gelijktijdig bijdragen aan duurzaamheid en het beperken van de milieubelasting. Met het inpassingsplan "Traverse Dieren" zijn het alternatief (3L-mb = lange tunnelbak met bundeling) en de uitvoeringsvariant (A = aansluiting N348 en N786 aan de westzijde van het Apeldoorns Kanaal) vastgelegd die, gelet op het daartoe opgestelde milieueffectrapport (MER), per saldo de grootste bijdragen leveren aan het bereiken van deze doelen.

1.1.2 Ontbrekende schakel Kanaalzone Traverse Dieren

Naar aanleiding van de tegen het inpassingsplan "Traverse Dieren" ingestelde beroepen heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 14 februari 2014 uitspraak gedaan. De uitspraak komt er inhoudelijk op neer dat de planologische basis onder de beoogde reconstructie van de N348, vanaf kruispunt Ellecom, tot aan de kruising met de N786 onherroepelijk is geworden. Voor het overige (noordoostelijke) deel is het inpassingsplan vernietigd, omdat na realisering daarvan bij een drietal woningen naar verwachting geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. In Figuur 1.2 is op kaart aangegeven welk gedeelte van het inpassingsplan "Traverse Dieren" is vernietigd en welk gedeelte onherroepelijk is.



Figuur 1.2: Goedgekeurde en vernietigde delen van het inpassingsplan "Traverse Dieren"

Met de uitspraak van de Raad van State is voor het deelgebied D (Kanaalzone) van het oorspronkelijke plan de basis aan realisatie van Traverse Dieren komen te vervallen. Voor de deelgebieden A, B en C is het inpassingsplan "Traverse Dieren" het geldend planologisch kader geworden. Zie voor een aanduiding van de deelgebieden Figuur 2.2 in hoofdstuk 2.

In deelgebied D was onder meer voorzien in:

- een vernieuwde uitvoering van de aansluiting N348/N786, met een verkeersregelininstallatie;
- vormgeving van de N786 als stedelijke gebiedsontsluitingsweg met 1 x 2 rijstroken, ten westen van het Apeldoorns Kanaal;
- een ongelijkvloerse kruising van het tracé van de N786 met de spoorlijn Arnhem – Zutphen.

Deze maatregelen zijn ontworpen als bijdragen de hoofddoelstellingen van Traverse Dieren. Met andere woorden: het niet kunnen uitvoeren van dit gedeelte van de reconstructie doet afbreuk aan de hoofddoelstellingen, waaronder de verbetering van de doorstroming van het regionale verkeer. Zonder dit gedeelte ontbreekt een schakel in de Traverse. Het nu voorliggende inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" voorziet opnieuw in deze schakel.

1.2 Doel

Het primaire doel van dit inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is het herstellen van de planologische basis onder project Traverse Dieren (deelgebied D, Kanaalzone), zodat de oorspronkelijk beoogde reconstructie alsnog in samenhang kan worden uitgevoerd. Daarmee kunnen ook de voor het project geformuleerde doelstellingen in volle omvang worden gerealiseerd, in het bijzonder de verbetering van de doorstroming van het regionale verkeer.

Bij de wijze waarop deze ‘reparatie’ plaatsvindt, moet uiteraard rekening worden gehouden met de opdracht om een andere afweging te maken ten aanzien van de in de Raad van State uitspraak genoemde woningen aan de Burgemeester Willemsestraat. Daarnaast is opnieuw bezien op welke wijze het bedrijventerrein Rinaldostraat optimaal kan worden ontsloten, in samenhang met de ontsluiting van de Kanaalzone als geheel (Zuider Parallelweg, Burgemeester Willemsestraat en Kattenberg). De op dit punt tegen inpassingsplan “Traverse Dieren” ingestelde beroepen van enkele ondernemers zijn in de procedure weliswaar gemotiveerd weersproken, maar in de uitspraak niet meer inhoudelijk behandeld. Naar aanleiding van de Raad van State-uitspraak hebben de betrokken ondernemers om overleg verzocht. Op grond hiervan is onderzocht in hoeverre alsnog aan de resterende bezwaren tegemoet kan worden gekomen, gegeven de beschikbare afwegingsruimte.

Samengevat is het doel van dit inpassingsplan het repareren van het vernietigde deel van de planologische basis onder het project Traverse Dieren, met oog voor de met het project te bereiken doelen en de uit de uitspraak van de Raad van State voortvloeiende noodzaak en mogelijkheden om belangen opnieuw af te wegen.

1.3 Plangebied

1.3.1 Ligging plangebied

Het plangebied van onderhavig inpassingsplan is gelegen in de gemeente Rheden. De zuidwestzijde wordt begrensd door de lijn die is vastgelegd in de uitspraak van de Raad van State over inpassingsplan “Traverse Dieren”. De kruising van de N348 met het Apeldoorns Kanaal begrenst de zuidoostzijde van het plangebied. De noordzijde wordt begrensd door de kruising van de Kanaalweg met de Spankerenseweg. Het plangebied omvat daarnaast de gronden die benodigd zijn voor realisatie het wegontwerp vanaf de kruising N348/N786, met inbegrip van bijbehorende voorzieningen en bestemmingen uit een oogpunt van woon- en leefklimaat, landschappelijke inpassing, verkeersveiligheid, doorstroming en ontsluiting. Zie onderstaande Figuur 1.3.



Figuur 1.3: Kaartje plangrens inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren"

Gegeven deze ligging en de samenhang met project Traverse Dieren wordt dit inpassingsplan aangeduid als inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren". Hiermee wordt tot uitdrukking gebracht dat het inpassingsplan zich richt op dit gedeelte van het project Traverse Dieren. In planologische zin is sprake van een zelfstandig plan, in projectmatige zin van een onderdeel van een project.

1.3.2 *Vigerende bestemmingsplannen*

Tot het moment waarop het inpassingsplan 'Kanaalzone Traverse Dieren' in werking treedt, gelden de volgende bestemmingsplannen.

Vigerende Bestemmingsplannen	Vaststelling	Onherroepelijk
(Paraplu)bestemmingsplan Archeologie	vastgesteld 15-04-2014	-
Bestemmingsplan Bedrijventerrein en Kanaalzone	19 juni 2013	-

Het beoogde plan voor de Kanaalzone Traverse Dieren kan niet binnen de vigerende bestemmingen gerealiseerd worden. Derhalve moeten de vigerende bestemmingsplannen worden herzien om ook realisatie van dit tracédeel mogelijk te maken. Dit wordt juridisch-planologisch vastgelegd in onderhavig inpassingsplan.

1.4 *Leeswijzer*

Na bovenstaande inleiding wordt in hoofdstuk 2 meer inzicht gegeven in de probleemstelling en doelstellingen rondom de Traverse Dieren. Ook worden hier de deelgebieden, waaronder het plangebied van onderhavig inpassingsplan, nader beschreven. Tevens wordt aangegeven wat de focus en verhouding tot eerder uitgevoerde onderzoeken is.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de met dit plan beoogde inrichting van de Kanaalzone alsmede een beschrijving van de effectenstudie op basis waarvan het voorkeursscenario gekozen is. Daarnaast is in dit hoofdstuk aangegeven op welke wijze het voorkeursscenario zich verhoudt tot het eerdere MER (milieueffectrapport).

Vervolgens is in hoofdstuk 4 een overzicht gegeven van het relevante algemene beleid van Rijk, provincie, de regio en de gemeente. Hierbij is ingegaan op de beleidsmatige onderbouwing van de Traverse Dieren en de aandachtspunten en randvoorwaarden uit het beleidskader. Beleid wat specifiek van toepassing is op een bepaald milieuaspect is bij het desbetreffende milieuaspect weergegeven in hoofdstuk 5, waarin de gebiedsaspecten beschreven zijn. Het betreft de aspecten Verkeer, Geluid, Luchtkwaliteit, Externe Veiligheid, Bodem, Water, Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie, Natuur en Kabels en leidingen.

Hoofdstuk 6 geeft een beschrijving van de juridische planopzet. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling is vertaald in de juridische regeling.

De hoofdstukken 8 en 9 gaan over de uitvoerbaarheid van het plan. Aan de orde komen respectievelijk de economische uitvoerbaarheid en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Een zekere mate van herhaling ten opzichte van het eerdere inpassingsplan "Traverse Dieren" is niet te voorkomen. De daarbij geïnventariseerde beleidskaders en uitgevoerde onderzoeken hadden immers betrekking op de Traverse als geheel. Dit met inbegrip van de Kanaalzone die centraal staat in dit inpassingsplan. Hetzelfde geldt voor de probleembeschrijving die ten grondslag heeft gelegen aan de Traverse. Waar mogelijk wordt in deze toelichting echter zo concreet mogelijk ingegaan op de specifieke betekenis van en accenten binnen de Kanaalzone.

2 Traverse Dieren

2.1 Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen

2.1.1 Huidige situatie

Voor het gehele projectgebied van Traverse Dieren is sprake van zowel een verkeersprobleem als van een leefbaarheidsprobleem. Het leefbaarheidsprobleem kan daarbij niet los gezien worden van het verkeersprobleem. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de aard en de oorzaken van de problematiek. Hierbij is niet altijd scherp onderscheid te maken tussen de Kanaalzone en overige gebiedsdelen van het project; wel verschillen de accenten.

Verkeer en infrastructuur

Het verkeersprobleem bestaat uit een aantal componenten. Er is dus niet sprake van één knelpunt c.q. oorzaak. In en rondom Dieren doen zich dagelijks verschillende verkeersknelpunten voor. Deze knelpunten hebben raakvlakken met verschillende verkeersaspecten.



Figuur 2.1: Verkeer en infrastructuur rondom Traverse Dieren (N348 en N786)

Momenteel wordt de kern Dieren opgesplitst door een drietal druk bereden infrastructuurassen. In oost-west richting gaat het om de provinciale weg N348 (de Burgemeester De Bruinstraat) en de spoorverbinding Arnhem-Zutphen welke op korte afstand van elkaar zijn gelegen. In noord-zuid richting gaat het om de provinciale weg N786 (de Burgemeester Willemsestraat / Kanaalweg), gelegen binnen de Kanaalzone.

De kruisingen op de genoemde assen zijn allemaal gelijkvloers. Meerdere gelijkvloerse kruisingen in combinatie met een relatief hoog verkeersaanbod betekent dat de doorstroming, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk staan.

De N348 en de N786 hebben een dubbele functie. Enerzijds zijn beide wegen van belang voor de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Anderzijds worden de wegen ook gebruikt door het verkeer met een herkomst en/of bestemming in Dieren. Dit betekent dat er meerdere verkeersstromen gebruik maken van de provinciale wegen, waardoor sprake is van een relatief hoge verkeersdruk.

Het verkeer op de N348 kan de weg verlaten dan wel oprijden ter hoogte van de Doesburgsedijk, Zutphensestraatweg richting Ellecom, de Harderwijkerweg, de Prinsenstraat, de Wilhelminaweg/Spoorstraat en de Burgemeester Willemsestraat (overgaand in de Kanaalweg, N786). Elk van deze kruispunten is geregeld met verkeerslichten.

In de kern van Dieren ligt het intercitystation, dat ook een regionale functie heeft voor reizigers die per auto naar het station komen en verder reizen per trein. Daarnaast is het station van belang voor reizigers die de toeristisch-recreatief aantrekkelijke omgeving bezoeken. Van het spoor maken zowel personen- als goederentreinen gebruik. In de toekomst wordt het gebruik van de spoorlijn door Dieren (onderdeel van de zogeheten IJssellijn) geïntensiveerd als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Hierdoor gaan er meer treinen rijden en zijn de slagbomen per uur gemiddeld vaker gesloten dan in de huidige situatie.

Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Zonder obstakels zou de doorstroming van het verkeer op de N348 en de N786 niet in het geding zijn. De capaciteit van de afzonderlijke wegdelen zorgt in de huidige situatie in en rondom Dieren (nog) niet voor stagnerend verkeer. De problemen voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid ontstaan door de vele gelijkvloerse kruisingen en spoorwegovergangen die zich op korte afstand van elkaar bevinden. Het gevolg is:

1. Dat het verkeer wordt opgehouden bij de met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse kruisingen op de route N348/N786. Doordat op deze kruisingen verschillende verkeersstromen samenkomen, moet het verkeer met name in de spitsperioden lang wachten. Dit leidt tot sluipverkeer op de Harderwijkerweg, de Zutphensestraatweg, de Zuider Parallelweg en de Spankerenseweg.
2. Dat het verkeer wordt opgehouden als er een trein passeert. Deze hinder is het grootst voor het verkeer op de N786 (Kanaalzone). Al het verkeer op deze weg moet immers wachten bij een gesloten spoorwegovergang. Voor het verkeer op de N348 geldt dat met name de opstelruimte tussen het spoor en de parallel gelegen N348 de omvang van de hinder bepaalt.

Barrièrewerking

Behalve de doorstroming is de barrièrewerking die uitgaat van de N348 een knelpunt. Verkeer (zowel motorvoertuigen als langzaam verkeer) dat van Dieren-Noord naar Dieren-Zuid wil (en omgekeerd), kan de N348 slechts op één locatie ongelijkvloers kruisen, via de tunnel in de Molenweg. Op alle overige noord-zuid georiënteerde routes zijn verkeerslichten aanwezig, waardoor het verkeer vertraging ondervindt. De barrièrewerking tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Dieren wordt versterkt door het spoor. De breedte van deze as op zich zelf is ook een barrière, waardoor de hinder wordt vergroot. Hierdoor zijn beide dorpsdelen letterlijk en figuurlijk van elkaar gescheiden.

Verkeersveiligheid

De drukke en onoverzichtelijke situatie die is ontstaan door de aanwezigheid van de N348, het spoor, de verschillende spoorwegovergangen en enkele verkeerslichten binnen een relatief klein gebied is van invloed op de verkeersveiligheid. Onveiligheid wordt met name ervaren ter hoogte van het NS-station, tussen de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg. Bijna alle ongevallen hebben plaatsgevonden ter hoogte van de met verkeerslichten geregelde kruisingen.

Ondanks dat alle spoorwegovergangen in het dorp zijn beveiligd, staat ook hier de verkeersveiligheid onder druk. Landelijk is bekend dat langzaam verkeer regelmatig een rood sein negeert, met name in de buurt van stations waar treinen veelal nog langzaam rijden.

Milieu

Het leefbaarheidsprobleem omvat evenals het verkeersprobleem verschillende componenten. Vanwege de grote hoeveelheden (vracht)verkeer op de Traverse in de kern van Dieren en de relatief korte afstand van geluidgevoelige objecten tot de weg, wordt een hoge geluidbelasting ondervonden. De leefkwaliteit staat als gevolg van de geluidbelasting op de aangrenzende woningen onder druk. Het relatief grote verkeersaanbod heeft tevens consequenties voor de luchtkwaliteit en de externe veiligheid. Het gegeven dat de Traverse dwars door de kern van Dieren snijdt, legt extra druk op het vraagstuk van ruimtelijke inpassing en de daaraan gelieerde milieuproblemen. Daarnaast zijn er effecten op de leefkwaliteit door sluipverkeer.

Ruimtelijke inpassing

Tot slot vormen de onderdelen natuur en ruimtelijke kwaliteit een nadrukkelijk aandachtspunt voor de Traverse:

- De N348 doorsnijdt in Dieren-West het cultuurhistorisch waardevolle landgoed Hof te Dieren, aangewezen als rijksmonument en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.
- Het stationsgebied in Dieren heeft een belangrijke functie voor de transfer van trein naar andere vervoersmiddelen. Deze transferfunctie komt in de huidige situatie onvoldoende naar voren, dit wordt onder andere veroorzaakt door de ligging en de inrichting van de huidige weg.

2.1.2 Toekomstige situatie

Problemen zullen steeds groter worden bij 'niets doen'

De geschetste problemen doen zich in de huidige situatie al voor. De verwachting op basis van de diverse uitgevoerde onderzoeken is, dat door de verdere groei van de hoeveelheid verkeer en de intensivering van het gebruik van de spoorlijn de doorstroming en bereikbaarheid verder zal verslechteren. Bij 'niets doen' is de verwachting dat de komende jaren de problemen steeds groter worden, waardoor ook overdag steeds meer hinder wordt ondervonden en de leefbaarheid afneemt. De komende jaren zal de verkeersdruk in en rondom Dieren blijven groeien. Ook de plannen om het treinverkeer de komende jaren te intensiveren, doen de problematiek verergeren, omdat het (vracht)autoverkeer vaker zal moeten wachten voor een passerende trein.

2.2 Deelgebieden Traverse Dieren

Het tracé van de gehele Traverse Dieren kan in vier deelgebieden worden opgedeeld met een duidelijk verschil in karakter. Dit zijn:

- A. Landgoed Hof te Dieren;
- B. Station en omgeving;
- C. Dieren-Midden;
- D. Kanaalzone.

Het plangebied van onderhavig inpassingsplan omvat deelgebied D, de Kanaalzone. Voor een volledige beeldvorming worden echter ook de overige drie deelgebieden eerst kort omschreven. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de vier deelgebieden.



Figuur 2.2: Indeling van het studiegebied in vier deelgebieden [Googlemaps, 2011]

Deelgebied A: Landgoed Hof te Dieren

Hof te Dieren ligt in een brede landschapszone van Veluwe naar IJssel en is een ecologische verbindingszone met natuurgebieden en -elementen. Vrijwel het gehele deelgebied behoort tot het rijksmonument Hof te Dieren.

Deelgebied B: Station en omgeving

Deelgebied Station en omgeving ligt op de overgang van hoog (Veluwe) naar laag (IJsseldal). Centraal in dit deelgebied ligt het station van Dieren. De N348 grenst - loopt parallel - direct aan het stationsplein.

Deelgebied C: Dieren-Midden

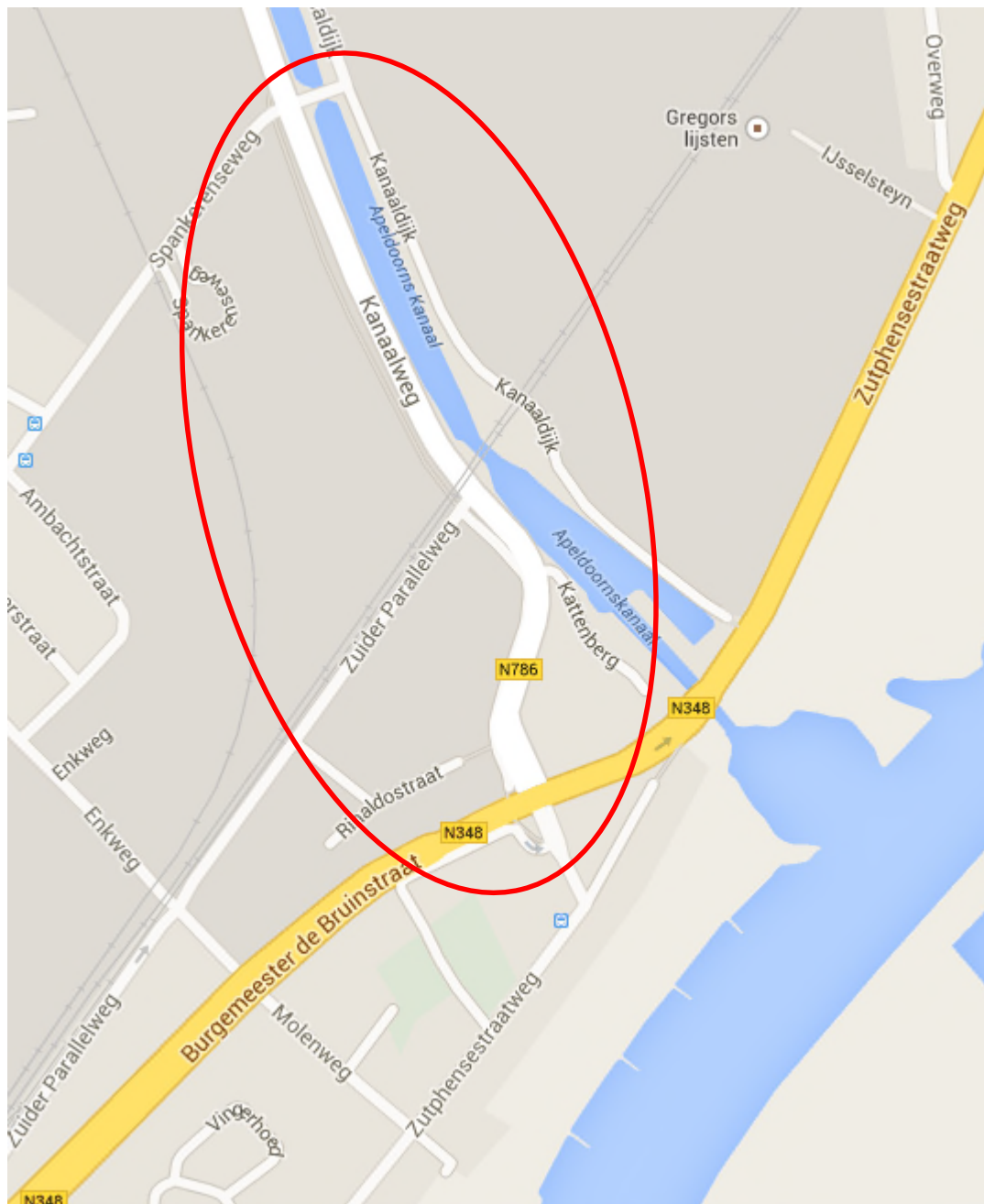
In dit deelgebied manifesteert de N348 zich nadrukkelijk in de openbare ruimte door het profiel, de inrichting, de verkeersintensiteit en hinder. De huizen vanuit de oude kern van Dieren liggen met hun achterzijden (achtertuinten) naar deze weg toe.

Deelgebied D: Kanaalzone

Deelgebied Kanaalzone omvat het gebied van het kruispunt Burgemeester de Bruinstraat - Burgemeester Willemsestraat - Zutphensestraatweg tot net voorbij (ten noorden van) het kruispunt Kanaalweg - Spankerenseweg. Zie Figuur 2.3 voor een kaartje met de straatnamen.

Van het noorden naar het zuiden toe buigt de Burgemeester de Bruinstraat in noordwestelijke richting af van de historische route van de Zutphensestraatweg. Kort na deze afbuiging ligt de kruising met de Burgemeester Willemsestraat, ofwel de N786 richting Apeldoorn. Direct na deze kruising maakt de weg een bocht naar rechts en daarna weer naar links. Hieromheen bevindt zich woon- en bedrijfsbebouwing. Aan de westzijde ligt een aantal woningen en het bedrijventerrein Rinaldostraat. Aan de oostzijde de woningen aan de Burgemeester Willemsestraat en aan de Kattenberg.

Deelgebied Kanaalzone wordt doorsneden door de spoorlijn, die met een brug haaks het kanaal kruist. Aan beide zijden van het kanaal liggen parallelwegen die de bedrijven ontsluiten. Meer naar het noordwesten toe, ten noordwesten van de spoorbrug, ligt de N786 direct parallel aan het kanaal. Het plangebied eindigt aan de noordzijde en stukje ten noorden van het kruispunt met de Spankerenseweg. Direct ten oosten van het plangebied ligt het Apeldoorns Kanaal.



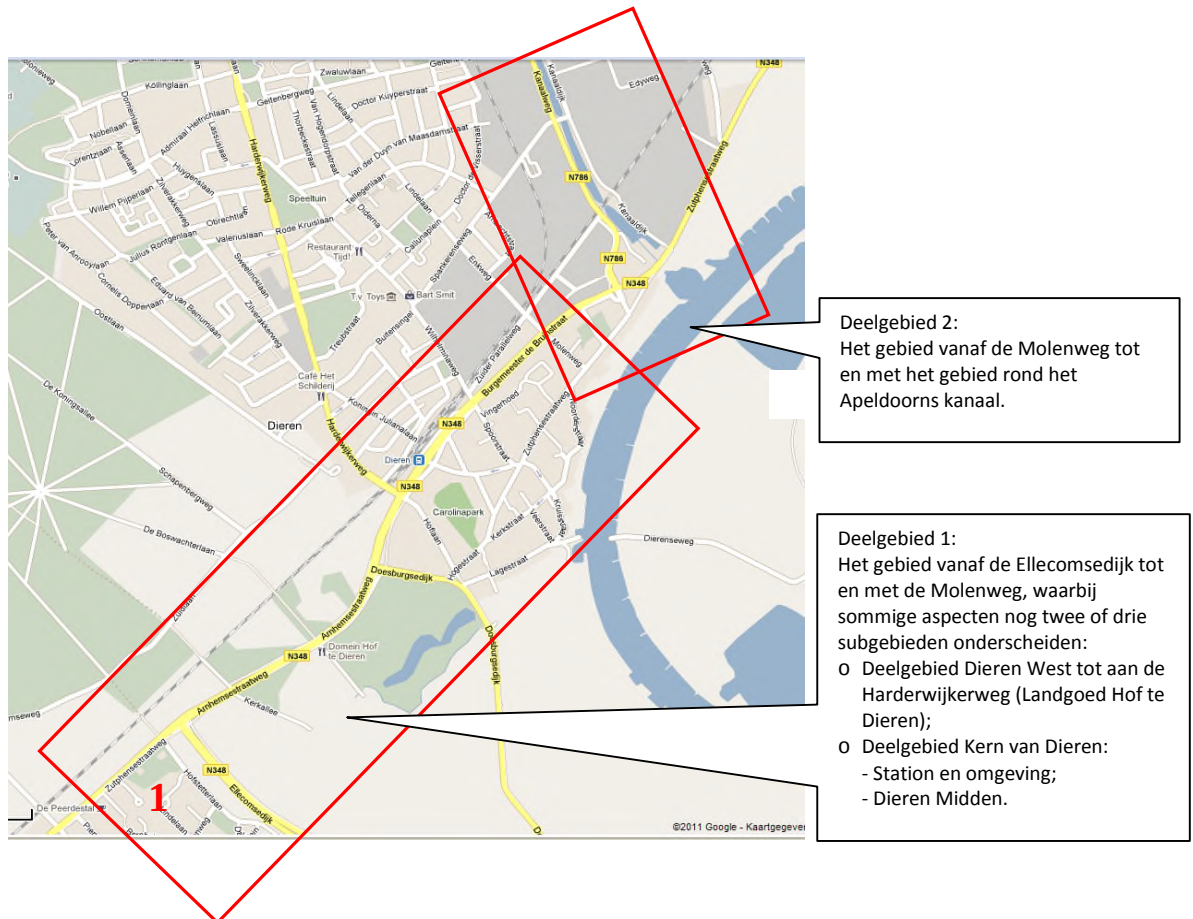
Figuur 2.3 Straatnamenkaartje

2.3 Focus en verhouding tot eerder onderzoek

De focus van dit inpassingsplan ligt op deelgebied D van het inpassingsplan "Traverse Dieren", de Kanaalzone. Bijzondere aandachtspunten in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn, gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- de effecten van het wegontwerp en het voorziene weggebruik op het woon- en leefklimaat;
- de ontsluiting van de Kanaalzone, waaronder het bedrijventerrein Rinaldostraat, uit een oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Vanuit het perspectief van milieueffectrapportage valt dit gebied vrijwel geheel samen met het gebied dat in het toenmalige MER is aangeduid als deelgebied 2, het gebied vanaf de Molenweg tot en met het gebied rond het Apeldoorns Kanaal. In Figuur 2.4 is dit deelgebied aangegeven.



Figuur 2.4: Overzicht plangebied Traverse Dieren met de opdeling in deelgebied 1 en 2 (Bron: maps.google.com)

Bij de voorbereiding van het inpassingsplan “Traverse Dieren” is de milieueffectrapportage zo opgezet, dat de keuze van de oplossing voor het ene deelgebied nagenoeg onafhankelijk kon worden gemaakt van de keuze voor het andere deelgebied. Op basis daarvan is voor deelgebied 2 de uitvoeringsvariant A gekozen, dat wil zeggen dat de aansluiting aan de westzijde van het Apeldoorns Kanaal is geprojecteerd. Deze hoofdk keuze blijft onveranderd. Binnen de keuze voor uitvoeringsvariant A doet zich als gevolg van de Raad van State-uitspraak de noodzaak voor om een nieuwe afweging te maken. Als uitgangspunt is daarbij genomen dat de percelen Burgemeester Willemsestraat 2, 4 en 6 moeten worden herbestemd omdat bij handhaving van de woonbestemming geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Uitgaande van die situatie is enerzijds gezien hoe met de gevolgen van het wegvallen van de desbetreffende woningen moet worden omgegaan. Anderzijds is nagegaan hoe de Kanaalzone (Rinaldostraat, Zuider Parallelweg, Burgemeester Willemsestraat en Kattenberg) het beste kan worden ontsloten, rekening houdend met de belangen van zowel bedrijven als bewoners.

Uitgangspunt voor de reparatie is dat voor het gehele project Traverse Dieren al een milieueffectrapportage, haalbaarheidsonderzoek en studies naar de landschappelijke inpassing zijn uitgevoerd, die aan de hand van de ingediende beroepen door de Raad van State zijn getoetst. Deze toetsing geeft op zichzelf geen aanleiding tot aanvulling of herziening van het eerder uitgevoerde onderzoek. Voor deelgebied 1 van het MER, samenvallend met de eerdere plandeelgebieden A, B en C,

geldt bovendien dat het inpassingsplan "Traverse Dieren" onherroepelijk is. Daarmee is ook het betrokken gedeelte van het Landschapsplan (bijlage bij het inpassingsplan) geborgd. Overigens wil dit niet zeggen dat de nieuw te maken belangenafweging zich per definitie in planologische zin dient te beperken tot de Kanaalzone; wel dat er op zichzelf geen reden is om de onherroepelijke delen van het inpassingsplan "Traverse Dieren" aan te tasten.

Mede gelet op het bepaalde in artikel 1.10, eerste lid van de Crisis en herstelwet¹ is daarom bij de voorbereiding van dit inpassingsplan uitgegaan van eerder verricht onderzoek. Daarbij is nagegaan of en in welke gevallen wijzigingen in regelgeving, beleid en/of prognose nopen tot actualisatie. Aanvullend onderzoek is verricht voor zover andere keuzes dan eerder in het inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013) gemaakt daartoe aanleiding geven. Waar nodig zijn wijzigingen in uitkomsten ten opzichte van het eerdere MER en/of haalbaarheidsonderzoek verantwoord in deze toelichting en bijbehorende bijlagen.

¹ "Indien een bestuursorgaan na vernietiging van een besluit door de bestuursrechter een nieuw besluit moet nemen, kan het dat besluit baseren op de feiten waarop het vernietigde besluit berustte, behoudens voor zover de onjuistheid of het onvoldoende vast staan van deze feiten een grond voor vernietiging was."

3 Kanaalzone Traverse Dieren

3.1 Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten heeft ten grondslag gelegen aan de gehele Traverse Dieren en is daarmee ook op het deelgebied Kanaalzone van toepassing:

- de Traverse Dieren wordt een provinciale weg met minimaal één en maximaal twee rijstroken per rijrichting;
- de maximale snelheid wordt 50 km/uur binnen de bebouwde kom;
- landbouwverkeer wordt bij voorkeur niet toegelaten op de Traverse;
- langs de Traverse Dieren komt geen doorlopende fietsroute, het (brom)fietsverkeer wordt afgewikkeld over separate (brom)fietsroutes;
- de Traverse Dieren krijgt in verband met de doorstroming een minimaal aantal aansluitingen op het lokale wegennet.

Op basis van deze algemene uitgangspunten is een nadere uitwerking gemaakt van het wegontwerp. Om een nieuwe afweging voor de Kanaalzone te maken en de begrenzing daarvan te bepalen is via een proces van verkenning, trechtering en beoordeling een aantal scenario's beschreven en onderling vergeleken. Dit is gebeurd in de "Effectenstudie IP Kanaalzone Traverse Dieren" (zie bijlage I). Op basis van deze effectenstudie is het voorkeursscenario bepaald. Vertegenwoordigers van zowel een aantal bedrijven als van de bewoners van de Kanaalzone zijn op verschillende momenten over de aanpak en uitkomsten van het onderzoek geïnformeerd, voorafgaand aan de fase van de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan. Daarbij is de gelegenheid gegeven om te reageren en specifieke wensen naar voren te brengen.

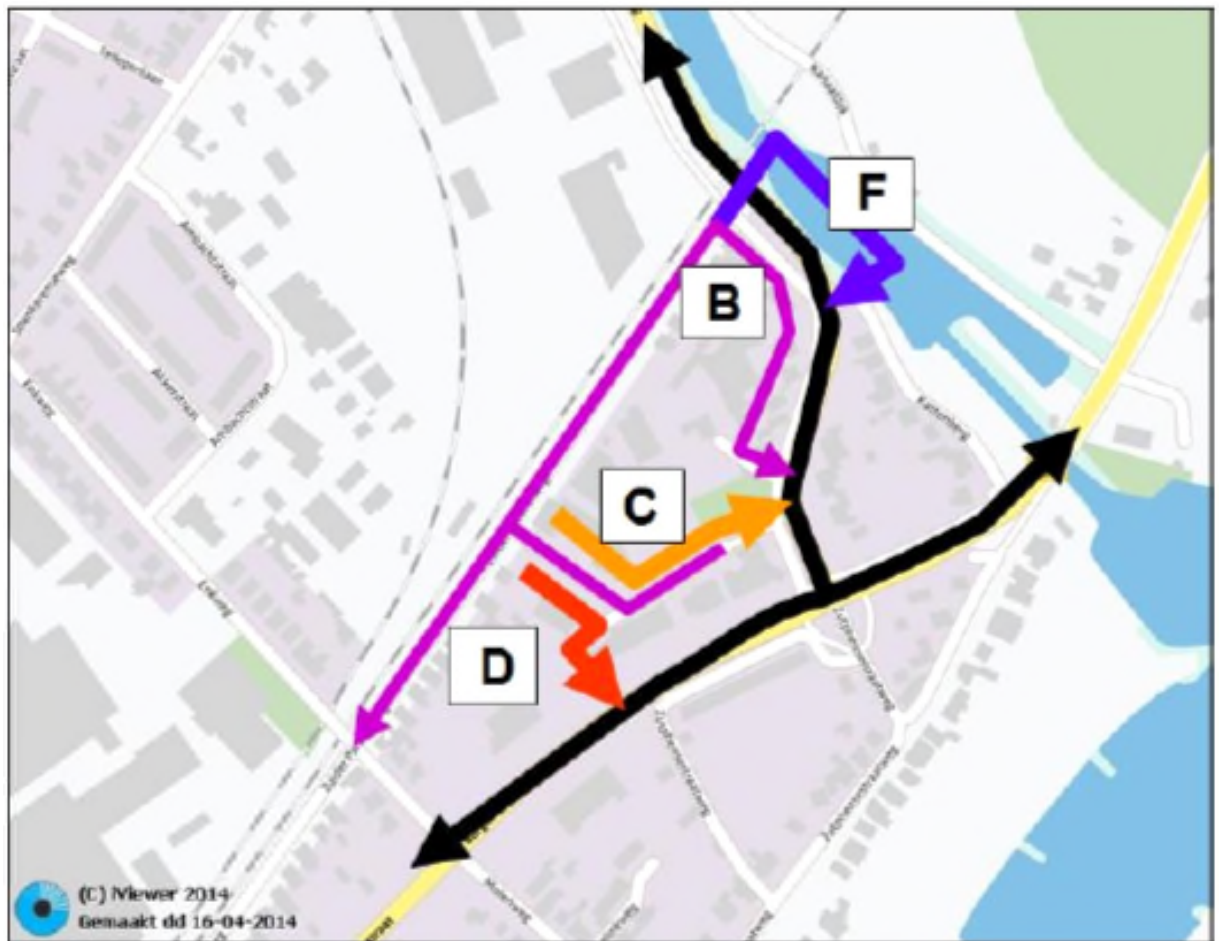
3.2 Effectenstudie en voorkeursscenario

3.2.1 Effectenstudie

In de effectenstudie zijn in eerste instantie acht nieuwe scenario's beschouwd, naast de autonome situatie (scenario AO) en het scenario conform het oorspronkelijke plan Traverse Dieren 2013 (scenario B). Vervolgens heeft een trechtering plaatsgevonden op basis van doelmatigheid en haalbaarheid, de verhouding tussen de verwachte investering ten opzichte van het oplossend vermogen en de aansluiting op het beleid van gemeente, provincie, ProRail en de waterschappen Rijn en IJssel en Vallei en Veluwe. Na trechtering zijn de volgende scenario's als meest kansrijk naar voren gekomen:

- Scenario B: ontsluitingsstructuur deelgebied 2 conform plan Traverse Dieren;
- Scenario C: ontsluiting Kanaalzone met verbinding op N786 met VRI;
- Scenario D: ontsluiting Kanaalzone met verbinding op N348 met VRI;
- Scenario F: ontsluiting Kanaalzone met parallelroute N786 tunnelbak Zuider-Parallelweg.

In **Figuur 3.1** zijn deze scenario's verbeeld.



Figuur 3.1 Verbeelding scenario's B, C, D en F uit de Effectenstudie

Deze kansrijke scenario's zijn vervolgens verder vergeleken op basis van de volgende beoordelingscriteria:

1. Hoofddoelstelling van het project;
2. Verkeersafwikkeling;
3. Veiligheid;
4. Ruimtelijke kwaliteit;
5. Geluidhinder;
6. Luchtkwaliteit;
7. Financiële gevolgen en verwervingsopgave.

Bereiken van de hoofdbeleidsdoelstellingen

De scenario's onderscheiden zich het meest op de criteria 'doorstroming op de Traverse' en 'ontsluiting Kanaalzone op Traverse'. De scenario's C en D verstoren en beïnvloeden de doorstroming op een negatieve wijze vanwege de extra aansluitingen op de N-wegen (N348/N786) en wijken daarmee af van het beleidsprincipe 'zo min mogelijk aansluitingen op N-wegen'. Scenario's C en D scoren positief vanwege de directe en volledige aansluiting van de Kanaalzone op de Traverse.

Effecten verkeersafwikkeling

Op het gebied van verkeersafwikkeling vormen alle scenario's een (forse) verbetering ten opzichte van de autonome situatie. Scenario B en F zijn het meest gunstig. Scenario C en D zijn iets minder gunstig vanwege de extra stops die beide scenario's tot gevolg hebben door de extra aansluitingen.

Voor de omrijdbewegingen verschillen de scenario's C en D in negatieve zin als het gaat om de ontsluiting van de bewoners aan de Burgemeester Willemsestraat. Voor de Rinaldostraat en Zuider Parallelweg scoren C en D positief ten aanzien van het aspect 'omrijden'. Voor de ontsluiting van de Kattenberg is er geen onderscheid in de scenario's.

Effecten verkeersveiligheid

De beoordeling binnen verkeersveiligheid laat op de verschillende aspecten een wisselend beeld zien. Scenario B scoort negatief vanwege de effecten van het 'éénrichtingscircuit' in combinatie met een profiel dat weliswaar voldoet aan de minimale ontwerprichtlijnen maar incidenteel kan leiden tot ongewenste verkeerssituaties. Scenario C scoort negatief vanwege de uitwisseling van verkeer(soorten) op korte afstand van elkaar en leidt daarmee tot potentiële ongevallen (kop-staart ongevallen). Scenario's D en F zijn het meest veilig te noemen. Binnen verkeersveiligheid spitst de afweging zich toe op de scenario's D en F. Scenario F scoort minder sterk vanwege het deels mengen van fietsers met vrachtverkeer, en scenario D vanwege een extra kruispunt op de N348 dat tot een nieuw conflictpunt leidt en tot potentiële ongevallen.

Effecten financiële gevolgen en verwervingsopgave

De investeringskosten van alle scenario's liggen dicht bij elkaar en zijn daarmee niet onderscheidend. Bij het realiseren van scenario F is aankoop van één woning nodig en voor scenario D aankoop van één bedrijf. De aankoop van een bedrijf wordt negatiever beoordeeld dan de aankoop van één woning.

Effecten ruimtelijke kwaliteit

Het beeld ten aanzien van de belevingswaarde is divers. De toe- en afnames in de onderscheiden deelgebieden resulteren veelal in een neutraal effect. Alleen scenario B scoort negatief, met name vanwege het (vracht)verkeer op de parallelweg west van de Burgemeester Willemsestraat. Vanwege het amoveren van woningen in alle scenario's en een bedrijfsgebouw in scenario D, is er sprake van aantasting van gebruikswaarde. Alle varianten scoren hierop negatief.

Effecten geluidhinder en luchtkwaliteit

Wat geluidhinder betreft scoren alle scenario's beter ten opzicht van de referentiesituatie. De scenario's C en F scoren daarbij gelijkwaardig en scoren beide positiever dan scenario's B en D.

Wat betreft luchtkwaliteit vormt scenario F een beter uitgangspunt dan de overige scenario's.

3.2.2 Voorkeursscenario

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.

3.3 Beschrijving voorkeursscenario

Het plangebied van het voorkeursscenario en daarmee onderhavig inpassingsplan beslaat het tracédeel van het kruispunt Burgemeester de Bruinstraat - Burgemeester Willemsestraat tot net voorbij het kruispunt Kanaalweg - Spankerenseweg. In bijlage II en Figuur 3.2 is het wegontwerp weergegeven. Het tracé van het voorkeursscenario wordt onderstaand van zuid naar noord beschreven. Vervolgens is nader ingegaan op de ontsluiting van de bedrijven aan de Rinaldostraat en op het fietsverkeer.

Tot slot is een overzichtstabel opgenomen waarin de ontwerpwijzigingen van het voorkeursscenario van de Kanaalzone ten opzichte van het inpassingsplan "Traverse Dieren" 2013 zijn weergegeven.

3.3.1 Beschrijving tracé voorkeursscenario

Tussen de Wilhelminaweg en de Burgemeester Willemsestraat volgt het tracé de huidige weg maar wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. Het kruispunt Burgemeester de Bruinstraat - Burgemeester Willemsestraat blijft net als voorheen geregeld met een verkeersregelininstallatie. Wel wordt het kruispunt wat ruimer: er komen meer opstelstroken. Deze ruimte wordt genomen aan de noordoostzijde van het kruispunt, waar de woningen Burgemeester Willemsestraat 2 tot en met 14 worden geamoveerd.

Het gedeelte Burgemeester Willemsestraat – Kanaalweg wordt vormgegeven als een stedelijke gebiedsontsluitingsweg met 1 x 2 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 50 km/h. Ter hoogte van de Kattenberg wordt de aansluiting iets naar het zuiden verschoven. Hier wordt de woning Kattenberg 33 geamoveerd om voldoende ruimte te maken voor een verruiming van deze aansluiting en de aanleg van een geluidscherm. Verruiming van de aansluiting is nodig ten behoeve van het verkeer van en naar de Kattenberg en bedrijventerrein Rinaldostraat.

Direct na de aansluiting op de Kattenberg begint de tunnelbak en loopt het tracé omlaag. Vervolgens kruist het tracé de doorgetrokken Zuider Parallelweg en de spoorlijn Arnhem – Zutphen ongelijkvloers. Hierna loopt het tracé weer omhoog, de tunnelbak uit. Het kruispunt met de Spankerenseweg wordt gereconstrueerd, er komen meerdere opstelstroken en een verkeersregelininstallatie (VRI). Voor het vrachtverkeer van en naar de Kanaaldijk wordt de brug over het Apeldoorns Kanaal aangepast. Er komt naast de bestaande brug een nieuwe brug te liggen waarbij de bestaande brug bedoeld is voor het uitgaand verkeer en de nieuwe brug voor het ingaande verkeer. Het tracé eindigt na het kruispunt met de Spankerenseweg.

3.3.2 Ontsluiting bedrijventerrein Rinaldostraat

In het voorkeursscenario worden de bedrijven aan de Rinaldostraat via de aansluiting Kattenberg ontsloten op de N786. Hiertoe wordt parallel aan de oostzijde van de Burgemeester Willemsestraat een volwaardige verbindingsweg gemaakt, die vervolgens langs het spoor over de tunnelbak wordt geleid en aansluit op de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat. Ten behoeve van deze verbindingsweg wordt een damwand langs het kanaal geplaatst. Het bestaande 'kruispunt Kattenberg' wordt op de N786 voorzien van een (linksaf) voorsorteervak vanuit de richting Apeldoorn, zodat een veilige verkeerssituatie ontstaat.

Voor vrachtverkeer komen er geen aparte voorzieningen. Het vrachtverkeer wikkelt met het overige verkeer af over de nieuwe infrastructuur. Alle wegen zijn gedimensioneerd op het ontwerpvoertuig CROW vrachtauto met oplegger.



Figuur 3.2: Wegontwerp

3.3.3 Fietsverkeer

Voor de verbinding Dieren – Zutphen wordt de Zutphensestraatweg gebruikt. Ter plaatse van de sluis van het Apeldoorns Kanaal wordt aangesloten op het vrijliggende fietspad aan de IJsselkant, bereiden in twee richtingen. Hier wordt aangesloten op een, aan de zuidzijde van de sluis, in twee richtingen bereiden fietspad.

De spoorwegkruising in de Burgemeester Willemsestraat verdwijnt voor fietsers. De alternatieve routes lopen via de Molenweg en de Kanaaldijk. Ontsluiting per fiets vanaf de Kattenberg verloopt via de nieuwe parallelle route via de tunnelbak richting de Zuider Parallelweg of via een fiets-/voetpad richting het kruispunt Burgemeester Willemsestraat/Burgemeester de Bruinstraat, waarna de gewenste richting gevolgd kan worden.

3.3.4 Wijzigingen inpassingsplan

In Tabel 3.1 zijn de ontwerpwijzigingen van het voorkeurscenario van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" ten opzichte van het inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013) weergegeven.

Tabel 3.1 Ontwerpwijzigingen Kanaalzone ten opzichte van inpassingsplan "Traverse Dieren" 2013

Onderdeel	Variant A MER 2012 / inpassingsplan "Traverse Dieren" 2013	Voorkeurscenario IP Kanaalzone 2014
Plangebied	Plangebied conform de bestemming Verkeer (hoofdzakelijk de wegenstructuur)	Vergroting plangebied als gevolg van de extra te amoveren woningen aan de Burgemeester Willemsestraat en de nieuwe ontsluiting van de Rinaldostraat
Ontsluiting bedrijventerrein Rinaldostraat	Ontsluiting verkeer van het bedrijventerrein aan de noord/oostzijde: via de Zuider parallelweg langs de westzijde van de tunnel van de N786 (éénrichtingsverkeer). De parallelweg krijgt een ontsluiting op de N786 ter hoogte van het fietspad naar de Rinaldostraat	Ontsluiting verkeer van het bedrijventerrein aan de noord/oostzijde: via de Zuider parallelweg over de tunnelbak, langs de oostzijde van de tunnel van de N786 (tweerichtingsverkeer). Deze weg ten oosten van de tunnel krijgt een ontsluiting op de N786 ter hoogte van de Kattenberg. De parallelweg ten westen van de tunnel blijft ongemoeid en behoudt een ontsluiting op de N786 ter hoogte van het fietspad naar de Rinaldostraat
Apeldoorns Kanaal	Behoud van beschoeiing en oeververdediging bestaande uit steenbestorting	Aanleg van een damwand in het kanaal ter ondersteuning van de nieuw te realiseren parallelweg langs het kanaal
Ligging voet- en fietspad	Realisatie fietspad: na de oversteek van het Apeldoornse kanaal (richting het westen) ligt het fietspad parallel langs het Apeldoornse kanaal (richting het noorden) en buigt deze af over de tunnelbak langs het spoor (richting het westen)	Aan beide zijde van de Burgermeester Willemsestraat is met de bestaande ventweg aan de 'westkant', en de nieuwe parallelle route aan de 'oostkant' voorzien in het afwikkelen van fietsverkeer. Deze routes vormen de verbinding en schakel met de Zuider Parallelweg. Daarnaast bestaat er een fiets-/voetpad ontsluiting tussen de Kattenberg en de Burgermeester Willemsestraat; tussen Kattenberg 7a en 9 richting de kruising Traverse (N348) - Burg. Willemsestraat (N786). Van hieruit zijn alle richtingen te volgen.
Te amoveren woningen	Sloop van 4 woningen aan de Burgemeester Willemsestraat (nr. 8, 10, 12 en 14)	Sloop van 4 woningen aan de Burgemeester Willemsestraat (nr. 8, 10, 12 en 14)
	Behoud van 3 woningen aan de Burgemeester Willemsestraat (nr. 2, 4 en 6)	Sloop van 3 woningen aan de Burgemeester Willemsestraat (nr. 2, 4 en 6) als gevolg van uitspraak Raad van State
	Behoud pand Kattenberg 33	Sloop pand Kattenberg 33 als gevolg van benodigde ruimte voor de alternatieve ontsluiting van het bedrijventerrein
Geluidsscherm	Aanleg geluidsscherm ten noorden van de woning Kattenberg 33	Verschuiving geluidsscherm ten plaatse van te amoveren woning Kattenberg 33 tot aan woning Kattenberg 31
	Aanleg geluidsscherm ten oosten van de Burg. Willemsestraat: ten westen van achtertuinen Kattenberg 23 t/m 33	Aanleg geluidsscherm ten oosten van de Burg. Willemsestraat met een hoogte van 2,0 meter aansluitend op de schermen op de perceelsgrenzen van de woningen aan de Kattenberg

3.4 MER en keuze voorkeursscenario

3.4.1 M.e.r.-procedure bij inpassingsplan "Traverse Dieren"

Voor de realisatie van de Traverse Dieren is bij de procedure voor het inpassingsplan "Traverse Dieren" een uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Deze procedure heeft haar betekenis behouden voor het nu voorliggende inpassingsplan. Een m.e.r. dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het m.e.r. worden keuzes ten aanzien van de (ruimtelijke) inrichting afgewogen op basis van milieueffecten.

De afkortingen m.e.r. en MER

Bij milieueffectrapportages komt men vaak de afkortingen m.e.r. en MER tegen. Het is gebruikelijk om deze afkortingen, elk met een eigen betekenis, te gebruiken:

- de afkorting MER staat voor Milieueffectrapport: het document dat op basis van de startnotitie en het advies over de reikwijdte en detailniveau van de Commissie voor de m.e.r. voor het MER wordt opgesteld;
- de afkorting m.e.r. staat voor de procedure voor de milieueffectrapportage: het gehele proces met de inspraak, de advisering en het onderzoek dat nodig is. Het MER is hiervan één van de resultaten.

Gecombineerde plan- en project- m.e.r.

Het tracé voor de Traverse Dieren is gedeeltelijk meteen juridisch bindend vastgelegd in het inpassingsplan "Traverse Dieren" en wordt voor het resterende deel in het nu voorliggende inpassingsplan geborgd. Daardoor is het inpassingsplan niet meer kaderstellend. Op basis hiervan is in de m.e.r.-systematiek sprake van een besluit. Het MER is vanuit dit oogpunt dan ook een project-MER. Echter, gezien de nabijheid van Natura 2000-gebieden is ook een passende beoordeling uitgevoerd. Dit is conform de Wet milieubeheer een reden waarom tevens een plan-m.e.r.-procedure is doorlopen, resulterend in een plan-MER. Vanuit eerder genoemde redenen is het MER dus een gecombineerde plan- en project-MER geworden.

MER Traverse Dieren 2012

Het MER Traverse Dieren (Deel A en B, aangepaste versie) d.d. 12 november 2012 biedt inzicht in de milieueffecten van de Traverse. Naast de effectbeschrijving bevat het MER ook een toets van het doelbereik (de mate waarin de doelstellingen worden gerealiseerd) van de Traverse Dieren.

In het kader van het MER zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek van de Traverse Dieren ontwikkeld, zogenaamde alternatieven. Hiervoor is een uitgebreid voortraject doorlopen, waarin een groot aantal oplossingsrichtingen de revue heeft gepasseerd.

In het MER (2012) is de Traverse Dieren in twee aparte delen onderscheiden. Deze delen zijn weergegeven in Figuur 2.4. De Traverse Dieren is in de volgende twee deelgebieden verdeeld:

- Deelgebied 1: het gebied vanaf de Ellecomse dijk tot en met de Molenweg;
- Deelgebied 2: het gebied vanaf de Molenweg tot en met het gebied rond het Apeldoornse kanaal, ook wel aangeduid als de Kanaalzone.

Hierbij vormt ieder deelgebied een 'zelfstandig' gebied waarvoor een keuze is gemaakt uit de in dit MER onderzochte alternatieven en varianten. De keuze voor een oplossing in de hoofdtraverse (deelgebied 1) hangt (fysiek) dus niet samen met de keuze voor de inrichting van de Kanaalzone (deelgebied 2). Het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" en daarmee ook de oplegnotitie MER, heeft alleen betrekking op deelgebied 2 uit het MER bij het inpassingsplan "Traverse Dieren": de Kanaalzone.

Onderzochte alternatieven en varianten Kanaalzone in het MER

Voor de Kanaalzone zijn de volgende alternatieven en varianten in het MER (2012) onderzocht.

Huidige situatie

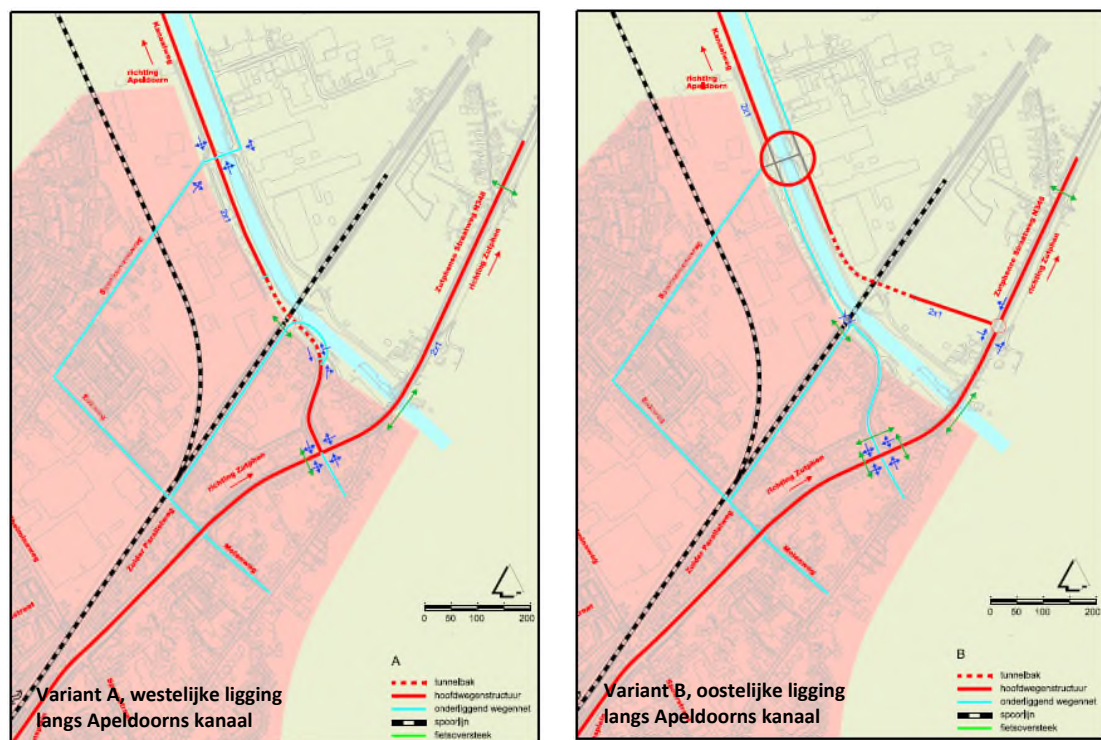
In de huidige situatie rijdt het verkeer met bestemming Apeldoorn vanuit de kom Dieren via het kruispunt N348 - Burgemeester Willemsestraat/Kanaalweg westelijk van het kanaal richting het noorden. Hier is sprake van een gelijkvloerse kruising met het spoor. De Kanaaldijk, gelegen aan de oostkant van Apeldoorns Kanaal, is in de huidige situatie niet bereikbaar vanaf de N348.

0+-alternatief

Het 0+-alternatief kent enkele aanpassingen in de Kanaalzone. De kruising met het spoor blijft gelijkvloers. Wel wordt het profiel van de weg aangepast tussen het spoor en de kruising met de Traverse. De as van de weg verschuift en komend vanuit de richting Apeldoorn komt er een dubbele rechtsafer naar de Traverse in de richting van Arnhem.

Variant A en B

In de Kanaalzone zijn twee varianten mogelijk voor de aansluiting met de N768 voor verkeer richting Apeldoorn, zie onderstaande Figuur 3.3. Belangrijkste verschil tussen de twee varianten is de positionering van de aansluiting met de N768 ten opzichte van het Apeldoornse kanaal: variant A aan de westzijde en variant B aan de oostzijde van het kanaal.



Figuur 3.3 Varianten A en B uit het MER

Keuze voorkeursalternatief en vervolg uitgevoerde m.e.r.-procedure

De samenvattende effectbeschrijvingen en –beoordelingen van de alternatieven per thema, zijn belangrijke input voor de keuze van een voorkeursalternatief voor de Traverse Dieren. Deze keuze is vervat in een Tracékeuzenotitie (Antea Group, 27 september 2011). Naast de resultaten van het MER, zijn in deze notitie ook andere factoren, zoals de kosten voor aanleg, beheer en onderhoud van de toekomstige Traverse, afgewogen.

Op grond van het MER is geconcludeerd dat er voor de Kanaalzone tussen uitvoeringsvariant A en B voor wat betreft de doelstelling Verkeer en Infrastructuur geen onderscheid is. Als het gaat om de doelstelling Ruimtelijke inpassing leveren uitvoeringsvarianten A en B geen bijdrage aan de Ruimtelijke inpassing binnen respectievelijk het dorp en het buitengebied. Variant B heeft wel grote (negatieve) gevolgen voor de bestaande natuur- en cultuurhistorische waarden.

Op 30 oktober 2012 hebben Gedeputeerde Staten het voorkeurstracé in het inpassingsplan "Traverse Dieren" vastgelegd. Hierop is door de Commissie m.e.r. op 7 maart 2013 een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht en vervolgens op 1 mei 2013 het definitieve toetsingsadvies. Tenslotte is het inpassingsplan "Traverse Dieren" op 26 juni 2013 door Provinciale Staten vastgesteld. Voor de Kanaalzone is hierin uitvoeringsvariant A, de westelijke ligging van de N34 langs het Apeldoornse Kanaal, als voorkeurstracé opgenomen.

3.4.2 M.e.r.-aspecten inpassingplan "Kanaalzone Traverse Dieren"

Als gevolg van planologische wijzigingen in de Kanaalzone kunnen mogelijk andere milieueffecten optreden dan beschreven in het eerder opgestelde MER Traverse Dieren. In de oplegnotitie bij het MER (zie bijlage III) is inzicht gegeven in de gevolgen voor milieueffecten van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren". Concreet is onderzocht of het voorkeursscenario van onderhavig plan tot andere effecten kan leiden ten opzichte van de voorkeursvariant van de Kanaalzone uit het MER Traverse Dieren, in het bijzonder de voorkeursvariant (variant A) van de Kanaalzone uit het "MER Traverse Dieren". Dit inzicht wordt gegeven in de beoordelingstabellen en bijbehorende toelichtingen in de oplegnotitie.

Hieruit blijkt dat het voorkeursscenario qua milieueffecten sterk vergelijkbaar is met variant A uit het MER. Op enkele aspecten leidt het voorkeursscenario tot licht andere beoordelingen (vanwege de sloop van woningen e.d.), dit zijn echter zeer lokale effecten en veelal licht positievere beoordelingen. Er is geen aanleiding om de variantenafweging uit het MER te herzien.

4 Beleid

In dit hoofdstuk wordt het voor dit inpassingsplan relevante beleid weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt in geldend(e) beleid en wetgeving op verschillende niveaus, te weten nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau.

Het beleid wat specifiek samenhangt met een gebiedsaspect is (nader) beschreven in de desbetreffende paragraaf in hoofdstuk 5.

4.1 Rijkskader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (2012)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

Het Rijk zet met de structuurvisie het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- "het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn".

De regio Arnhem-Nijmegen is door het Rijk aangewezen als een 'Stedelijke regio met topsectoren'. Dieren grenst aan deze regio.

4.2 Provinciaal kader

Ontwerp Omgevingsvisie en -verordening

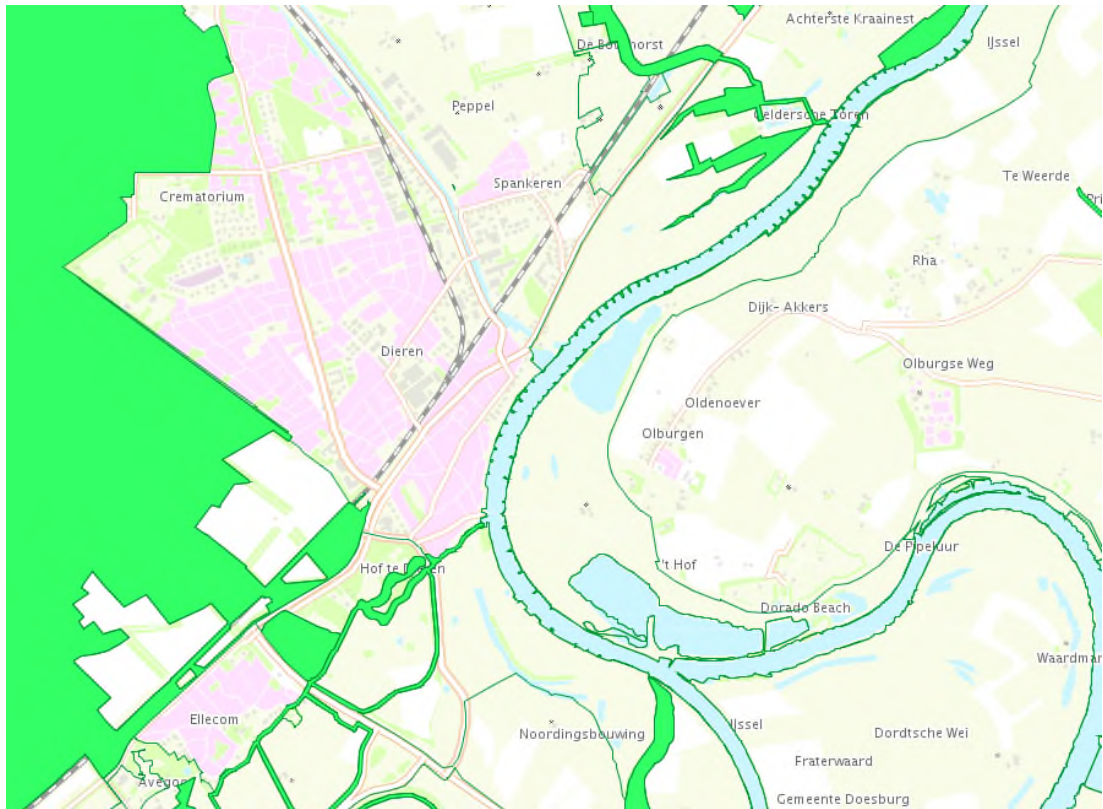
Medio 2014 wordt voor de gehele provincie Gelderland een omgevingsvisie en omgevingsverordening verwacht. Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in de nieuwe Omgevingsvisie. Voor de Traverse Dieren heeft het geen gevolgen, in de visie wordt rekening gehouden met de uitvoering hiervan en worden geen verdere belemmeringen verwacht.

Streekplan Gelderland (2005) en EHS streekplanherziening (2014)

Het streekplan kiest voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie stuurt en daarbij op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht op het terrein van natuur, water, stedelijke functies en infrastructuur. Verder laat de provincie meer over aan (samenwerkende) gemeenten. Dieren valt daarbij in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Dieren en de N348 is aan alle kanten omgeven door waardevol landschap. Tevens behoort het hele gebied tot Nationaal landschap Veluwe.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Gelderland, derde herziening (2013)

De regels in de verordening hebben betrekking op gebiedsgerichte thema's, zoals verstedelijking, wonen, Ecologische Hoofdstructuur, waardevol open gebied en nationaal landschap. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan op deze regels afstemmen. De voorschriften in de ruimtelijke verordening zijn gebaseerd op de provinciale structuurvisie (Streekplan Gelderland 2005), streekplanuitwerkingen en –herzieningen. De verordening is slechts een juridische vertaling van dit beleid, er is geen nieuw beleid aan toegevoegd. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de EHS is geregeld in de Ruimtelijke Verordening Gelderland.



Figuur 5.1: EHS plangebied Traverse Dieren



Figuur 5.2: Ligging Nationaal Landschap de Veluwe (rood is studiegebied) [Provincie Gelderland, 2007]

Provinciale Milieuverordening Gelderland (2009)

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat de verplichting een verordening ter bescherming van het milieu vast te stellen. In Gelderland wordt hier invulling aan gegeven door de Provinciale milieuverordening Gelderland (PmG). In de PmG zijn onder andere over stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, bodemsanering, afval en ontheffingen regels gesteld.

Gelders Milieuplan 4 (2010)

Het Gelders Milieuplan 4 biedt een beeld van het Gelderse milieubeleid. Het milieubeleid is uitgewerkt in zeven milieuthema's: lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, natuur en biodiversiteit, klimaat en verantwoordelijkheid voor duurzaamheid. Het plan bevat beleidsinhoudelijk geen nieuwe thema's ten opzichte van het Gelders Milieuplan 3.

Verkenning Milieuambities Traverse Dieren (2010)

De verkenning geeft naast de wettelijke normen ook een beschrijving van de ambitie per milieuaspect. De ambitie ter hoogte van Dieren wordt voor diverse milieuaspecten scherper gesteld dan de wettelijke normen. Het document gaat in milieuaspecten geluid, trillingen, lucht, bodem, externe veiligheid water en lichthinder.

Provinciaal verkeer- en vervoersplan 2 PVVP-2 (2004)

Verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid zijn de drie pijlers van het PVVP-2. Het PVVP-2 heeft onder andere tot doel het aantal verkeersdoden verder terug te dringen. In het PVVP-2 is de ambitie verwoord dat gezorgd moet worden voor een duurzame mobiliteit met een goede kwaliteit van de leefomgeving van mensen. In de dynamische beleidsagenda zijn de beoogde maatregelen voor Dieren en omgeving opgesomd.

Gelders Fietsnetwerk aan kop (2010)

De provincie Gelderland heeft samen met de 6 regio's dit beleidsstuk opgesteld ter bevordering van het gebruik van de fiets. Het is specifiek gericht op het versterken van het bovenlokale fietsnetwerk, het fietsknooppuntsysteem, afstemming tussen recreatie & toerisme/verkeer & vervoer en het imago van de aantrekkelijkste fietsprovincie van Nederland.

4.3 Regionaal en lokaal kader

Masterplan Openbaar Vervoer KAN (2008) Regionale Structuurplan 2005-2020 (2005)

In het Masterplan wordt onder meer ingezet op een regionaal openbaar vervoersnetwerk in de vorm van een lightrailstelsel, waaronder ook de lightrail Arnhem-Dieren. Het RSP stelt dat infrastructurele knooppunten aantrekkelijke vestigingsplekken voor stedelijke functies zijn als gevolg van goede (multimodale) bereikbaarheid. De treinstations zijn belangrijke knooppunten waar trein, bus en auto bij elkaar komen en kunnen als brandpunten worden beschouwd in stedelijke ontwikkeling. Dieren wordt beschouwd als een nieuwe subcentrum rond een infrastructureel knooppunt. Het project Traverse Dieren sluit aan bij de regionale ambitie om het bestaand stedelijk gebied beter, efficiënter en hoogwaardiger te benutten.

Ruimtelijke Structuurvisie (2006)

Het toekomstige ruimtelijke beleid van de gemeente Rheden staat verwoord in de structuurvisie. Hierin wordt Dieren gezien als streekverzorgend centrum. In tegenstelling tot andere kernen zijn er in Dieren nog mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Traverse Dieren neemt daarbij een belangrijke en bijzondere positie in. Voor dit project is een apart structuurplan opgesteld.

Structuurplan Centraal ontwikkelingsgebied Dieren (2005)

Het Structuurplan vormt het ruimtelijk kader van het project Traverse Dieren. Het geeft een ruimtelijke oplossing voor vijf centrale problemen in Dieren:

1. de barrièrewerking van spoor en weg;
2. de verkeersafwikkelingsproblemen;

3. de aantasting van het leefmilieu;
4. het ontbreken van een goede schakel in de noord-zuidverbinding;
5. de doorsnijding en versnippering van de Ecologische Hoofdstructuur in Dieren-West.

Verkeersveiligheidsplan (2000)

Om de nadelige gevolgen van het groeiende autoverkeer in te perken heeft de gemeente in haar Verkeersveiligheidsplan gekozen om de uitgangspunten van 'Duurzaam Veilig' op het wegennet toe te passen. In het Verkeersveiligheidsplan zijn uitspraken gedaan over toekomstige structurerende maatregelen voor langzaam verkeer, autoverkeer en verblijfsgebieden. Het plan bevat een wegcategorisering die bestaat uit een hoofdwegenstructuur en uit verblijfsgebieden. De ontsluitende wegen in Dieren omvatten de N348/ Burgemeester de Bruinstraat en de Kanaalweg (met vrijliggende fietsvoorzieningen), alsmede de Harderwijkerweg, Imboslaan, Spankerenseweg, Wilhelminaweg en Piersonstraat (met aanliggende fietsstroken). De Harderwijkerweg blijft een ontsluitende functie behouden. De Wilhelminaweg tussen Spankerenseweg en Burgemeester de Bruinstraat wordt als verblijfsgebied ingericht.

VerkeersCirculatiePlan (2013)

Het Verkeerscirculatieplan Dieren en omgeving is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Rheden op 18 juni 2013. Het VerkeersCirculatiePlan (VCP) is een visie op het wegennet van Dieren en omgeving gegeven met bijbehorend maatregelenpakket. De visie en de maatregelen zijn afgestemd op het plan Traverse Dieren waarbij rekening is gehouden met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De maatregelen streven naar een goede balans tussen een optimalisatie van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Dieren en omgeving.

De infrastructuur van Dieren en omgeving is getoetst aan specifieke inrichtingseisen en landelijke richtlijnen. Op basis hiervan is een maatregelenpakket ontwikkeld dat bestaat uit drie onderdelen: Het eerste onderdeel zijn de "voorkeurs-gerelateerde maatregelen". Dit zijn maatregelen die als het ware "in dienst staan" van de Traverse. Het tweede onderdeel zijn maatregelen die nodig zijn om het totaal van maatregelen te complementeren. Ten slotte worden flankerende maatregelen voorgesteld, zoals het goed organiseren van het parkeren bij de Stationsomgeving.

VKN (2009)

Het VKN (verkeerskundige notitie) is vastgesteld door de raad van Rheden. Het VKN vormt geen beleidsdocument. Het VKN beschrijft de gemeentelijke effecten van de varianten zoals die opgenomen zijn in de verkenningen en de startnotitie MER. Daarnaast bevat het VKN ook een afweging voor het al dan niet doortrekken van de Noorder Parallelweg.

Fietspadenplan (2005)

Het fietspadenplan verwoordt het beleid dat nodig is om te komen tot een helder en compleet fietspadennetwerk, dat aantrekkelijk is voor zowel de utilitaire als de recreatieve fietser. Hierin is een hoofdstructuur voor het fietsnetwerk opgenomen en worden maatregelen benoemd om de concurrentiepositie van de fietsers ten opzichte van andere vervoerswijzen en de verkeersveiligheid voor de fietsers te verbeteren.

Toeristisch Recreatieve OntwikkelingsPlan Rheden (TROP) (2009)

Op provinciaal niveau wordt met name ingezet op kwaliteitsverbetering en uitgekende marketing in plaats van op kwantitatieve groei. De huidige kwaliteiten bestaan uit fiets- en wandelpaden, de dorpsas, Wijngaard en Hof te Dieren en de stroomtrein van de VSM. De Burgemeester de Bruinstraat is opgenomen in het netwerk van Landelijke Fietsroutes. In het streekplan is opgenomen dat deze routes behouden dienen te blijven. Een directe relatie met het project Traverse Dieren ligt er niet.

4.4 Conclusie

In voorgaande paragrafen is het voor de Kanaalzone relevante (algemene) beleid, wet- en regelgeving weergegeven. Bij de realisatie van de Kanaalzone Traverse Dieren dient hiermee rekening gehouden te worden en waar nodig te worden vertaald in een passend planologisch regime. Voorsnog is er geen aanleiding te veronderstellen dat het plan niet binnen het beleid en de wet- en regelgeving zou passen.

Beleid, wet- en regelgeving die van toepassing zijn voor een specifiek gebiedsaspect is opgenomen bij de gebiedsaspecten in navolgend hoofdstuk 5 en meegenomen in de toetsing aldaar.

5 Gebiedsaspecten

In dit hoofdstuk zijn de voor het inpassingsplan relevante sectorale gebiedsaspecten in beeld gebracht. Per aspect is een beschrijving gegeven van het relevante beleid, de opzet van het onderzoek en de conclusie van het onderzoek. Er is ingegaan op de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, water, cultuurhistorie, archeologie en ecologie.

Een aantal van de gebiedsonderzoeken is reeds in het kader van het MER (o.a. archeologie en cultuurhistorie) en/of het eerdere inpassingsplan "Traverse Dieren" uit 2013 (o.a. geluid, lucht, bodem, water en ecologie) uitgevoerd. Mede gelet op het bepaalde in artikel 1.10, eerste lid van de Crisis en herstelwet² is bij de voorbereiding van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" uitgegaan van het eerder verrichtte onderzoek. Daarbij is nagegaan of en in welke gevallen wijzigingen in regelgeving, beleid en/of prognose nopen tot actualisatie.

Indien voortgebouwd wordt op het eerdere onderzoek is dit door middel van een oplegnotitie geactualiseerd. Oplegnotitie en oorspronkelijk onderzoeksrapport zijn dan gezamenlijk als bijlage bij dit inpassingsplan gevoegd. Dit is van toepassing voor de volgende gebiedsaspecten:

- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- bodem;
- landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- ecologie.

Wat betreft het gebiedsaspect water is door het waterschap aangegeven dat het gewijzigde voorkeursscenario past binnen de waterparagraaf zoals deze ten behoeve van het inpassingsplan "Traverse Dieren" uit 2013 is opgesteld. Daarbij is alleen een aanvullende opmerking gemaakt ten aanzien van de damwand. Dit is verwoord in een oplegnotitie die, tezamen met de oorspronkelijke waterparagraaf, als bijlage X bij dit inpassingsplan is gevoegd.

Het aspect verkeer vormde een belangrijk criterium bij de 'Effectenstudie Kanaalzone Traverse Dieren', de onderzoeksrapporten hieromtrent zijn als bijlagen bij deze effectenstudie opgenomen (in bijlage I-1 en I-2).

Het aspect geluid is ten behoeve van dit inpassingsplan opnieuw beschouwd, zie paragraaf 5.2. Voor dit aspect is een separaat onderzoeksrapport opgesteld, wat als bijlage XI bij dit inpassingsplan is gevoegd.

5.1 Verkeer

5.1.1 Onderzoek

Ten behoeve van de verkeersanalyse van de huidige en toekomstige situatie voor de Traverse Dieren, in het bijzonder de ontsluiting van de Kanaalzone, is gebruik gemaakt van het meest actuele verkeersmodel van de Stadsregio Arnhem – Nijmegen. Dit modelsysteem bestaat uit een verkeersmodel en een milieumodel. Het verkeersmodel levert de input voor de geluid- en luchtberekeningen.

Het verkeersmodel beschrijft alle relevante wegvakken binnen de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, waaronder ook de gemeente Rheden en daarmee het plan Traverse Dieren valt. Ter indicatie: alle wegen (wegvakken) met een werkdagetaalintensiteit hoger dan 1.000 motorvoertuigen zijn in het model opgenomen. In de praktijk betekent dit dat met het verkeersmodel in ieder geval tot op

² "Indien een bestuursorgaan na vernietiging van een besluit door de bestuursrechter een nieuw besluit moet nemen, kan het dat besluit baseren op de feiten waarop het vernietigde besluit beruiste, behoudens voor zover de onjuistheid of het onvoldoende vast staan van deze feiten een grond voor vernietiging was."

buurniveau en voor de meest relevante straten intensiteiten worden weergegeven. Het verkeersmodel dient als hulpmiddel om de geprognosticeerde intensiteiten in beeld te krijgen. Het geeft een goede indicatie geeft waar verkeerstoenames of afnames plaatsvinden.

Basis- en referentiejaar verkeersmodel

Voor de verkeersberekeningen ten behoeve van het plan Traverse Dieren is gerekend met het meest actuele en beschikbare model: het Regionale Verkeersmodel (RVMK-model) waarbij altijd de nieuwste ontwikkelingen verwerkt zijn, waaronder het nieuwe Nationale verkeersmodel (NRM) en de recente tellingen. Het model is goedgekeurd door de Stadsregio Arnhem-Nijmegen waaronder de gemeente Rheden valt.

Voor het MER is het RVMK-model najaar 2008 gebruikt. Vervolgens is voor het inpassingsplan "Traverse Dieren" het nieuwe en geactualiseerde RVMK-model 2011 gebruikt. Het model 2011 laat voor de toekomst (2020 en 2030) dezelfde lijn zien als het RVMK-model 2008. Voor het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is het geactualiseerde verkeersmodel 2013 gebruikt.

Het RVMK-model betreft in alle gevallen een zogenaamd 'statisch' model dat inzicht geeft in de verkeersstromen over de verschillende wegen. Om op kruispuntniveau te toetsen of het verkeer op de juiste wijze en tijdig afwikkelt, zijn in het kader van het MER, het inpassingsplan "Traverse Dieren" en nu voor onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" kruispuntberekeningen uitgevoerd met dynamische verkeersmodellen. Deze berekeningen wijzen uit dat alle kruispunten van de Traverse in de toekomst beschikken over een gedegen kruispuntafwikkeling. In de berekeningen is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen op het spoor (o.a. Programma Hoogfrequent Spoor) die er toe leiden dat de spoorbomen ter hoogte van de kruisingen met de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg vaker dicht gaan.

Effectenstudie IP Kanaalzone Traverse Dieren

In de effectstudie (zie bijlage I) is per scenario de bijdrage aan het bereiken van de hoofddoelstellingen van het project Traverse Dieren opgenomen.

Ten aanzien van het criterium 'Doorstroming op de N wegen (i.c. de traverse)' is de doorstroming in beginsel gebaat bij zo min mogelijk aansluitingen op de Traverse. In het voorkeursscenario komt de bestaande aansluiting van de Zuider Parallelweg op de Burgemeester Willemsestraat te vervallen en wordt de Kanaalzone ontsloten via het reeds bestaande kruispunt Kattenberg - Burgemeester Willemsestraat. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de doorstroming op de Traverse. Een aansluiting via de Kattenberg zorgt er tevens voor dat de Kanaalzone via een directe ontsluiting wordt ontsloten (en niet via 'omrijdbewegingen'). Door het ongelijks kruisen van de spoorweg wordt de barrièrewerking van de spoorweg zeer sterk verminderd. Wat betreft de verkeersafwikkeling is er een forse verbetering ten opzichte van de autonome situatie.

In het kader van de effectenstudie is tevens een 'verkeersveiligheidsaudit' uitgevoerd, met als doel potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en hiervoor waar mogelijk oplossingen te vinden in het (technisch) ontwerp. Het voorkeursscenario behoorde hierbij tot één van de twee meest veilige scenario's. Een negatief punt ten aanzien van de verkeersveiligheid bij het voorkeursscenario betreft de menging van fietsers met vrachtverkeer. Een verbetering hierin ligt mogelijk nog in het aanbrengen van fietssuggestiestroken.

5.1.2 Conclusie

Berekeningen met behulp van het (actuele) verkeersmodel wijzen uit dat alle kruispunten van de Traverse in de toekomst beschikken over een gedegen en vlotte kruispuntafwikkeling. De resultaten uit de Effectenstudie wijzen uit dat ten aanzien van de algehele verkeersafwikkeling het voorkeursscenario leidt tot een goede verbetering ten opzichte van de autonome situatie. Door het ongelijkvloers kruisen van de spoorweg wordt de barrièrewerking sterk verminderd. Voor het aspect verkeersveiligheid, kan

als gevolg van de mogelijke menging van fietsverkeer met (incidenteel zwaar) vrachtverkeer tegemoet gekomen worden door het aanbrengen van (rode) fietssuggestiestroken. Daarnaast draagt een fiets-/voetpad ontsluiting tussen de Kattenberg en de Burgermeester Willemsestraat bij aan de verkeersveiligheid.

5.2 Geluid

5.2.1 Regelgeving

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Bij de aanleg van de Traverse Dieren bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen³ in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden. Daarnaast dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen. In de Wgh is gesteld dat wanneer een plan of wijziging leidt tot (substantiële) toenames van de geluidbelasting langs wegen buiten het plangebied, het onderzoek ook op die wegen betrekking dient te hebben. Het gaat hierbij om de zogenaamde 'gevolgen elders'. Daarvan is sprake als zich langs wegen buiten het plangebied geluidtoenames voordoen van 2 dB of meer ten opzichte van de autonome situatie. Er gelden geen grenswaarden in het geval er sprake is van gevolgen elders.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk).

Hogere grenswaarden

In artikel 110a lid 5 van de Wgh is vermeld dat hogere grenswaarden pas kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De prioriteit die de Wgh geeft aan geluidreducerende oplossingen is als volgt:

1. bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, toepassen schermen en wallen.

Als blijkt dat de toename na deze afweging niet weggenomen kan worden, kan een hogere grenswaarde verleend worden. De provincie is bevoegd gezag voor het verlenen van deze waarde betreffende de provinciale weg. Na het verlenen van deze waarden worden voor deze woningen de binnenwaarde op het wettelijke vereiste niveau gebracht door toepassen van gevelmaatregelen. Dit gebeurt in overleg met de bewoner en/of eigenaar.

In aanvulling op de Wgh geldt een provinciaal geluidbeleid. Naast het voldoen aan de normen uit de Wgh dient daarom tevens voldaan te worden aan de eisen uit het provinciaal geluidbeleid. Dit beleid heeft gevolgen voor de maximaal te verlenen hogere grenswaarden bij reconstructie of aanleg van een weg. Immers, nieuwe knelpunten moeten voorkomen worden. Voor wonen is de plandrempel gesteld op 63 dB, hetgeen betekent dat de maximaal te ontheffen waarde 62 dB bedraagt. Dit is exclusief de aftrek conform artikel 110g van de Wgh. Van het beleid kan worden afgeweken als er geen maatregelen meer mogelijk en/of wenselijk zijn, én als er sprake is van een groot maatschappelijk belang. De geluidbelasting mag in geen geval boven de wettelijke maximale ontheffingswaarde liggen.

³ Met "woningen" worden in deze paragraaf geluidsgevoelige bestemmingen bedoeld, zoals beschreven in de Wet Geluidhinder.

Bronmaatregelen - civieltechnische randvoorwaarden

Bij het beschouwen van een geluidreducerend wegdektype moet gerealiseerd worden dat dergelijke wegdektypes niet goed toepasbaar zijn op kruispuntvlakken of in scherpe bochten. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer slijten geluidreducerende wegdektypes sneller ten opzichte van een standaard asfaltverharding. Het asfalt zou dan elke twee tot drie jaar vervangen moeten worden, hetgeen vanuit vervoerskundig en financieel oogpunt op (overwegende) bezwaren stuit.

Het gaat hierbij om wegvakken aansluitend op kruisingen (50 meter voor/na het kruispunt), opstelstroken bij kruispunten en scherpe bochten. Op deze locaties kan wel het minder geluidreducerende steenmastiekasfalt (SMA-NL5) worden toegepast.

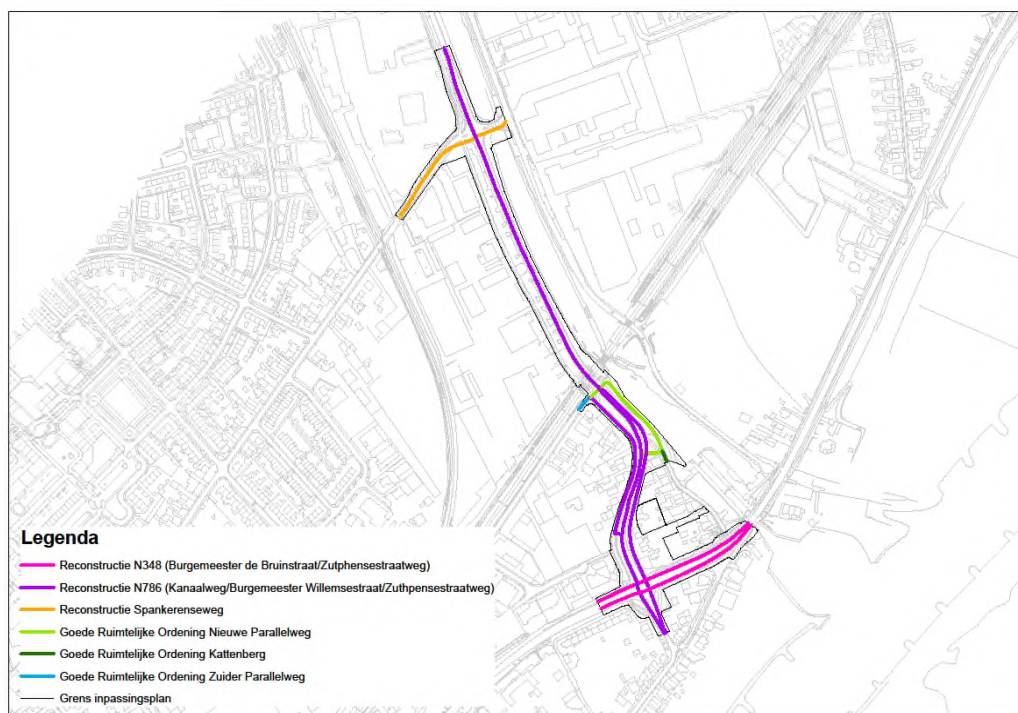
Afschermende maatregelen - landschappelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden

Bij het realiseren van afschermende maatregelen dient rekening te worden gehouden met landschappelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden. Hierdoor gelden er beperkingen ten aanzien van de locatie en de hoogte van de schermen.

5.2.2 Onderzoek

Voor dit inpassingsplan is een nieuw akoestisch onderzoek⁴ uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek richt zich in beginsel op de bepalingen uit de Wgh. Voor de geconstateerde reconstructiesituaties volgens de Wgh dienen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen om de toename van de geluidbelasting te compenseren.

De plannen in het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" omvatten deels de aanleg van een nieuwe weg (nieuwe parallelweg langs Apeldoorns Kanaal) en deels aanpassing van bestaande wegdelen. In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van de verschillende onderdelen van het akoestisch onderzoek.



Figuur 5.1: Onderdelen akoestisch onderzoek

⁴ Onderzoek geluid, KuiperCompagnons, 3 juni 2014

Voor de nieuwe parallelweg gaat een maximum snelheid van 30 km/uur gelden. Voor de Kattenberg⁵, Zuider Parallelweg en Zutphensestraatweg (ten zuiden van nr. 67) is in de huidige of toekomstige situatie geheel of gedeeltelijk sprake van een maximum snelheid van 30 km/uur. De betreffende wegen of delen van wegen hebben op grond van de Wgh geen geluidszone en er hoeft dan ook geen formele toetsing aan de normen van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting van de wegen echter wel in dit onderzoek betrokken. De geluidbelasting van de nieuwe parallelweg is daarbij beoordeeld als aanleg van een nieuwe weg. De geluidbelasting van de overige wegen als reconstructie.

Uit het geluidsonderzoek blijkt, dat de aanpassingen aan de N348 en N786/Zutphensestraatweg zorgen voor een reconstructie in de zin van de Wgh. Hierbij dient te worden opgemerkt dat bij de bepaling van de toename van de geluidbelasting geen rekening is gehouden met extra bron- of afschermdende maatregelen, terwijl wel rekening is gehouden met de in het kader van het inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013) vastgestelde hogere grenswaarden (reconstructie en sanering). Bij het vaststellen van de hogere waarden is rekening gehouden met bron- en afschermdende maatregelen zoals opgenomen in het inpassingsplan "Traverse Dieren (2013)". Voor de betreffende woningen is onderzocht of de toename kan worden weggenomen door het treffen van bron- en afschermdende maatregelen. De te treffen maatregelen worden hierna behandeld. Op de resultaten per weg wordt hierna nader ingegaan

Aanpassing N348

Ten gevolge van de aanpassing van de N348 is voor 29 woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh (toename ≥ 2 dB). Voor de betrokken woningen is onderzocht of de toename kan worden weggenomen door bron- en afschermdende maatregelen, waarbij rekening is gehouden met de civieltechnische, landschappelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden en akoestische doelmatigheid.

Met de bron- en afschermdende maatregelen kan de toename bij 24 woningen geheel worden weggenomen. Voor de overige vijf woningen blijft sprake en van een toename van de geluidbelasting. Voor twee woningen hoeft geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld, omdat de geluidbelasting de vastgestelde hogere waarde, in het kader van het inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013), niet overschrijdt. Voor de resterende drie woningen dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld om de realisatie van de aanpassingen in het kader van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" mogelijk te maken.

Aanpassing N786/Zutphensestraatweg

Ten gevolge van de aanpassing van de N786 is voor 18 woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh (toename ≥ 2 dB). Voor de betrokken woningen is onderzocht of de toename kan worden weggenomen door bron- en afschermdende maatregelen, waarbij rekening is gehouden met de civieltechnische, landschappelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden en akoestische doelmatigheid.

Met de bron- en afschermdende maatregelen kan de toename bij vier woningen geheel worden weggenomen. Voor de overige 14 woningen blijft sprake en van een toename van de geluidbelasting. Voor zes woningen hoeft geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld, omdat de geluidbelastingen de vastgestelde hogere waarde, in het kader van het inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013), niet overschrijdt. Voor de resterende acht woningen dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld om de realisatie van de aanpassingen in het kader van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" mogelijk te maken.

Door de sloop van de woningen Burgemeester Willemsestraat 2 t/m 14 neemt de geluidbelasting ten gevolge van de N786 bij de woningen en in de tuinen aan de Kattenberg met 7 tot 9 dB toe. Ondanks

⁵ Voor de Kattenberg is in de huidige situatie sprake van een maximum snelheid van 50 km/uur. In de toekomstige situatie geldt voor deze weg een maximum snelheid van 30 km/uur.

deze forse toename blijft de geluidsbelasting echter in veel gevallen onder de grenswaarde van 48 dB of is de (juridische) toename ten opzichte van de toetswaarde van 48 dB beperkt. Gezien de verslechtering van het akoestisch leefklimaat is het met het oog op een goede ruimtelijke ordening gewenst de gecumuleerde geluidsbelasting in de tuinen te handhaven op het huidige niveau. Dit is mogelijk door op de perceelsgrenzen van de woningen geluidschermen te realiseren.

Aanpassing Spankerenseweg

De aanpassingen aan de Spankerenseweg zorgen niet voor een reconstructie in de zin van de Wgh. Voor deze weg zijn geen bron- of afschermende maatregelen noodzakelijk. Ook hoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld.

Goede ruimtelijke ordening

De aanleg van de nieuwe parallelweg leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB. De aanpassingen aan de Kattenberg en Zuider Parallelweg zorgen voor een afname van de geluidbelastingen. Daarnaast wordt de grenswaarde van 48 dB voor deze wegen niet overschreden. De aanleg van de nieuwe parallelweg en de aanpassingen aan de Kattenberg en Zuider Parallelweg leiden dan ook niet tot knelpunten.

Gevolgen elders

Uit de pandenkaart (situatie 2028 scenario F) en de verschilkaart volgt dat langs de volgende wegvakken voldaan wordt aan beide uitgangspunten:

- Spankerenseweg tussen de Wilhelminaweg en de Enkweg;
- Zutphensestraatweg tussen de Molenweg en Burgemeester de Bruinstraat;
- Zuider Parallelweg tussen Wilhelminaweg en Molenweg.

Spankerenseweg

Uit het onderzoek blijkt dat voor de Spankerenseweg in de plansituatie feitelijk sprake is van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie.

Zutphensestraatweg

Voor de Zutphensestraatweg is sprake van een beperkte stijging van de intensiteit en het aandeel vrachtverkeer (van 0,0% in 2028 autonoom naar 4,5% in 2028 scenario F). De toename van het aandeel vrachtverkeer leidt, door de lage intensiteit en het lage aandeel vrachtverkeer in de uitgangssituatie, desondanks tot een toename van de geluidbelasting met 2 dB.

Zuider Parallelweg

Voor de Zuider Parallelweg is sprake van een beperkte stijging van de intensiteit en het aandeel vrachtverkeer (van 0,2% in 2028 autonoom naar 10,3% in 2028 scenario F). De toename van het aandeel vrachtverkeer leidt, door de lage intensiteit en het lage aandeel vrachtverkeer in de uitgangssituatie, desondanks tot een toename van de geluidbelasting met 2 dB.

Zowel met betrekking tot de effecten bij de Zutphensestraatweg als Zuider Parallelweg dient te worden opgemerkt dat het verkeersmodel niet is toegespitst op lokale woonstraten met een geringe intensiteit. De verwachte toename van het aandeel (doorgaand) vrachtverkeer treedt in de praktijk niet op. Er lijkt sprake te zijn van een modeffect. Mocht desondanks in de praktijk een toename van het doorgaande vrachtverkeer optreden dan ligt het in de lijn om een verbod in te stellen voor doorgaand vrachtverkeer, om dit ongewenste effect te voorkomen.

De Wgh stelt geen verplichting tot het treffen van maatregelen bij gevolgen elders. Om deze reden is geen onderzoek gedaan naar geluidsbeperkende maatregelen.

5.2.3 Conclusie

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het aantal woningen waarvoor sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh, ten gevolge van de aanpassingen aan de N348 en de N786/Zutphensestraatweg, kan worden beperkt door het treffen van bron- en afschermende maatregelen.

Gezien de verslechtering van het akoestisch leefklimaat bij de woningen aan de Kattenberg , als gevolg van het slopen van de woningen Burgemeester Willemsestraat 2 t/m 14, is het met het oog op een goede ruimtelijke ordening gewenst de gecumuleerde geluidbelasting in de tuinen te handhaven op het huidige niveau. Dit is mogelijk door op de perceelsgrenzen van de woningen geluidschermen te realiseren.

De voorgestelde bronmaatregelen bestaan binnen de grenzen van het inpassingsplan uit:

- SMA-NL5 op de N348;
- SMA-NL5 op de N786/Zutphensestraatweg tot en gedeeltelijk in de spoortunnel;
- Dunne deklaagtype B op de N786 vanaf de spoortunnel tot de Spankerensebrug.

De voorgestelde afschermende maatregelen bestaan uit:

- langs de N348 ter hoogte van de woningen Burgemeester de Bruinstraat 82 t/m 98 een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 130 meter;
- langs de N348 ter hoogte van de woningen Zutphensestraatweg 83a, 85 en 87 een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 65 meter;
- langs de N348 ter hoogte van de woningen Kattenberg 3 + 5 een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 48 meter;
- langs de N786 ter hoogte van de woningen Kattenberg een 23 t/m 31 geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 48,5 meter;
- geluidsschermen met een hoogte van 2,0 en 2,5 meter (lengte 12 en 110 meter) ter plaatse van de perceelsgrenzen van de tuinen Kattenberg 3 t/m 23.

Hogere waarden

Wet geluidhinder

Het vaststellen van hogere grenswaarden is mogelijk binnen de eisen die de Wgh hieraan stelt. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB (met toepassing van de aftrek ex artikel 110g Wgh) wordt niet overschreden en de toename van de geluidbelasting blijft bij de meeste woningen beperkt tot 1 of 2 dB. Alleen bij de woning Kattenberg 31 is sprake van een grotere toename tot maximaal 4 dB. De toename is lager dan de toename van maximaal 5 dB die de Wet geluidhinder toestaat.

Beleid provincie Gelderland

Uit het geluidsonderzoek volgt dat de vaststelling van hogere grenswaarden, met uitzondering van Kattenberg 31 niet leidt tot nieuwe knelpunten. Voor de woningen is de gecumuleerde geluidbelasting (zonder aftrek ex artikel 100g Wgh) <63 dB of is er in de huidige of de autonome toekomstige situatie al sprake van een geluidbelasting ≥ 63 dB.

Bij de woning Kattenberg 31 neemt de gecumuleerde geluidbelasting toe tot maximaal 63 dB. Het vaststellen van een hogere waarde voor de woning Kattenberg 31 is mogelijk in verband met het zwaarwegende maatschappelijk belang verbonden aan de realisatie van Traverse Dieren.

Cumulatie weg- en railverkeer

Uit het geluidsonderzoek volgt dat het railverkeer, bij de woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld, niet leidt tot een bijdrage . Het cumulatieve geluidsniveau wordt bij deze woningen bepaald door het wegverkeer.

De cumulatieve geluidsniveaus leiden niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat voor een aantal woningen een hogere waarde procedure voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (als bedoeld in de Wgh) moet worden verleend. Dit is deels het gevolg van de nieuwe situatie, waarbij door de sloop van woningen bij andere woningen minder afscherming ontstaat. Dit kan, mede gelet op beperkingen aan de hoogte van geluidsschermen vanuit landschappelijk oogpunt, niet overal voldoende met schermen opgevangen worden. Het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarde is tegelijkertijd met het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegd.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Regelgeving

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Titel 5.2 Wm handelt over luchtkwaliteit, daarom staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

5.3.2 Onderzoek

De plannen voor de Traverse N348 nabij Dieren hebben gevolgen op de luchtkwaliteit langs de diverse wegen in en rond Dieren. Door middel van een onderzoek luchtkwaliteit (zie bijlage IX) zijn de gevolgen voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀) onderzocht. Langs 35 maatgevende wegvakken is de luchtkwaliteit beschouwd.

Uit het onderzoek is gebleken dat langs geen van de beschouwde wegvakken de normen voor de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden worden. De hoogste concentraties doen zich in de huidige situatie en in de autonome situaties voor langs de huidige Traverse N348, tussen de fietstunnel in de Molenweg en de kruising met de Burgemeester Willemsestraat. Als gevolg van de plannen nemen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs dit wegvak af ten opzichte van de situatie zonder aanpassing van de Traverse N348. Door de plannen heeft het verkeer op het betreffende wegvak een betere doorstroming, hetgeen een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Mede gezien het feit dat langs dit wegvak een gevoelige bestemming gesitueerd is, is dit een positieve ontwikkeling te noemen. Langs de nieuwe delen van de Traverse N348 wordt in alle beschouwde situaties ruim aan de normen voldaan. Langs geen van de beschouwde wegen is sprake van normoverschrijdingen. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn hiermee geen bezwaren om het plan doorgang te laten vinden. Hierbij kan een beroep worden gedaan op artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wm. Hierin is vastgelegd dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien is aangetoond dat er zich geen normoverschrijdingen voordoen.

Kanaalzone / Scenariostudie

In de effectenstudie is het aspect luchtkwaliteit nogmaals beoordeeld ten behoeve van de verschillende scenario's en het voorkeursscenario. Bovenstaande conclusie wordt hierin nogmaals bevestigd (zie oplegnotitie Luchtkwaliteit, bijlage IX).

5.3.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn er geen bezwaren om het inpassingsplan doorgang te laten vinden. Hierbij kan een beroep worden gedaan op artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wm. Hierin is vastgelegd dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien is aangetoond dat er geen normoverschrijdingen plaats zullen vinden.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Regelgeving

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het Bevi is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige

risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven en wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten.

Uit het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Externe veiligheidsbeleid bestaat uit twee onderdelen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandseisen tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is op een ongeval met gevaarlijke stoffen met een bepaalde groep slachtoffers. Hoe hoger het groepsrisico, hoe groter deze kans. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek: de fN-curve. Deze curve geeft aan hoe groot de kans is op een ongeval met een bepaald aantal slachtoffers.

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet een verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

5.4.2 Onderzoek

De N348/N786 ligt weliswaar binnen het invloedsgebied van een hoge druk aardgastransportleiding van de Gasunie en de spoorlijn Arnhem-Zutphen, maar omdat de weg zelf geen (beperkt) kwetsbaar object is zijn deze risicobronnen niet relevant voor het aspect externe veiligheid. Het risico van de huidige en toekomstige situatie is berekend met het risicoberekeningprogramma RBM II. Ten behoeve van dit inpassingsplan voor de Kanaalzone is bekeken of het eerder uitgevoerde onderzoek nog voldoet voor onderhavig inpassingsplan, de bevindingen zijn opgenomen in een oplegnotitie, zie bijlage IV (oplegnotitie en QRA).

In de uitgevoerde QRA is ten aanzien van externe veiligheid geconstateerd dat de weg zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen $PR 10^{-6}$ contour heeft. Tevens is geconcludeerd dat er geen sprake is van toename van het groepsrisico en dat daarom verantwoording van het groepsrisico niet verplicht is.

De berekeningen zijn (conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART)) uitgevoerd op basis van tellingen welke zijn uitgevoerd door Rijkswaterstaat en vermeerderd met groeipercentsages zoals vastgesteld door de voormalig ministerie van V&W in mei 2007 in de brief "Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007". Met de geplande wijzigingen veranderen de vervoersaantallen niet. De conclusie dat de weg geen $PR 10^{-6}$ contour heeft en er zodoende geen sprake is van knelpunten met het plaatsgebonden risico blijft overeind. Ten aanzien van het groepsrisico kan gesteld worden dat met het amoveren van enkele woningen het groepsrisico zal afnemen. Omdat het slechts enkele woningen betreft zal deze afname echter minimaal zijn. Daarbij komt dat de conclusie reeds getrokken was dat er geen sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De reeds getrokken conclusies wijzigen dus niet: er zijn geen knelpunten met het plaatsgebonden risico en groepsrisicoverantwoording is niet verplicht.

5.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan.

5.5 Bodem

5.5.1 Regelgeving

Het bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is voorkomen van dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

5.5.2 Onderzoek

Voor het inpassingsplan "Traverse Dieren" zijn onder andere historische en verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd om de milieuhygiënische bodemkwaliteit vast te stellen. Vervolgens is in mei 2012 door TTE een 'tussenstand' gemaakt ten aanzien van grondbalans, kostenraming en risicoanalyse. Deze 'tussenstand' vormde de basis voor de conclusies in het inpassingsplan "Traverse Dieren". Deze studie naar de bodemkwaliteit en grondbalans is inmiddels afgerond en de resultaten hiervan zijn verwoord in de rapportage "Bodemkwaliteit en grondbalans" (TTE Consultants, 8 oktober 2013). Ten behoeve van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" heeft TTE het onderzoek geactualiseerd. De conclusies hiervan zijn opgenomen in de "Oplegnotitie Bodem - Grondbalans, kostenraming en risicoanalyse". Oplegnotitie en rapportage zijn tezamen als bijlage V bij dit inpassingsplan gevoegd.

Hieronder zijn kort de conclusies van de onderzoeken weergegeven.

Historisch en verkennend bodemonderzoek (Oranjewoud, maart 2012)

Op basis van het uitgevoerde historisch onderzoek kan ten aanzien van het gehele projectgebied voor de Traverse Dieren worden geconcludeerd dat er aanwijzingen zijn die duiden op de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten. Aan de hand van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de boven- en ondergrond verdacht zijn op het voorkomen van verhoogde gehalten aan lood, zink en PAK. Verder blijkt dat reeds enkele saneringen zijn uitgevoerd binnen het plangebied.

In het onderzoek wordt een aantal deellocaties onderscheiden. Vooraf is voor de deellocaties de hypothese 'onverdachte locatie' gesteld. Daarbij is aangetekend dat de boven- en ondergrond verdacht zijn op het voorkomen van verhoogde gehalten aan lood, zink en PAK. De vooraf opgestelde hypothese blijft op basis van de onderzoeksresultaten uit onderhavig onderzoek gehandhaafd. Voor deellocatie 'Doesburgsedijk en het gebied direct ten zuiden hiervan' is mogelijk sprake van verontreiniging, deze deellocatie is echter ver buiten het plangebied van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" gelegen en derhalve niet relevant. De onderzoeksresultaten van de overige deellocaties geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het voorgenomen gebruik van de locatie.

Asbest

In het onderzoek van 2012 is een verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707 uitgevoerd. Daarbij is het maaiveld geïnspecteerd en is alle opgeboorde grond visueel beoordeeld op de aanwezigheid van asbest. Conform het beleid van de gemeente Rheden (asbestverdacht als sprake is van sterk puinbijmengingen en hoge kans op asbest op basis van asbest verwachtingskaart) zijn van deze bodemlagen geen analyses op asbest ingezet.

Tussenstand TTE en Grondbalans, kostenraming, risicoanalyse

In overleg met de afdeling Milieu, water en landelijk gebied van de provincie is vastgesteld dat er, binnen het projectgebied van de totale Traverse Dieren, zes (potentiële) gevallen van

bodemverontreiniging aanwezig zijn die mogelijk van belang zijn voor de grondbalans en kostenraming. In overleg met betrokken partijen is afgesproken deze gevallen mee te nemen bij de uitwerking van de grondbalans, kostenraming en risicoanalyse.

Om de aard en omvang van de relevante (potentiële) saneringsgevallen in beeld te brengen is een dossierstudie uitgevoerd naar deze gevallen. Voor alle relevante grondverontreinigingen geldt dat het op basis van de beschikbare gegevens aanbevolen wordt onderzoek te doen naar de aard en omvang van de verontreiniging. Het aangegeven extra onderzoek ten behoeve van de uitvoering wordt uitgevoerd. Uitgangspunt is dat ten tijde van de werkzaamheden de bodemkwaliteit in beeld moet zijn en dat er bij de uitvoering rekening wordt gehouden met de aanwezig bodemverontreiniging en de consequenties hiervan, zoals het opstellen van een saneringsplan.

Om financiële risico's, voortvloeiend uit onzekerheden met betrekking tot de omvang van de (potentiële) saneringsgevallen, te reduceren is in de periode juli – augustus 2012 aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Het aanvullend bodemonderzoek heeft erin geresulteerd dat de saneringskosten binnen het ontwerp zijn afgenomen. De financiële risico's worden voor het grootste deel (80%) veroorzaakt door de saneringsgevallen Shell tankstation en Stationsplein, beiden buiten het plangebied van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" gelegen.

Bodemkwaliteit en grondbalans (TTE Consultants, 8 oktober 2013)

Als vervolg op bovengenoemde 'Tussenstand' is de studie afgerond en zijn de resultaten verwoord in de rapportage "Bodemkwaliteit en grondbalans". Onderstaand de conclusies voor zover deze relevant zijn voor onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren".

Omvang grondverontreiniging

Om onzekerheden met betrekking tot de omvang van de saneringsgevallen te reduceren is in de periode juli 2012 tot mei 2013 aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de gevallen in het projectgebied. Met uitzondering van de grondverontreiniging ter plaatse van het - buiten het plangebied van onderhavig inpassingsplan gelegen - Shell Tankstation zijn de grondverontreinigingen binnen het projectgebied voldoende afgeperkt om een betrouwbare inschatting te maken van de vrijkomende kwaliteit grond (verdere reductie van onzekerheden lijkt op dit moment niet zinvol).

Diepwanden

Voor de indeling in kwaliteiten vrijkomende grond is het grondverzet gekoppeld aan de bodemkwaliteit. Voor de diepwanden is het echter wel de vraag in hoeverre vrijkomende partijen grond daadwerkelijk gescheiden van elkaar naar boven kunnen worden gehaald. Aanbevolen wordt om hier in te zoomen op het ontwerp om te verifiëren of de diepwanden door de gevallen heen gaan.

Bemaling en grondwaterverontreiniging

Voor het project Traverse Dieren wordt ervan uitgegaan dat bronbemaling ter plaatse van waterkelders noodzakelijk is. Vooralsnog is een eerste aanname gedaan met betrekking tot de omvang van de bronbemaling en de invloed daarvan op de aanwezige grondwaterverontreiniging. Op basis van deze eerste aanname is mogelijk sprake van beïnvloeding van de grondwaterverontreinigingen ter plaatse van de Burgemeester de Bruinstraat.

Saneringslocatie Kattenberg

Voor de inmiddels binnen het plangebied liggende locatie Kattenberg 9 is blijkens verkennend bodemonderzoek sprake van een bodemverontreiniging. In het kader van de grondverwerving zijn tussen partijen afspraken gemaakt over de tijdige verwijdering van deze verontreiniging en de toerekening van de daarmee samenhangende kosten. Deze verontreiniging staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van dit plan.

Oplegnotitie bodem - Grondbalans, kostenraming en risicoanalyse (TTE Consultants, 3 juni 2014)

In het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" wordt het eerdere projectgebied (van het inpassingsplan "Traverse Dieren") vergroot, dit is mogelijk van invloed op de grondbalans. In de "Oplegnotitie bodem - Grondbalans, kostenraming en risicoanalyse" is de invloed van de wijzigingen in het oostelijk deel van het projectgebied (de Kanaalzone) geanalyseerd en zijn de mogelijk daaruit voortvloeiende gevolgen voor het inpassingsplan verwoord.

De wijzigingen leiden tot - relatief kleine - aanpassingen in de grondbalans. Hiernaast overlapt een deel van het plangebied het Apeldoorns Kanaal, waarvan de waterbodem verontreinigd is. Bij de beoogde werkwijze komt echter geen verontreinigde waterbodem vrij en behoeft het plan geen aanpassing.

Geconcludeerd wordt dat de wijziging van het ontwerp voor de Kanaalzone niet leidt tot substantiële wijzigingen in de grondbalans, waarmee de conclusies en aanbevelingen in de rapportage "Bodemkwaliteit en grondbalans" overeind blijven. Oplegnotitie bodem en de rapportage "Bodemkwaliteit en grondbalans" zijn tezamen als bijlage V bij dit inpassingsplan gevoegd.

5.5.3 Conclusie

Met de tot op heden uitgevoerde onderzoeken is de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied vastgesteld. Uit de onderzoeken blijkt dat de boven- en ondergrond voornamelijk licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, minerale olie en PCB respectievelijk zware metalen en PAK bevatten. Deze gehalten vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Tevens geven deze onderzoeksresultaten geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen.

Naast de licht verhoogde gehalten zijn op een aantal plaatsen hogere gehalten gemeten. Deze gehalten geven aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek. Het aangegeven extra onderzoek, zoals genoemd in de 'tussenstand' en de 'Grondbalans, kostenraming, risicoanalyse', wordt/is ten behoeve van de uitvoering uitgevoerd. Uitgangspunt is dat ten tijde van de werkzaamheden de bodemkwaliteit in beeld moet zijn en dat er bij de uitvoering rekening wordt gehouden met de aanwezig bodemverontreiniging en de consequenties hiervan, zoals het opstellen van een saneringsplan.

5.6 Water

5.6.1 Regelgeving

Waterwet

Meest relevante wet- en regelgeving valt onder de Waterwet, die op 22 december 2009 in werking is getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Bijkomende aspecten uit de inwerkingtreding van de Waterwet zijn:

- Wijziging in de onderverdeling van bevoegd gezag voor directe en indirecte lozingen. Alle indirecte lozingen vallen onder bevoegd gezag van gemeente en provincie. Alle directe lozingen vallen onder gezag van waterschappen en Rijkswaterstaat.
- Bundeling van de huidige vergunningstelsels in één vergunning: De watervergunning.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De beleidsopgaven voor water komen voort uit de Europese Kaderrichtlijn water (hierna KRW) waarvan de uitwerking door de overheden is bekrachtigd in het Nationaal Bestuursakkoord Water (hierna NBW). Hierin is een gezamenlijke verplichting aangegaan om samen te werken aan een Nederland dat kan leven met water. Het akkoord benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het op orde krijgen en houden van het watersysteem voor 2015. Het NBW bevat taakstellende afspraken ten aanzien van veiligheid en wateroverlast. Verder zijn procesafspraken gemaakt ten aanzien van verdroging, drinkwaterwinning, ecologie, water(bodem)kwaliteit, sanering waterbodems en watertekorten.

Water(beheers)plannen en rioleringsplan

De waterparagraaf is opgesteld met inachtneming van de volgende beleidsstukken:

- Waterplan Gelderland 2010- 2015;
- Waterbeheersplan Rijn en IJssel 2010- 2015;
- Waterbeheersplan Veluwe 2010- 2015;
- Waterplan Rheden en Rozendaal;
- Gemeentelijk rioleringsplan Rheden 2009- 2013.

Wet ruimtelijke ordening (Wro) & Watertoets

In de Wro is de afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en water bij ruimtelijke planvorming opgenomen. Dit betekent dat in ruimtelijke plannen moet worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de waterhuishouding. De waterparagraaf beschrijft welke (ruimtelijke) opgaven er liggen voor de waterhuishouding en hoe deze binnen het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

5.6.2 Watertoetsprocedure Traverse Dieren

Over het inpassingsplan "Traverse Dieren" is afstemming geweest met het waterschap en is een rapport 'watertoetsprocedure Traverse Dieren' opgesteld. Dit is eerst als een concept waterparagraaf voorgelegd aan de waterbeheerders. De opmerkingen van de waterbeheerders zijn verwerkt in de waterparagraaf.

Voor het opstellen van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is het waterschap Vallei en Veluwe opnieuw geconsulteerd. In het kader van de vergunningaanvraag heeft het waterschap per brief van 5 maart 2014 een aantal randvoorwaarden meegegeven. Deze betreffen de plaatsing van een damwand in het Apeldoorns Kanaal en de specifieke ecologische doelstellingen van het Apeldoorns Kanaal.

Damwand

Het plaatsen van een damwand tussen de spoorlijn en de Dierense sluis is noodzakelijk om, conform het voorkeursscenario, de aanleg van de verbindingsweg langs het Apeldoorns Kanaal technisch mogelijk te maken. Het waterschap stelt daarbij als voorwaarde dat de gehele keermuur wordt vervangen. Er worden geen eisen gesteld ten aanzien van het bergingsverlies, maar eventueel wel voor ecologie (loopprichel of onderwatertalud).

Specifieke ecologische doelstelling

Het waterschap wijst er verder op dat het Apeldoorns Kanaal een Kaderrichtlijn Water waterlichaam betreft en in dat kader een specifieke ecologische doelstelling heeft. Derhalve dient een gedegen ecologische afweging plaats te vinden, die de ecologische belangen borgt. In dit kader wordt verwezen naar paragraaf 5.8 Ecologie (en bijlage VIII).

Op basis van genoemde randvoorwaarden kan de watervergunning verleend worden, mits aan de overige waterstaatkundige eisen (zie de waterparagraaf in bijlage X) wordt voldaan. Het voorkeursscenario uit het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" past binnen de kaders zoals deze in de waterparagraaf zijn aangegeven.

5.6.3 Conclusie

Voor het aspect water is voldoende ruimte voorzien in het inpassingsplan. De geohydrologische situatie maakt het mogelijk om het merendeel van het water te infiltreren middels berm passages. Waar dit niet mogelijk is, is er ruimte voor realisatie van infiltratievoorzieningen en overige voorzieningen met een bergende functie. Het voorkeursscenario uit het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is hiermee uitvoerbaar. Wel wordt opgemerkt dat de detaillering van de voorzieningen nog uitgewerkt moet worden in een waterhuishoudkundig- en rioleringsplan. De kaders waarbinnen deze uitwerking plaatsvindt, zijn vastgelegd in de oplegnotitie en de waterparagraaf (zie bijlage X).

5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

5.7.1 Regelgeving

(Inter)nationaal kader

Monumentenwet

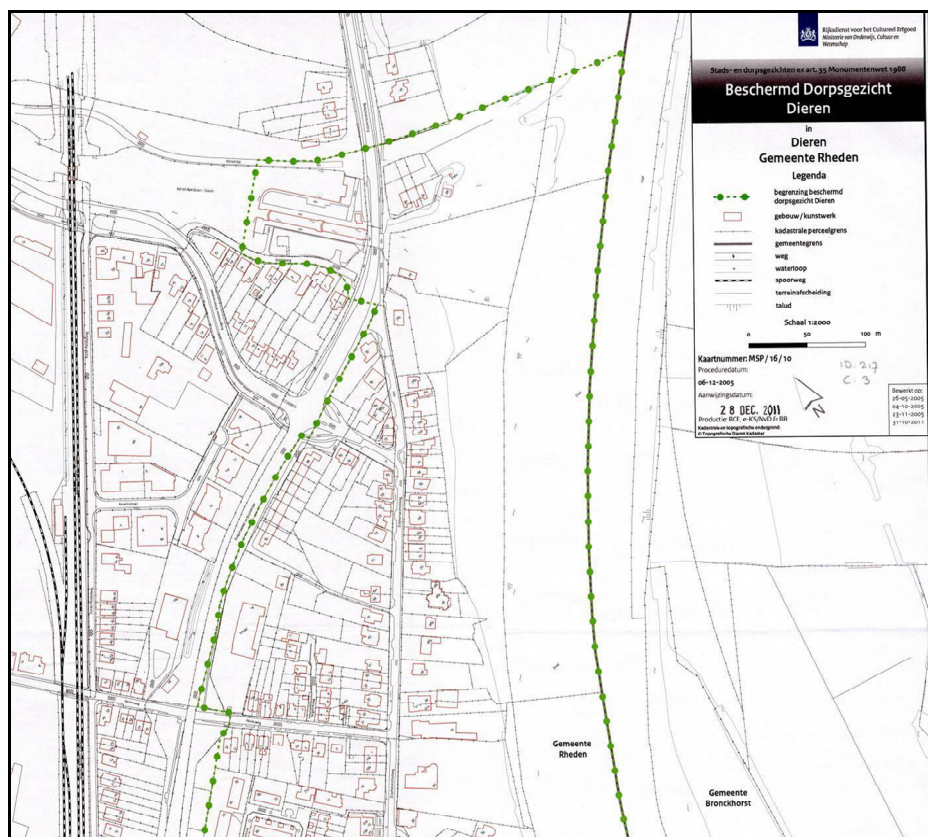
In de Monumentenwet 1988 staan twee te beschermen categorieën opgenomen, te weten de (archeologische) monumenten en de stads- of dorpsgezichten. Met monumenten worden alle 'onroerende zaken' bedoeld. Tot die onroerende zaken horen gebouwen, objecten of terreinen (zoals buitenplaatsen) die van belang zijn door hun schoonheid, de wetenschappelijke en/of hun cultuurhistorische betekenis. Een monument kan worden aangewezen als rijksmonument wanneer het aan bovenstaande voldoet en als het een nationale, unieke waarde heeft. Voor de afbraak, wijziging of verwijdering van monumenten dient men een vergunning aan te vragen.

Per 1 januari 2012 schrijft artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, Bro voor dat in de toelichting van ruimtelijke plannen een beschrijving wordt gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Beschermd Dorpsgezicht Dieren

Het dorpsgezicht Dieren is op 28 december 2011 aangewezen beschermd stads- en dorpsgezicht. Het beschermd gebied omvat de historische kern van Dieren, die is ontstaan als esdorp en in de periode 1850-1940 het aanzien van een villadorp heeft gekregen. Ook de nieuwe sluis en de zwaai kom aan de kop van het Apeldoorns Kanaal, alsook de locatie van de oorspronkelijke drietrapssluis met sluiswachterwoning, zijn in het beschermd gebied opgenomen (zie onderstaande Figuur 5.1).

Het plangebied van Kanaalzone Traverse Dieren valt, met uitzondering van een klein deel aan de oost- en zuidzijde, buiten het beschermd dorpsgezicht.



Figuur 5.1 Beschermd Dorpsgezicht Dieren

Het Verdrag van Malta (1992)

In 1992 is door de lidstaten van de Raad van Europa het Europese Verdrag van Valletta gesloten, beter bekend als het Verdrag van Malta. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed, waar mogelijk, te behouden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang, beter nog het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

Het verdrag is in 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De WAMZ is geen zelfstandige wet, maar een wijzigingswet en betreft onder meer een herziening van de Monumentenwet 1988. Sindsdien geldt de wettelijke plicht om bij vaststelling van een bestemmingsplan of een daarmee vergelijkbaar ruimtelijk besluit rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. In het geval dat belangrijke archeologische waarden als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en hieruit vloeiende bodemverstoringen niet in de bodem behouden kunnen blijven, dienen deze te worden veiliggesteld middels een opgraving. In het kader van het MER is een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd om de archeologische waarden in beeld te brengen.

Provinciaal kader

Nota Belvoir

De provincie voert een provinciaal cultuurhistorisch beleid, dat beschreven is in de opeenvolgende nota's Belvoir 1, 2, 3. Het vigerende Belvoir 3 *'investeren in het verleden is werken aan de toekomst'* is een actualisatie van het cultuurhistorische beleidsprogramma en is gericht op de uitvoering van het beleid. Het doel van het provinciale beleid is en blijft de versterking van de identiteiten van de belvoergebieden. De Traverse Dieren valt binnen de Belvoergebieden 'Zuidelijke Veluwezoom' en 'IJsselvallei'. Hiervoor gelden de identiteiten: 'Strategische ligging', 'parklandschap', 'watereconomie', 'keuter, kerk & adel' en 'gave IJssel'. Het Belvoirbeleid kent een specifieke uitwerking voor archeologie; het provinciaal interim beleidskader (zie verder)

Provinciaal Beleidskader Archeologie, Interimkader 2009-2012

Dit beleidsstuk is een ontwerpplan en dient als basis voor verdere ontwikkelingen. Het richt zich op parelgebieden die van bijzonder belang zijn voor de cultuurhistorische identiteit van de provincie Gelderland. De archeologische verwachtingswaarden zijn hier van provinciaal belang. Behalve een gebiedsgericht spoor zijn er ook generieke thema's. De provincie wil hiermee tot programmatische afspraken komen met gemeenten waar deze parels liggen. Het is een kader dat ambities formuleert voor verantwoord onderzoek, behoud door ontwikkeling en bescherming. Het plangebied valt binnen een dergelijke parelgebied: parelgebied nummer 13 Ellecom-Rheden-Middachten-Doesburg. In het provinciaal beleidskader wordt regio 13 als volgt omschreven:

In microregio 13 is, als gevolg van het rijke aanbod van natuurlijke bronnen, het in allerlei perioden aantrekkelijk geweest om te wonen. Sporen hiervan zijn onder andere op de Spankerense Enk aangetroffen. Het nu nog zichtbare landschap vanaf de Middeleeuwen ingericht. Belangrijk hierbij is dat de stedelijke expansie naar het platteland verantwoordelijk is voor de inrichting als parklandschap. De aanwezige beken, die vanaf de stuwwal naar beneden stromen, worden dankzij het verval benut voor de aandrijving van watermolens. Door deze energiebron heeft dit gebied zich kunnen ontwikkelen tot rijk parklandschap met kastelen en buitenplaatsen. Kenmerk microregio 13: Een rijk landschap met strategisch gebruik van natuurlijke bronnen en een bloeiende Hanzestad langs de IJssel met een lange (voor)geschiedenis.

Lokaal kader

Groenstructuurplan (2002) en beleidsnota Bomen (2011)

In het Groenstructuurplan 2002 is het groene raamwerk voor de gemeente Rheden weergegeven. In het plan staan de groene karakteristieken van elk dorp in de gemeente beschreven. Voor de Traverse Dieren is het volgende relevant:

- Samenhang met het omringende en onderliggende landschap staat centraal;
- Boomstructuren haaks op de hellingen worden bevorderd, parallel aan de hellingen ongewenst;

- Samenhang en differentiatie op verschillende schaalniveaus wordt nagestreefd;
- Raamwerk op hoogste planschaalniveau belangrijk, met daarin de gegroeide structuren met een cultuurhistorisch karakter en verbindende structuren zoals ruimtelijke geleding, ontsluiting waterstructuren en ecologische verbindingen;
- De duurzame structuur is in principe onveranderlijk.

Alle plannen voor het groen in de gemeente zijn gebaseerd op dit Groenstructuurplan. Ook de Beleidsnota Bomen 2011⁶ is hieruit voortgekomen. In deze nota staat aangegeven dat langs de dorpenroute geen rijen laanbomen dienen te worden geplant. De karakteristieke haakse richting van de bomenlanen dienen waar mogelijk te worden versterkt. Binnen het plangebied is dit voor de Burgemeester Willemsestraat van toepassing.

Welstandsnota (2012) en Beeldkwaliteitplan Traverse Dieren en Stationsomgeving, welstandscriteria en ruimtelijke ambitie (december 2013)

Met het welstandsbeleid beïnvloedt de gemeente het uiterlijk van gebouwen (en de omgeving). In de welstandsnota is vastgelegd hoe het welstandstoezicht in de gemeente Rheden is geregeld. Tevens geeft de nota uitgangspunten en criteria voor het welstandsoordeel. Het doel van het welstandsbeleid is om een bijdrage te leveren aan de schoonheid en de aantrekkelijkheid van Rheden. Voor de ruimtelijke inpassing van de Traverse Dieren wordt een ontwerphandleiding opgesteld. Deze ontwerphandleiding is afgestemd met de welstandscriteria als gesteld in het Beeldkwaliteitplan Traverse Dieren en Stationsomgeving.

Erfgoednota 'Levend verleden' (2012)

De gemeente Rheden heeft op 30 oktober 2012 de erfgoednota 'Levend verleden' vastgesteld. In dit erfgoedplan is vastgelegd welk cultuurhistorisch erfgoed aanwezig is, welk erfgoed identiteitsbepalend dan wel -ondersteunend is en welke kansen erfgoed kan bieden bij nieuwe ontwikkelingen. Het is één van de onderleggers van het ruimtelijke en toeristische beleid.

Cultuurhistorisch erfgoed bestaat uit het gebouwde erfgoed (de monumenten), het historische landschap (zoals oude landgoederen en begraafplaatsen) en het archeologisch erfgoed (resten van menselijke bewoning onder de grond). In de Erfgoednota staat omschreven op welke wijze de gemeente samen met eigenaren en andere betrokkenen het erfgoed in stand wil houden.

Archeologienota Uitgediept (2008) en Bestemmingsplan Archeologie (2014)

Om te voorkomen dat deze archeologische resten ongekend verloren gaan, heeft de gemeenteraad in 2008 archeologisch beleid vastgelegd in de archeologienota Uitgediept. Het beleid wordt via de bestemmingsplannen uitgevoerd.

Op 15 april 2014 is het bestemmingplan 'Archeologie' vastgesteld. Het plangebied van het inpassingsplan "Traverse Dieren 2013" is echter buiten dit bestemmingsplan gehouden.

5.7.2 Onderzoek

Landschap en cultuurhistorie

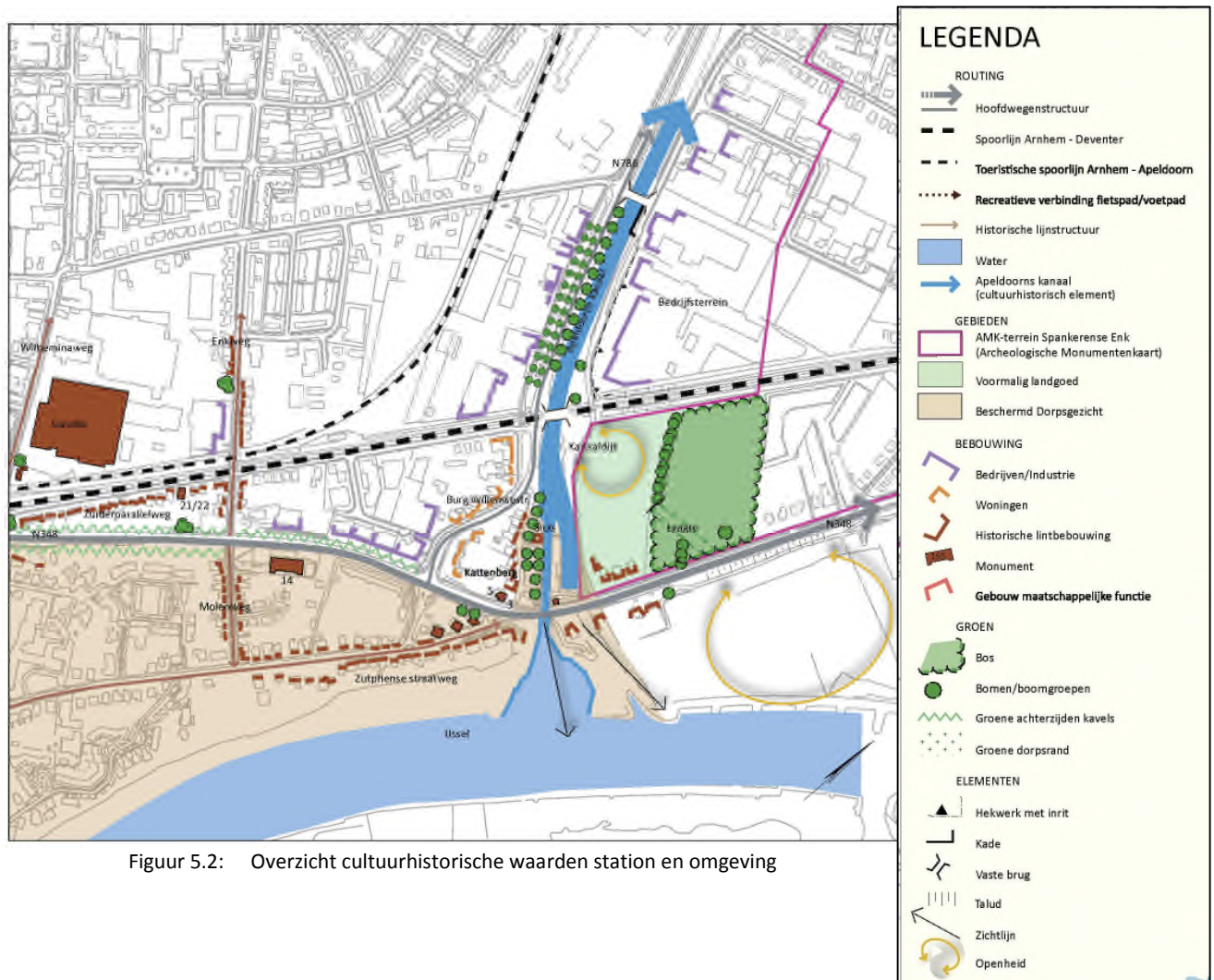
Deze paragraaf geeft voor het deelgebied Kanaalzone een overzicht weer van de cultuurhistorische waarden in het gebied. Landschappelijke waarden bevinden zich met name ten oosten van het Apeldoorns Kanaal, buiten het plangebied van onderhavig inpassingsplan. Ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van de Traverse is een landschapsplan opgesteld.

In Figuur 5.2 zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het deelgebied Kanaalzone weergegeven. Het Apeldoorns kanaal ligt aan de voet van het overgangsgebied en is in eerste instantie

⁶ Met het vaststellen van de Beleidsnota Bomen is besloten om de bijzondere bomen in de gemeente Rheden te inventariseren. In 2011 en 2012 is gewerkt aan een nieuwe lijst bijzondere bomen die in 2013 is vastgesteld.

tussen 1825 tot 1829 aangelegd om Apeldoorn met de IJssel bij Hattem te verbinden. Later (tussen 1858 -1865) is het kanaal verlengd naar de IJssel bij Dieren.

Naar het zuiden toe buigt de Burgemeester de Bruinstraat direct af van de historische route van de Zutphensestraatweg. Kort na deze afbuiging ligt de kruising met de Burgemeester Willemsestraat, ofwel de N786 richting Apeldoorn. In de omgeving van de Kanaalzone bevinden zich diverse gemeentelijke monumenten, die beschermd zijn in het kader van de monumentenverordening. Binnen het plangebied van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" zijn geen monumenten gelegen.



Figuur 5.2: Overzicht cultuurhistorische waarden station en omgeving

Onderstaand is een waardering gegeven ten aanzien van landschap en cultuurhistorie in deelgebied Kanaalzone.

- **Er is een grote verscheidenheid aan karakters:** Het Apeldoorns kanaal, de woonwijk ten westen van het kanaal, het sluizencomplex, de natte landbouwgronden, de uiterwaarden en de bedrijventerreinen hebben allen een ander karakter.
- **De ruimtelijke samenhang van de verschillende landschappelijke eenheden is beperkt:** Hierdoor is er een beperkte beleving van de unieke karakters.
- **Er is een beperkt recreatief gebruik, maar wel een grote potentiële waarde:** Het sluizencomplex en het gebied langs het kanaal wordt momenteel beperkt recreatief gebruikt. Dit gebied biedt wel veel mogelijkheden ten aanzien van ontwikkeling.
- **De omgeving van het kanaal draagt nauwelijks bij aan de entreewarde van de oude kern:** Er is nauwelijks samenhang tussen de oude kern en het kanaal.

- **Geringe markering van de historische route/heirweg door Dieren-Zuid:** Vanaf de N348 is deze historische route niet goed zichtbaar.
- **Woon- en bedrijfsbebouwing keren zich bij de slinger in de N786 van de weg af.**

Binnen het plangebied zijn de effecten van de aanleg van de Traverse op de landschapsstructuur beperkt. Wel wordt de visuele kwaliteit aangetast door de aanleg van geluidsschermen. In een enkel geval - ter plaatse van de parallelweg aan de westzijde van de Burgemeester Willemsestraat - is er vanuit landschappelijk oogpunt voor gekozen hier juist geen geluidsschermen aan te leggen. Ook moet een aantal bomen worden gekapt, hiervoor is herplant voorzien. Er is effect op de belevingswaarde en gebruikswaarde; door de verbreding van de weg, aanleg van de tunnel en een veranderde ontsluiting van het bedrijventerrein Rinaldostraat is er sprake van andere verkeersbewegingen en extra ruimtebeslag.

Landschapsplan

In het kader van het Inpassingsplan "Traverse Dieren" is een landschapsplan opgesteld. In dit landschapsplan is aangegeven op welke wijze de Traverse in de omgeving wordt ingepast, waar mogelijk rekening houdend met de in deze paragraaf beschreven waarden.

In het Landschapsplan worden diverse maatregelen voorgesteld voor landschappelijke inpassingen en versterking van de ruimtelijke kwaliteit op en rond de Traverse Dieren. Het plan heeft geen juridische status en is niet juridisch bindend maar ondersteunend en kaderstellend voor de uitwerking van de Traverse. In het landschapsplan is op kaartbeelden per deelgebied onderscheid gemaakt tussen "landschapsplan" en "realisatie en ambitie". De kaarten aangeduid met "Landschapsplan" omvatten de gezamenlijke wensen en het toekomstbeeld van diverse stakeholders. Op de kaarten met de aanduiding "Realisatie en ambitie in het kader van Traverse" is de provinciale inzet voor de landschappelijke inpassing van (dit gedeelte van) de Traverse aangeduid. Voor zover deze is gelegen binnen de grenzen van het inpassingsplan wordt deze in ieder geval gerealiseerd. Waar de ambitie buiten de grens van het inpassingsplan ligt, is de realisatie afhankelijk van de medewerking van derden.

In het kader van dit inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is het Landschapsplan aangepast op basis van het voorkeursscenario. De wijzigingen zijn met een oplegnotitie aan het Landschapsplan toegevoegd en als bijlage VI bij dit inpassingsplan gevoegd.

Archeologie

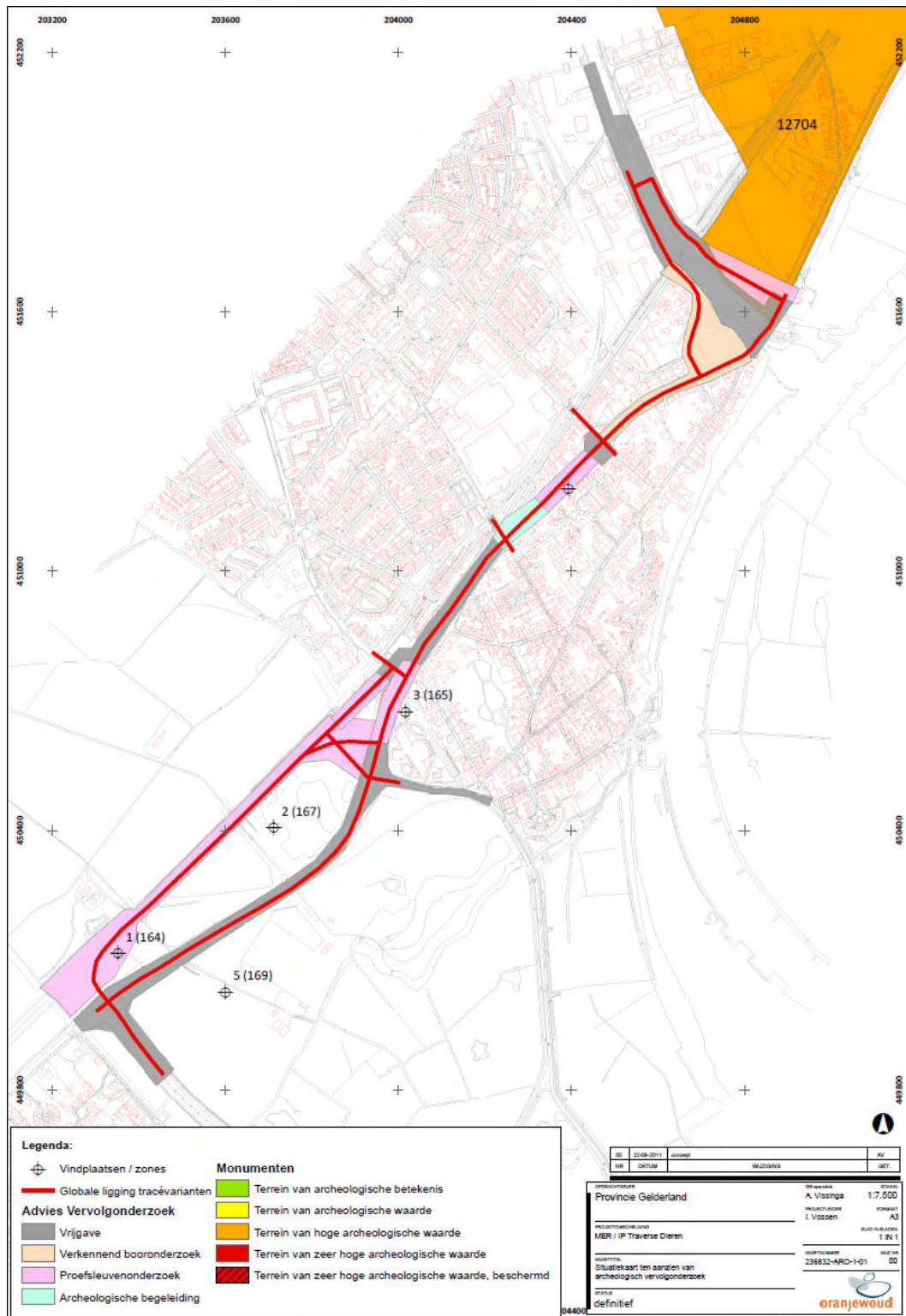
De gemeente Rheden heeft in de afgelopen periode aan haar archeologiebeleid gewerkt. Basis hiervoor is een herziene verwachtings- en beleidskaart, voor het gehele grondgebied van de gemeente Rheden. Op basis van deze verwachtings- en beleidskaart is door de gemeente het bestemmingplan 'Archeologie' opgesteld en vastgesteld. Het plangebied van het inpassingsplan "Traverse Dieren" uit 2013 is echter buiten dit bestemmingsplan gehouden.

Bij de reconstructie van het project Traverse Dieren kunnen eventuele binnen het plangebied aanwezige archeologische resten worden verstoord. Om inzicht te krijgen van de in het onderzoeksgebied aanwezige archeologische resten is daartoe een archeologisch bureauonderzoek opgesteld (Oranjewoud, 2011), dat door middel van een oplegnotitie is geactualiseerd (zie bijlage IX voor bureauonderzoek en oplegnotitie).

Ten aanzien van het plangebied Kanaalzone wordt het volgende geconcludeerd (zie ook Figuur 5.3):

- Het onderzoeksgebied rondom de Burgemeester Willemsestraat en de Burgemeester de Bruinstraat (tot aan de Molenweg) is niet eerder onderzocht. Hier wordt geadviseerd voorafgaand aan de werkzaamheden, conform de richtlijnen van de gemeente Rheden, eerst een verkennend booronderzoek uit te voeren. Indien er sprake is van een intact bodemprofiel en / of de aanwezigheid van een vindplaats kan na afronding van het veldwerk besloten worden hier eveneens de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden, dan wel een proefsleuvenonderzoek uit te laten voeren.

- Binnen de zones met een grotendeels verstoord bodemprofiel worden geen intacte archeologische vindplaatsen of archeologische relevante lagen meer verwacht. Dit is van toepassing op het gebied direct rondom het Apeldoorns Kanaal. Voor deze zones wordt geadviseerd geen verder archeologisch vervolgonderzoek uit te laten voeren.



Figuur 5.3 Archeologische situatiekaart (Oranjewoud 2011)

5.7.3 **Conclusies**

Landschap en cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn de effecten van de aanleg van de Traverse op de landschapsstructuur beperkt. De stedenbouwkundige structuur verandert wel als gevolg van de infrastructurele maatregelen, het amoveren van woningen en de aanleg van geluidschermen. Ook moet een aantal bomen worden gekapt, hiervoor is herplant voorzien. Er is effect op de belevingswaarde en gebruikswaarde; door de verbreding van de weg, aanleg van de tunnel en een veranderde ontsluiting van het bedrijventerrein Rinaldostraat is er sprake van andere verkeersbewegingen en extra ruimtebeslag. Het tracé valt buiten het beschermd dorpsgezicht Dieren, er is geen sprake van aantasting van dit dorpsgezicht of van (gemeentelijke) monumenten.

Landschapsplan

In het kader van dit inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is het Landschapsplan aangepast op basis van het voorkeursscenario. Oplegnotitie en Landschapsplan zijn als bijlage VI bij dit inpassingsplan gevoegd.

Archeologie

Uit het uitgevoerde archeologische bureauonderzoek zijn in het plangebied gebieden naar voren gekomen waar de aanwezigheid van archeologische waarden niet kan worden uitgesloten. Vóór de realisatie van de Traverse Dieren dient op deze locaties nader onderzoek plaats te vinden. Om de mogelijke aanwezige archeologische waarden in deze gebieden te beschermen, is voor deze gronden een dubbelbestemming 'Waarde - archeologisch aandachtsgebied' opgenomen.

5.8 **Ecologie**

5.8.1 **Regelgeving**

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in de structuurvisie is vastgelegd.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998 van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a) aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b) aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c) door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de voormalige minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan dan wel het inpassingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het inpassingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet zal kunnen worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse EHS, echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR) schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. In de SVIR zijn de Rijksrichtlijnen beschreven en de uitwerking hiervan in het beleidskader "Spelregels EHS" van de samenwerkende (toenmalige) Ministeries van LNV en VROM (huidige ministeries EL&I en I&M) en de provincies. In de SVIR en het beleidskader "Spelregels EHS" wordt een aantal voorwaarden gesteld aan compensatie, waarvan de belangrijkste is dat er geen nettoverlies is aan natuurwaarden voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang. Daarnaast worden er mogelijkheden gegeven voor een saldobenadering om, onder voorwaarden, een meer ontwikkelingsgerichte aanpak te bevorderen. Omdat in het huidige plan geen combinaties van ingrepen worden gedaan, speelt de saldobenadering hier niet.

De Rijksrichtlijnen voor natuurcompensatie zijn opgenomen in de structuurvisie Gelderland en Ruimtelijke Verordening Gelderland. Daarnaast heeft de provincie richtlijnen voor bos- en natuurcompensatie opgesteld. De Ruimtelijke Verordening Gelderland (mei 2013) stelt dat mitigatie en/of compensatie vereist is. Indien (passende) ontwikkelingen in de EHS plaatsvinden. Als er sprake is van compensatie dient te worden gecompenseerd op een locatie die in beeld komt in provinciale of lokale groenplannen, zoals het Natuurbeheerplan of een landschapsontwikkelingsplan. Onder meer ecologische verbindingzones worden hiervoor geschikt geacht. De compensatie vindt plaats binnen de gemeente of een aangrenzende gemeente en is 100, 133 of 166% van het onttrokken perceel groot, afhankelijk van de ontwikkeltijd van de natuur.

Het bestuursorgaan dat het ruimtelijk besluit neemt is verantwoordelijk voor het vastleggen van natuur- en bosverlies en de natuur- en boscompensatie in het bestemmingsplan/inpassingsplan en privaatrechtelijke overeenkomsten. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan/inpassingsplan moet de natuur- en boscompensatie zijn geregeld. Dit kan in hetzelfde of een ander gelijktijdig vastgesteld ruimtelijk plan plaatsvinden. Wanneer fysieke compensatie redelijkerwijs niet of maar gedeeltelijk mogelijk is en/of leidt tot onaanvaardbare procedurele vertragingen, kan gedeeltelijke of gehele financiële compensatie plaatsvinden. Bij financiële compensatie staat de provincie garant voor de fysieke compensatie op termijn.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De Flora- en faunawet verbiedt het om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Boswet

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. In het kort zegt de Boswet: wat bos is, moet bos blijven. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet op dezelfde plaats kan, dan elders (compensatie). Alleen bij een groot maatschappelijk belang wijkt de Boswet. Conform artikel 2 (meldingsplicht) en 3 (herplantplicht) van de Boswet dient kap van bos gemeld en gecompenseerd te worden. Tenzij artikel 5 van toepassing is en de kap plaatsvindt voor het uitvoeren van een werk volgens het bestemmingsplan. Omdat Traverse Dieren in het provinciale bestemmingsplan wordt vastgelegd, zijn de artikelen 2 en 3 van de Boswet niet van toepassing. Wanneer de Boswet terugtreedt, is de provinciale richtlijn bos- en natuurcompensatie van kracht.

5.8.2 Onderzoek

Voor het inpassingsplan "Traverse Dieren" is een natuurtoets⁷ uitgevoerd en is een Toetsing EHS⁸, een passende beoordeling⁹ en een natuurcompensatieplan¹⁰ opgesteld. In het kader van dit nieuwe inpassingsplan voor het deelgebied Kanaalzone is een aanvulling gemaakt op deze documenten (zie bijlage VIII).

Natuurtoets Beschermde soort(groep)en (FF-wet)

Voor realisatie van de Traverse Dieren is een Flora- en faunawetontheffing verleend voor de aantasting van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de rosse vleermuis en de watervleermuis. Voor de das en de gewone dwergvleermuis is realisatie van de Traverse Dieren is een Flora- en faunawetontheffing verleend voor de aantasting van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de das, gewone dwergvleermuis, de rosse vleermuis en de watervleermuis (kenmerk FF/75C/2013/0153, november 2013).

Bij het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" vallen de woningen aan de Burgemeester Willemsestraat 2, 4 en 6 en de woning aan de Kattenberg 33 nu binnen het plangebied, evenals een deel van het kanaal.

In de oplegnotitie zijn de nieuwe onderdelen van het plangebied onderzocht op het voorkomen van beschermde soorten. Negatieve effecten op (strik) beschermde soorten uit de soortgroepen flora, vogels, reptielen, vissen en ongewervelden zijn uit te sluiten aangezien deze niet op de planlocatie zijn aangetroffen.

Als gevolg van de reconstructie gaat door ruimtebeslag leefgebied van licht beschermde amfibieënsoorten en een aantal territoria van de huismus verloren. Dit betekent een overtreding van het in artikel 11 van de Flora- en faunawet neergelegde verbod op het verstoren van de vaste rust- of verblijfplaats van deze soorten.

Het dempen van een gedeelte van het Apeldoorns Kanaal valt onder de algemene vrijstelling omdat de ingreep alleen effect heeft op licht beschermde amfibieënsoorten.

Voor de huismus is geen sprake van een wezenlijke invloed op de gunstige staat van instandhouding, mits maatregelen worden genomen. De functionaliteit van de nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen komt niet in het geding door maatregelen in het werkprotocol uit te voeren, waarin ook maatregelen zijn opgenomen die invulling geven aan het zorgvuldig handelen. De maatregelen zijn uitgewerkt in het Mitigatie- en Compensatieplan Traverse Dieren. Hierdoor is geborgd dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan "Traverse Dieren" niet in de weg staat.

Bij een aanvraag voor een ontheffing voor de huismus geldt de uitgebreide toets. Deze toets houdt in dat de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar mogen brengen, er geen alternatief is voor de activiteit of de locatie en dat de activiteit past binnen één van de in de wet genoemde belangen. In het onderzoek is aangetoond dat bij uitvoering van de Traverse Dieren de gunstige staat van instandhouding van de streng beschermde soort niet in het geding is. Ook is eerder al in het MER beargumenteerd dat er geen andere oplossingen zijn voor de geplande reconstructie. De uitgewerkte variant Traverse Dieren komt het meest tegemoet aan het in stand houden van de natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid van het leefgebied van deze soorten.

⁷ Natuurtoets Flora- en faunawet, Oranjewoud, 2013

⁸ Toetsing Ecologische Hoofdstructuur, Oranjewoud, 2013

⁹ Passende beoordeling in het kader van de natuurbeschermingswet 1998, Oranjewoud, 2013

¹⁰ Mitigatie- en compensatieplan, Oranjewoud, 2013

Verder is er sprake van in de wet genoemd belangen voor Traverse Dieren, namelijk 'Volksgezondheid en openbare veiligheid (d)'. Hierover staat in het MER Traverse Dieren:

'De diverse gelijkvloerse kruisingen, in combinatie met een relatief hoog verkeersaanbod op de Traverse en de hoge frequentie van treinverkeer, leiden er toe dat – met name in de avondspits – de doorstroming op de Traverse en de verkeersveiligheid onder druk staan. Wachtrijen die ontstaan bij sluiting van de gelijkvloerse spoorwegovergangen kunnen (vooral tijdens spitsperioden) zo lang worden dat ze de verkeersafwikkeling van de kruisingen op de Traverse (en dus ook de doorstroming op de Traverse) belemmeren. Ook werkt de bundel van spoorlijn en weg, mede als gevolg van het grote aantal sluitingen van de spoorwegovergangen, als een barrière tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van Dieren. Dat geldt zowel voor autoverkeer als voor fietsers.

De slechte verkeersafwikkeling leidt ook tot een minder goede bereikbaarheid van de werk- en woongebieden in en rond de kern van Dieren. Uit onderzoek is gebleken dat problemen in de doorstroming en bereikbaarheid zich vooral voordoen in de avondspits, waarbij met name de aansluiting bij de Harderwijkerweg problemen geeft. De knelpunten in de infrastructuur hebben tevens tot gevolg dat verkeer ongewenste routes kiest. Dit leidt tot (geluid)hinder en verkeersonveiligheid.

De bovengeschetste problemen doen zich in de huidige situatie al voor. De verwachting is dat door de verdere groei van de hoeveelheid verkeer en de intensivering van het gebruik van de spoorlijn (het Programma Hoogfrequent Spoorverkeer, PHS) de doorstroming en bereikbaarheid verder zal verslechteren.'

De vraag of voor de uitvoering van het plan een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is, en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Flora- en faunawet. Op basis van de conclusies van de toetsing aan de Flora- en faunawet kan op voorhand worden geconcludeerd dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

Resultaten Passende beoordeling (Natura 2000)

Voor realisatie van de Traverse Dieren is een Natuurbeschermingswetvergunning verleend (kenmerk 2013-008742, november 2013). Van alle potentiële effecten die als gevolg van de aanleg en het gebruik van Traverse Dieren Kanaalzone kunnen optreden, hebben alleen stikstofdepositie (aspecten verzuring en vermesting) en geluid een effect op de beschermde natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden Veluwe, Rijntakken (deelgebied Uiterwaarden IJssel) en Landgoederen Brummen.

De wijzigingen in het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" leiden niet tot een substantiële toename van verkeer op de Traverse of grote verschuivingen in het gebruik van het onderliggend wegennet. Daarnaast zijn de wijzigingen in wegas minimaal ten opzichte van de grenzen van de Natura 2000-gebieden. Daardoor verandert het invloedsgebied met betrekking tot stikstofdepositie en geluidverstoring niet ten opzichte van de berekeningen in de Passende beoordeling.

Het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied Rijntakken is definitief vastgesteld, evenals het aanwijzingsbesluit voor Natura 2000-gebied Veluwe. De wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van het ontwerp-aanwijzingsbesluit Uiterwaarden IJssel en het ontwerp-aanwijzingsbesluit Veluwe leiden niet tot andere conclusies van de toets aan de natuurbeschermingswet.

Op grond van deze punten kan worden geconcludeerd dat significant negatieve effecten als gevolg van Traverse Dieren Kanaalzone op beschermde habitattypen en (habitat- en vogel)soorten in de Natura 2000-gebieden Veluwe, Rijntakken en Landgoederen Brummen met zekerheid uitgesloten zijn, mits voor de Veluwe tijdens de aanlegfase een mitigerende maatregel wordt genomen voor het habitatype Beuken-eikenbossen met hultst (H9120). De definitieve mitigatie en de bijbehorende beheerafspraken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan geregeld.

Toetsing EHS

De Traverse Dieren Kanaalzone heeft geen effecten op de Ecologische hoofdstructuur.

5.8.3 Mitigatie en compensatie

De Traverse Dieren Kanaalzone leidt alleen vanuit de toetsing aan de Flora- en faunawet tot de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen naast de reeds voorziene maatregelen voor de Traverse Dieren. De toets aan de Natuurbeschermingswet of aan de EHS van de Traverse Dieren Kanaalzone leidt niet de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen.

Flora en Faunawet

Op grond van de beschreven effecten zijn maatregelen vanuit de Flora- en Faunawet noodzakelijk om de gunstige staat van instandhouding van de huismus te behouden. Het betreft het aanbrengen van nieuwe verblijfplaatsen, het werken volgens een sloopprotocol en het ontzien van kwetsbare periodes. Deze maatregelen worden opgenomen in het Mitigatie- en Compensatieplan.

5.8.4 Conclusie

Met de voorgestelde maatregelen en een fysieke compensatie in de omgeving van het plangebied (voorstel), is geborgd dat de in paragraaf 5.8.1 beschreven regelgeving de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" niet in de weg staat.

5.9 Kabels en leidingen

Binnen het deelgebied Kanaalzone zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen gelegen.

6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

Het inpassingsplan is het kader waarmee het deelgebied Kanaalzone van de Traverse Dieren planologisch wordt mogelijk gemaakt. Het inpassingsplan bestaat uit: een verbeelding (plankaart), de regels en deze toelichting.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het voornemen is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels zijn het juridische instrumentarium waarin het gebruik van de gronden, de (aard van de) toegelaten bouwwerken en de wijze waarop de bouwwerken mogen worden gebouwd, wordt geregeld. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. In de digitale omgeving zijn de bestemming en daarbij geldende regels reeds gekoppeld. De digitale versie is bindend bij een verschil met de papieren versie. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan.

6.2 Procedure

Dit ontwerp inpassingsplan met de daarbij behorende stukken en het ontwerpbesluit zijn gepubliceerd en ter inzage gelegd waarbij de gelegenheid is geboden om zienswijzen in te dienen bij Provinciale Staten. Nadat Provinciale Staten een besluit over de vaststelling van het inpassingsplan hebben genomen, ligt het plan wederom ter inzage. Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, evenals belanghebbende die niet kunnen worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend, kunnen in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het inpassingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het inpassingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling.

6.3 Regels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat twee artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de algemene wijzigingsregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

Onderstaand wordt ingegaan op de verschillende bestemmingen zoals verwoord in hoofdstuk twee. Binnen voorliggend plan worden de volgende bestemmingen gebruikt:

Artikel 3 Groen

Binnen de bestemming 'Groen' is een aanduiding 'langzaam verkeer' opgenomen ten behoeve van de aanleg van een langzaam verkeer verbinding door deze groenzone. Ten behoeve van de aanleg van geluidsschermen en geluidwerende voorzieningen is tevens een aanduiding 'geluidsscherm' opgenomen. Aangezien de geluidsschermen hier grenzen aan de tuinen van de woningen aan de Kattenberg zijn hier schermen tot een hoogte van 2,5 meter toegestaan. Dit in tegenstelling tot de gronden die direct grenzen aan de Traverse en opgenomen zijn in de bestemming 'Verkeer'.

Voor een deel van de gronden is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de gronden te kunnen wijzigen naar de bestemming 'Wonen'. Hierbij geldt wel dat de akoestische situatie ter plaatse van de woningen aan de Kattenberg niet mag verslechteren en dat elders in vervangende geluidschermen wordt voorzien.

Artikel 4 Verkeer

Op de gronden waar de weg wordt aangelegd, is de bestemming 'Verkeer' gelegd. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast zijn geluidwerende voorzieningen, zoals geluidschermen toegestaan. Binnen de bestemming zijn diverse aanduidingen opgenomen: 'railverkeer', 'specifieke vorm van verkeer - parallelweg' en 'tunnel'. De aanduiding 'railverkeer' is opgenomen voor de spoorweg die de bestemming 'Verkeer' doorsnijdt. De aanduiding 'tunnel' is opgenomen voor de aan te leggen tunnel onder de spoorweg door. En de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parallelweg' voor een ontsluitingsweg voor aangrenzende percelen. Aangezien de geluidschermen hier grenzen aan de Traverse zijn hier schermen tot een hoogte van 2 meter toegestaan. Dit is in lijn met het Landschapsplan.

Artikel 5 Wonen

Deze bestemming is van toepassing op een smalle zone aan de westzijde van het plangebied. De bestemming is opgenomen ten behoeve van een naadloze aansluiting op het omliggende bestemmingsplan Bedrijventerrein Kanaalzone. De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor woondoeleinden met daarbij behorende voorzieningen.

Artikel 6 Waarde - Archeologisch aandachtsgebied

Voor delen van het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologisch aandachtsgebied' opgenomen, waarmee de mogelijk voorkomende archeologische waarden worden beschermd. Op deze gronden is het in beginsel niet toegestaan om te bouwen danwel werkzaamheden in de grond te verrichten, tenzij middels archeologisch onderzoek is aangetoond dat geen sprake is van archeologische waarden, de archeologische waarden in beeld zijn gebracht danwel archeologische begeleiding van de werkzaamheden plaatsvindt.

Artikel 7 Waarde - Beschermd dorpsgezicht

De dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd Dorpsgezicht' wordt gehanteerd voor die delen van het plangebied, die zijn gelegen in het gebied dat is aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

In het navolgende word ingegaan op de verschillende algemene regels zoals verwoord in hoofdstuk 3.

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de bepaling om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. Het artikel is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en is daaruit overgenomen.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende algemeen geldende bouwregels opgenomen ten aanzien van nutsvoorzieningen en ondergronds bouwen.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen nog een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de maximaal toegestane hoogte van geluidschermen.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende wijzigingsregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Zo is bijvoorbeeld geregeld dat bestaande, afwijkende maten, die in overeenstemming met een omgevingsvergunning tot stand zijn gekomen, als maximaal toelaatbaar worden geacht. Hiermee wordt voorkomen dat afwijkende doch legaal tot stand gekomen situaties in strijd zijn met het inpassingsplan. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bepaalde overschrijdingen met maximaal 10% voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk.

6.4 Digitalisering en uniformering

Bij het opstellen van de verbeelding en de regels is uitgegaan van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en de door het ministerie van VROM ontwikkelde standaarden voor Digitale Uitwisseling van Ruimtelijke Processen (DURP). Dat wil zeggen dat een vaste indeling van verbeelding en regels is aangehouden en dat de verbeelding is opgesteld op een zodanige wijze dat deze eenvoudig geschikt te maken is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties (conform de Informatie Methodiek voor Ruimtelijke Ordening 2012).

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

De totale raming voor het project Traverse Dieren komt uit op een investeringsbedrag (inclusief de reeds gemaakte kosten) van 107,7 miljoen euro, prijspeil 2014. Dit betreft zowel het onherroepelijke deel als het voorkeursscenario van onderhavig inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren". De (natuur)maatregelen en de verwerving van de gronden en panden maken integraal onderdeel uit van de plannen en daarmee van het genoemde bedrag.

Beschikbare financiering

Op 26 juni 2013 hebben Provinciale Staten (PS) ingestemd met de realisatie van het project Traverse Dieren met een uitvoeringskrediet van 101 miljoen. De totale bijdrage van de provincie was toen 38 miljoen. Inmiddels is in het kader van het MIA-Mobiliteit (GS van 27 mei 2014) rekening gehouden met een ophoging van het budget met 5 miljoen, als gevolg van de noodzakelijke reparatie van het inpassingsplan voor de Kanaalzone. Na positieve besluitvorming door PS op het MIA-Mobiliteit bedraagt de totale bijdrage van de provincie 43 miljoen. Het Rijk draagt 53,3 bij en de gemeente Rheden 9,7 miljoen. De beschikbare financiën zullen bij PS-besluit tot vaststelling van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" op 12 november 2014 dan 106 miljoen bedragen. Inmiddels zijn, met name ten aanzien van de constructie van de lange tunnelbak enkele kostenoptimalisaties voorzien ten bedrage van circa 2 miljoen , waardoor het geraamde investeringsbedrag naar verwachting binnen het beschikbare budget zal blijven.

7.2 Grondverwerving

Het merendeel van de voor het project benodigde gronden is inmiddels minnelijk verworven. Voor de Kanaalzone is er met de bewoners van de Burgemeester Willemsestraat nrs 2, 4 en 6 en Kattenberg 33 overleg gestart over de minnelijke aankoop. Mocht minnelijke verwerving toch niet haalbaar zijn beschikt de provincie over de mogelijkheid tot onteigening, met als basis dit inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren", waarin de betreffende gronden een herbestemming krijgen.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Overleg gemeente

De raad van de gemeente Rheden is bij de voorbereiding van inpassingsplan "Traverse Dieren" (2013) conform artikel 3.26 lid 1 Wro gehoord tijdens het vooroverleg. De raad was in eerder stadium reeds geïnformeerd over de planvorming.

Voor het opstellen van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is een structureel overleg tussen provincie en gemeente Rheden ingesteld. In dit overleg zijn in de periode januari 2014 tot en met mei 2014 in een nauwe samenwerking de ontwerpen van de scenario's, de effectenstudie, de te hanteren planbegrenzing alsmede de te doorlopen procedures/planning tot stand gekomen. Op 15 mei 2014 is er een bestuurlijk overleg provincie-gemeente gehouden.

8.2 Overleg overige belanghebbenden en instanties

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het eerdere ontwerp inpassingsplan Traverse Dieren (2013) voorgelegd aan de volgende instanties:

- waterschap/ Rijkswaterstaat;
- leidingbeheerders;
- regionale brandweer;
- lokale brandweer;
- ProRail;
- RCE.

Deze instanties zijn opnieuw in de gelegenheid gesteld om te reageren op het ontwerp inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren", van deze gelegenheid is geen gebruik gemaakt.

Voor de planvorming van het inpassingsplan "Kanaalzone Traverse Dieren" is uitgegaan van consultatie van de omgeving aansluitend op de planscope. In dat verband en is er overleg geweest met o.a.

- Waterschap Vallei en Veluwe;
- ProRail;
- De bewoners Burgemeester Willemsestraat/Kattenberg d.d. 23 april en 12 mei 2014;
- Bilateraal met diverse bewoners d.d. 20 mei 2014;
- De ondernemers van het bedrijventerrein Rinaldostraat d.d. 17 maart, 2 april, 17 april en 12 mei 2014.

Het Waterschap heeft een akkoord op hoofdlijnen gegeven op de (beperkte) indamming van het Apeldoorns Kanaal in verband met de te wijzigen ontsluiting van het bedrijventerrein Rinaldostraat. Met ProRail zijn de consequenties van de planvorming voor de spooronderdoorgang Burgemeester Willemsestraat afgestemd.

Om een nieuwe afweging voor de Kanaalzone te maken en de begrenzing daarvan te bepalen is via een proces van verkenning, trechtering en beoordeling een aantal scenario's beschreven en onderling vergeleken. Dit is verwoord in de Effectenstudie Kanaalzone Traverse Dieren (bijlage I).

Vertegenwoordigers van zowel een aantal bedrijven, als van de bewoners van de Kanaalzone, zijn op verschillende momenten over de aanpak en uitkomsten van het onderzoek geïnformeerd, voorafgaand aan de fase van de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan. Daarbij is de gelegenheid gegeven om te reageren en om specifieke wensen naar voren te brengen.

Met de ondernemers van het bedrijventerrein Rinaldostraat is gesproken over de te onderzoeken scenario's voor de gebiedsontsluitingsstructuur. Met de bewoners van de Burgemeester Willemsestraat / Kattenberg is eveneens gesproken over de diverse wegontwerpvarianten in relatie tot de

gebiedsontsluiting. Ook is gesproken over de ruimtelijke invulling van het desbetreffende woongebied inzake geluidsmaatregelen en de fiets-/voetpadontsluitingsstructuur. Van deze informatiebijeenkomsten Rinaldostraat en Burgemeester Willemsestraat/Kattenberg zijn verslagen gemaakt.

Op 25 juni 2014 was er een inloopavond voor alle belangstellenden. Tijdens en naar aanleiding van deze avond zijn uiteenlopende vragen over het inpassingsplan beantwoord.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerp inpassingsplan is conform de Algemene wet bestuursrecht ter visie gelegd van 3 juli tot en met 13 augustus 2014. Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijzen tegen het ontwerp in te brengen.

In de zienswijzennota (bijlage XII) is aangegeven welke zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan zijn binnengekomen. Gedeputeerde Staten (GS) hebben in deze nota de zienswijzen beantwoord en leggen deze aan Provinciale Staten (PS) ter vaststelling voor. In de nota hebben GS aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het inpassingsplan.