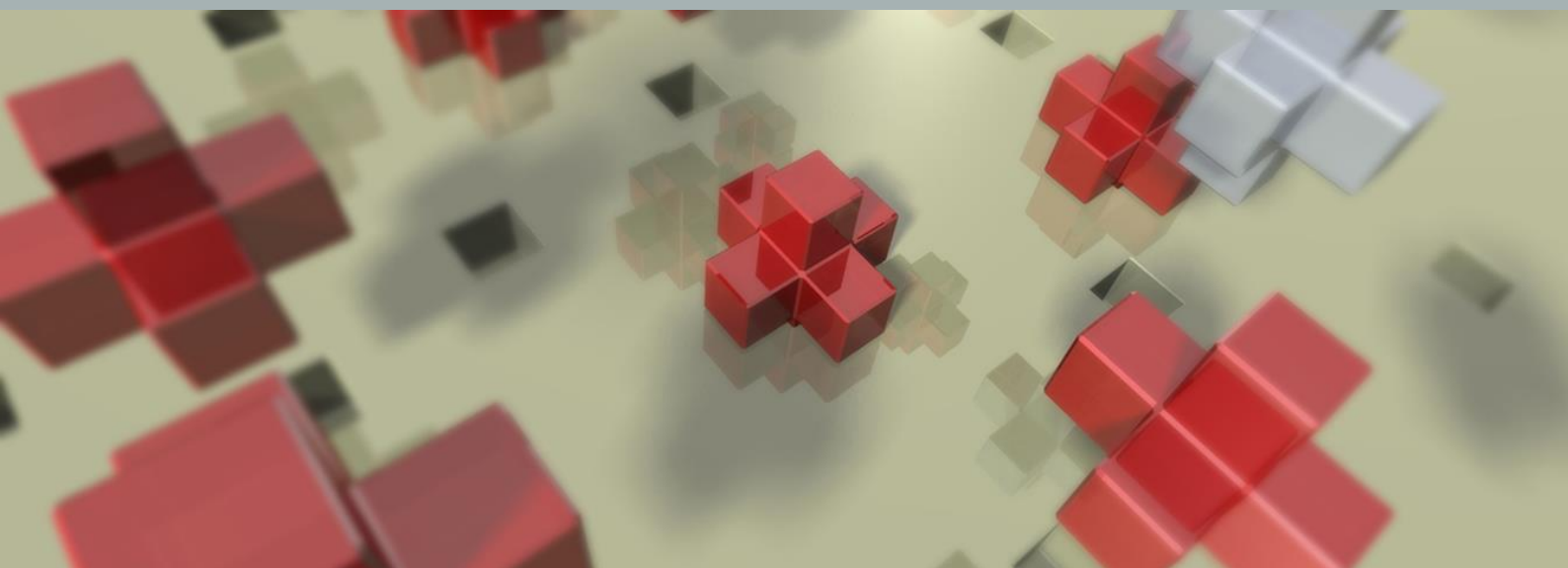


Inpassingsplan N315 Kom Neede – Aansluiting grens tracébesluit N18

Provincie Gelderland

Vastgesteld



Inpassingsplan N315 Kom Neede – Aansluiting grens tracébesluit N18

Provincie Gelderland

Vastgesteld

Rapportnummer:	212x01342_5
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.9925.IPN315NeedeN18.vst1
Datum:	22 augustus 2018
Contactpersoon opdrachtgever:	B.J. van Ginkel, N. Schoonbrood Provincie Gelderland
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter, Corianne Verberne, Noud van der Heijden
Concept:	september 2017
Ontwerp:	januari 2018
Vaststelling:	14 november 2018
Bron foto kaft:	BRO, Abstract 1
Beknopte inhoud:	--

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?	6
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.4 Vigerend bestemmingsplan	7
1.5 Leeswijzer	7
2. BELEIDSKADER	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	8
2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening	8
2.1.4 Toetsing	9
2.2 Provinciaal beleid	9
2.2.1 Omgevingsvisie	9
2.2.2 Omgevingsverordening	11
2.2.3 Toetsing	11
2.3 Regionaal beleid	12
2.3.1 Structuurvisie Regio Achterhoek	12
2.3.2 Toetsing	12
2.4 Gemeentelijk beleid Berkelland	12
2.4.1 Structuurvisie Berkelland 2025	12
2.4.2 Toetsing	13
2.5 Conclusie	13
3. PLANBESCHRIJVING	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Huidige situatie	14
3.3 Toekomstige situatie	16
3.4 Landschappelijke inpassing	20
4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN	26
4.1 Inleiding	26
4.2 Geluid	26
4.2.1 Wettelijk kader en beleid	26
4.2.2 Resultaten onderzoek	27
4.2.3 Conclusie	28

4.3 Luchtkwaliteit	28
4.3.1 Wettelijk kader en beleid	28
4.3.2 Resultaten onderzoek	29
4.3.3 Conclusie	29
4.4 Externe veiligheid	30
4.4.1 Algemeen	30
4.4.2 Onderzoek	31
4.4.3 Conclusie	32
4.5 Bodem	33
4.5.1 Wettelijk kader en beleid	33
4.5.2 Resultaten onderzoek	33
4.5.3 Conclusie	34
4.6 Natuurtoets	34
4.6.1 Algemeen	34
4.6.2 Gebiedsbescherming	34
4.6.3 Soortenbescherming	35
4.7 Water	36
4.7.1 Beleidskaders	36
4.7.2 Watersysteem	37
4.7.3 Conclusie	41
4.8 Archeologische waarden	41
4.8.1 Wettelijk kader en beleid	41
4.8.2 Resultaten onderzoek	42
4.8.3 Conclusie	43
4.9 Cultuurhistorie	43
4.9.1 Inventarisatie	43
4.9.2 Conclusie	44
4.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	44
4.10.1 Algemeen	44
4.10.2 Resultaten onderzoek	45
4.10.3 Conclusie	45
4.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen	45
4.12 M.e.r. (beoordelings)-plichtige activiteiten	46
 5. JURIDISCHE ASPECTEN	 49
5.1 Algemeen	49
5.2 Procedure	49
5.3 Regels	50

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	52
6.1 Kostenverhaal	52
6.2 Financiële haalbaarheid	52
6.3 Verwerving	52

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	53
7.1 Algemeen	53
7.2 Overleg betrokken gemeente	53
7.3 Burgerparticipatie	53
7.4 Vooroverleg	54
7.5 Zienswijzen	54
7.6 Vaststelling	54

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Landschapsplan
Bijlage 2: Onderzoek akoestiek en luchtkwaliteit
Bijlage 3: Vooronderzoek Bodem
Bijlage 4: Quicksan flora en fauna
Bijlage 5: Vleermuizenonderzoek
Bijlage 6: Archeologisch onderzoek
Bijlage 7: Vooronderzoek conventionele explosieven
Bijlage 8: Advies van de veiligheidsregio
Bijlage 9: Kwantitatieve Risicoanalyse N -569-80 deel 1, Gasunie
Bijlage 10: Rapportage afwatering rondweg Neede
Bijlage 11: Berekening tbv watertoets
Bijlage 12: Zienswijzenota

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De provincie Gelderland werkt in het kader van een geïntegreerde aanpak van provinciale wegen traject gebonden aan haar bestaande wegenstructuur. Op deze manier worden gewenste verbeteringen op het gebied van mobiliteit en leefomgeving gelijktijdig met het geplande onderhoud op een traject uitgevoerd. Vier jaar voor aanvang van de werkzaamheden aan de wegenstructuur wordt een grove verkeerskundige analyse van de situatie gemaakt en wordt aan andere wegbeheerders gevraagd om ook eigen ruimtelijke ontwikkelingen in te brengen. Drie jaar voor aanvang van de werkzaamheden wordt gestart met de verkenning van de weg. De onderhoudstoestand, verkeerskundige knelpunten en aspecten met betrekking tot mobiliteit, openbaar vervoer en landschappelijke inpassing worden onderzocht. In deze fase worden vaak bewoners in het proces betrokken, aan hen wordt om knelpunten van de bestaande wegenstructuur gevraagd. Twee jaar voor aanvang van de werkzaamheden stelt Gedeputeerde Staten van provincie Gelderland vast welke knelpunten van de wegenstructuur verbeterd kunnen worden. Daarna wordt gestart met de planvoorbereidingsfase.

In 2013 heeft de provincie een verkenning uitgevoerd naar de verkeerskundige, landschappelijke knelpunten op de N315 tussen Ruurlo en de N18.

De aanpak van het gehele tracé N315 (Ruurlo – N18) zijn opgedeeld in drie fasen. Fase 1 betreft de reconstructie van de N315 tussen Ruurlo en Neede. Die reconstructie is medio 2015/2016 uitgevoerd en afgerond. Voor fase 2 (Rondweg/Haaksbergseweg in Neede) is het provinciale inpassingsplan in december 2016 door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onherroepelijk verklaard. De werkzaamheden zullen medio september 2017 starten.

Onderhavig inpassingsplan betreft het plan voor fase 3: de optimalisatie van het traject tussen de kom van Neede en de aansluiting op de gereconstrueerde N18 (zie figuur 1). Dit is ook gelijk de grens tussen de provincies Gelderland en Overijssel. Het gaat hier om de Haaksbergseweg met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de regio. Voor dit traject zijn er twee belangrijke verkeerskundige knelpunten voor wat betreft de veiligheid, de weg is te smal en direct naast de rijbaan zijn bomen aanwezig. Daarnaast is het ter hoogte van Rietmolen moeilijk om de N315 over te steken. Het plan voorziet in het verbreden van de bestaande weg van circa 6 naar 7,50 meter waarbij de huidige bomenlanen verwijderd worden en buiten de obstakelvrije zone worden herplant. Hierdoor zal het fietspad aan de noordzijde van de weg verlegd worden. Ook de sloten langs het fietspad en de weg worden verlegd. Ter hoogte van Rietmolen is in het plan een rotonde gepland die de oversteekbaarheid verbeterd en tevens zorgt dat de snelheid ter plaatse van het kruispunt wordt verlaagd. Door de reconstructie van de N18, waarbij een aantal aansluitingen van de N18 Haaksbergen en Groenlo komt te vervallen, zal de hoeveelheid verkeer op de N315 toenemen. De toename van het verkeer is opgenomen in het verkeersmodel Achterhoek (2015). In dat model zijn verschillende scenario's voor de verkeersontwikkelin-

gen tot en met 2030 uitgewerkt. Voor onderhoudig inpassingsplan wordt uitgegaan van het hoge scenario. Dat wil zeggen dat in 2030 het aantal motorvoertuigen per etmaal met 2335 stijgt ten opzichte van 2016. Deze toename is meegenomen voor de berekening van de doorstroming op de N315, met name het kruispunt bij Rietmolen, en ten aanzien van de geluids- en luchtkwaliteit voor de woningen langs de weg.

Ter plaatse van het traject N315 Neede – aansluiting N18 vigeert het bestemmingsplan 'Buitengebied' (1974-1979/1991) van de voormalige gemeente Neede. De reconstructie van de N315 past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, een aanpassing van het planologisch regime is noodzakelijk. Met de reconstructie van de N315 is sprake van een provinciaal belang. Op 23 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Berkelland ingestemd met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de 3^e fase van de reconstructie van de N315 door de provincie Gelderland.



Figuur 1 Luchtfoto plangebied

1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?

De reconstructie van de N315 is onderdeel van de trajectaanpak van provinciale wegen in Gelderland. Provinciale Staten van Gelderland hebben de mogelijkheid om inpassingsplannen vast te stellen. Een inpassingsplan kan worden vastgesteld, indien het project aan de volgende drie criteria voldoet:

- a. Er is sprake van een provinciaal belang;
- b. Het plan efficiënter en sneller kan worden uitgevoerd;
- c. Weinig ruimte voor lokale afwegingen.

Er is sprake van provinciaal belang

Op de N315 laat de verkeersveiligheid te wensen over. De provincie wil deze problemen aanpakken. De N315 is een provinciale weg. Doordat de provincie de problemen op deze provinciale weg wil aanpakken, is het provinciale belang een gegeven.

Het plan kan sneller en efficiënter worden uitgevoerd

Naast de planologische aanpassing zullen er ook verkeersbesluiten genomen moeten worden. Het is daarnaast niet uitgesloten dat er ook geluidsaneringsmaatregelen genomen moeten worden vanwege nabijgelegen bestaande woningen in verband met de geluidbelasting. Omdat besluitvorming door verschillende bestuurslagen onduidelijk en verwarrend is, zijn de gemeente Berkelland en de provincie Gelderland overeengekomen dat het de voorkeur verdient indien de provincie een inpassingsplan opstelt. Doordat de provincie het inpassingsplan gaat opstellen, ontstaat er snelheid in de besluitvorming hetgeen uiteindelijk ook de (snelheid in) uitvoering ten goede komt.

Er is weinig ruimte voor lokale afwegingen

Het project wordt, met uitzondering van de rotonde ter hoogte van Rietmolen, gefinancierd door de provincie, en is in overleg met de gemeente en omwonenden tot stand gekomen. De gemeente Berkelland betaalt 50% van de aanlegkosten van de rotonde Rietmolen; de provincie betaalt de resterende 50%.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van onderhavig inpassingsplan bestaat uit de N315 vanaf hectometerpaal 40,4 ten oosten van Neede tot hectometerpaal 42,2 ten zuidoosten van de kern Rietmolen. Deze zijn op voorgaand kaartbeeld weergegeven. Zie de verbeelding behorende bij dit inpassingsplan voor een nauwkeurig verloop van de plangrens. Nabij Rietmolen dient een gasleiding te worden verlegd. Deze nieuwe gasleiding is ook meegenomen in dit inpassingsplan.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Neede vormt het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied. Hierbinnen is het plangebied bestemd als 'Primaire wegen' en enkele andere bestemmingen.



Figuur 2 Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied' van de voormalige gemeente Neede. Het plangebied is (globaal) rood omlijnd.

De nieuwe reconstructie van de N315 past niet binnen dit bestemmingsplan'. Derhalve is een herziening van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk.

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk komt het beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie in en nabij het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 omvat de te nemen maatregelen aan de N315. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de planologische en milieuhygiënische aspecten. Een toelichting op de regels en de verbeelding kunt u vinden in hoofdstuk 6. De economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de onderwerpen van respectievelijk hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer, vervoer en leefbaarheid. Beleid dat samenhangt met andere milieuaspecten wordt beschreven in hoofdstuk 5 en is meegenomen in de onderliggende onderzoeken.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend', 'bereikbaar' en 'leefbaar & veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen zijn:

1. Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
2. Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt aangegeven dat indien er sprake is van een stedelijke ontwikkeling, de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. In een uitspraak van de ABRvS van 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448 wordt geoordeeld dat de aanleg van een weg niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

Deze uitspraak is gedaan met in achtneming van de Nota van Toelichting en de strekking van de regeling. Het is dan ook niet noodzakelijk in onderhavig inpassingsplan een onderbouwing met behulp van de ladder duurzame verstedelijking op te nemen.

2.1.4 Toetsing

Dit inpassingsplan ziet op bovenlokale maatregelen aan het wegennet. Er zijn geen belangen van nationaal belang in het geding. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft niet te worden doorlopen omdat dit inpassingsplan geen stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Onderhavig inpassingsplan is niet in strijd met het nationaal beleid, er zijn geen nationale belangen in het geding.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland (juni 2017) richt zich formeel op de komende tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de Omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking.

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.

2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Dit doel betekent vooral:

- a. ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
- b. zorgdragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
- c. een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- d. een gezonde en veilige leefomgeving.

Mobiliteit

In de Omgevingsvisie wordt nader ingegaan op verschillende thema's, zoals wonen, werken en energie. De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen,
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren,
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen,
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven,
- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering van de markt en andere ontwikkelingen.

De provincie bekijkt de verschillende netwerken als een groot geheel en heeft specifiek aandacht voor wisselwerking en knooppunten:

1. De provincie houdt specifiek de belangrijkste stedelijke netwerken bereikbaar (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen en Apeldoorn-Zutphen-Deventer) voor personen en bedrijven;
2. De provincie werkt ook aan de toegang tot voorzieningen buiten deze stedelijke netwerken en zoekt tegelijk naar oplossingen die gebruik maken van de kracht van de (lokale) samenleving;
3. Tussen de steden en de omliggende gebieden moeten de verbindingen goed functioneren. Zo werkt de provincie aan corridors voor bedrijven- en goederenvervoer met als doel om deze (inter)nationale logistieke corridors beter te benutten;
4. In het landelijk gebied zien de provincie en partners grote verschuivingen in mobiliteit door technologische en demografische ontwikkelingen. Hier investeert de provincie onder meer in nieuwe vormen van openbaar vervoer.

De Achterhoek

Ook omschrijft de provincie Gelderland in haar Omgevingsvisie de ambitie, de opgave en haar accenten in verantwoordelijkheden en aandachtspunten voor de verschillende gebieden die in de provincie onderscheiden kunnen worden, waaronder de Achterhoek waarbinnen het plangebied van dit inpassingsplan gelegen is. De Achterhoek is een regio met bijzondere kwaliteiten. Fysieke kwaliteiten in termen van een mooi landschap met veel natuurschoon en met mooie steden en dorpen. Maar ook kwaliteiten in sociaal-economische zin: grote onderlinge betrokkenheid (naoberschap), hoge arbeidsmoraal, bescheidenheid. Dit zijn kwaliteiten en waarden die het kapitaal vormen voor ontwikkelingen en innovaties in een fase van transitie. De onontkoombare transitie wordt voornamelijk veroorzaakt door de ingrijpende demografische ontwikkelingen (krimp en vergrijzing), maar ook door economische ontwikkelingen (recessie, schaalvergroting). De gezamenlijke inspanningen van gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en de provincie richten zich op vier speerpunten:

- Kansrijk platteland: creëren van een multifunctioneel buitengebied waarin functies niet met elkaar concurreren, maar in samenhang bijdragen aan een vitaal en leefbaar buitengebied met toekomstperspectief voor agrariërs;
- Inzetten op duurzame en innovatieve economie;
- Vitale leefomgeving met een goede woonvoorraad en voorzieningenstructuur;

- Slim en snel verbinden: goede verplaatsingsmogelijkheden en verbindingen binnen de regio en tussen de Achterhoek en omliggende regio's.

2.2.2 Omgevingsverordening

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening (juni 2017) wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem.

Het plangebied ligt ten oosten van de kruising N315 – Kleislagdijk nabij de Groene Ontwikkelingszone en Gelders Natuurnetwerk. Over de hele lengte van het tracé zullen aanwezige landschapselementen (deels) verdwijnen en nieuwe landschapselementen terugkomen (zie hiervoor het Landschapsplan opgenomen als separate bijlage 1).

2.2.3 Toetsing

Met behulp van dit inpassingsplan ontstaat de juridisch-planologische mogelijkheid om de Haaksbergeseweg te reconstrueren en toekomstvast te maken. Door de laatste fase van de reconstructie van de N315 te realiseren ontstaat er een robuust wegennet tussen Ruurlo en de N18. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstellingen die de provincie in de Omgevingsvisie opgenomen heeft rondom mobiliteit, zoals 'bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen' en daarmee eveneens aan de eerste overkoepelende hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'een duurzame economische structuurversterking'. Optimale bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een economisch krachtig gebied. Ook draagt het project bij aan de tweede algemene hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving'. Daarbij zetten provincie en de gemeente Berkelland in op het bereiken van een hoog kwaliteitsniveau.

Door tijdig voor te sorteren op verwachte veranderingen, kunnen knelpunten op het gebied van (verkeers)veiligheid voorkomen worden.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Regio Achterhoek

De Achterhoekse gemeenten werken op het vlak van de ruimtelijke ordening samen in een intergemeentelijk overleg ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. In een ambtelijke werkgroep en een bestuurlijk overleg zijn alle acht de gemeenten vertegenwoordigd. In maart 2010 is in het bestuurlijk overleg afgesproken om een gezamenlijke visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Achterhoek op te stellen.

Deze gezamenlijke visie voorziet ook in een behoefte aan één regionaal geluid richting externe partners. Daarbij gaat het om overheden, zoals provincies, het Rijk en Europa, maar ook om partners, zoals woningcorporaties en waterschappen.

De structuurvisie is een actualisatie van de regionale structuurvisie uit 2004. Deze ruimtelijke visie richt zich niet op een ruimtelijk eindbeeld, maar streeft juist flexibiliteit na. Het leidende principe is een omslag 'van sturen naar begeleiden'. Dit om kansen te pakken en tegelijkertijd te werken aan behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit. Het document is niet het eindpunt van het ruimtelijk beleid, maar is met name agendavormend.

Ten aanzien van bereikbaarheid is in de visie als uitgangspunt opgenomen dat de Achterhoek goed dient aan te sluiten op omliggende stedelijke netwerken. Dit op het gebied van wonen, werken, voorzieningen én infrastructuur. Er is nog niet inzichtelijk gemaakt wat dit exact betekent. De volgende stap is dan ook een onderzoek naar de meerwaarde van de Achterhoek voor de omliggende stedelijke netwerken en andersom. Profileren is hierbij het sleutelwoord.

2.3.2 Toetsing

Het verbreden van de N315 en de aanleg van een rotonde nabij Rietmolen zijn niet direct van invloed op het ontsluiten van de Achterhoek op omliggende stedelijke netwerken, maar zorgen wel voor een verbeterde verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. Deze ontwikkeling doet geen afbreuk aan het ruimtelijke beleid van de regio.

2.4 Gemeentelijk beleid Berkelland

2.4.1 Structuurvisie Berkelland 2025

De "Structuurvisie Berkelland 2025" geeft de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot het jaar 2025 weer. Het is een integrale visie die geldt voor het grondgebied van de hele gemeente. Een uitgangspunt voor de gemeente is het behouden van de rust, de variatie en de kleinschaligheid van het woningaanbod. De vier hoofdkernen hebben daarbij ieder hun eigen kwaliteiten. Deze kwaliteiten moeten verder worden versterkt.

Berkelland streeft naar leefbare wijken en kernen met een gedifferentieerde woningvoorraad en bevolking. Woningbouw wordt geconcentreerd in de vier hoofdkernen en moet zo min mogelijk beslag leggen op ruimte buiten de bebouwde kom, dit betekent dat inbreiden zo veel mogelijk voor uitbreiden gaat. Inbreiden mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van bestaande wijken.

In de structuurvisie worden de belangrijkste ontwikkelingen voor de vier grote kernen; Borculo, Eibergen, Neede en Ruurlo afzonderlijk weergegeven. In Neede wordt het accent gelegd op bouwen voor de eigen woningbehoefte, het opwaarderen van een aantal bestaande wijken, versterken van het dorpshart en het verbeteren van de ontsluitingsstructuur.

Infrastructuur en bereikbaarheid

Voor de gemeente Berkelland is de reconstructie van de N18 van groot belang. Het is een essentiële verbinding in het oosten van Nederland en de reconstructie zal de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de lokale economie ten goede komen. Ook de leefbaarheid wordt vergroot, doordat de grote kernen langs de weg worden ontzien. De aanleg van de nieuwe N18 als autoweg heeft tot gevolg dat verkeer, dat nu nog van parallel gelegen routes gebruikmaakt, voor de N18 zal kiezen. Na aanleg van reconstructie zullen de oude delen van het N18 tracé binnen Berkelland een andere functie krijgen. Het RBT De Laarberg krijgt een aansluiting op de N18. Daarmee is de bereikbaarheid gewaarborgd in noordelijke richting (Twente) en in zuidelijke richting (Stadsregio Arnhem-Nijmegen). Om de bereikbaarheid van het RBT De Laarberg in de westelijke richting te verbeteren wordt in de toekomst de Deventer Kunstweg opgewaardeerd.

2.4.2 Toetsing

Onderhavig inpassingsplan maakt de investeringen juridisch-planologisch mogelijk die noodzakelijk zijn om voor te sorteren op verwachte (autonome) ontwikkelingen en om daarmee knelpunten te voorkomen en zorg te dragen voor een robuust, toekomstvast en samenhangend hoofd- en onderliggend wegennet. De reconstructie van de N315 leidt tot een verbeterde ontsluitingsstructuur van de regio. Dit inpassingsplan past hiermee in de Structuurvisie Berkelland 2025.

2.5 Conclusie

In de beleidsdocumenten op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nagestreefd. De maatregelen aan de N315 welke met onderhavig inpassingsplan mogelijk worden gemaakt dragen hieraan bij. Door de investeringen ontstaat een samenhangend, duurzaam en toekomstvast systeem van hoofd- en onderliggend wegennet.

3. PLANBESCHRIJVING

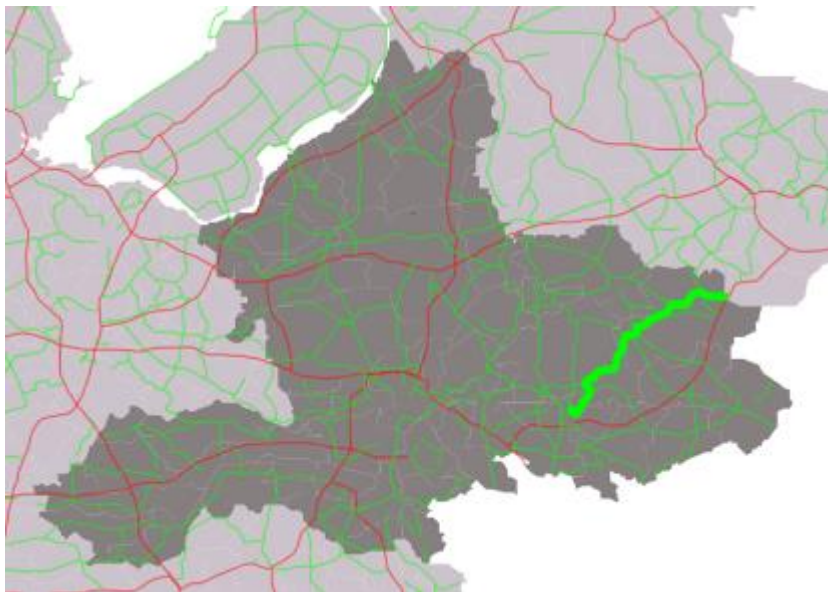
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de huidige ruimtelijke en verkeerskundige situatie van het plangebied beschreven en de functies in de directe omgeving daarvan.

3.2 Huidige situatie

Ruimtelijk functioneel

De provinciale weg 315 (N315) is 40 km lang en loopt vanaf Doetinchem dwars door de Achterhoek via Ruurlo, Borculo en Neede richting de N18 ten zuiden van Haaksbergen. Tussen Ruurlo en Neede is er een inhaalverbod van kracht, op het resterende gedeelte van het traject is inhalen toegestaan en wordt landbouwverkeer toegestaan. Ter hoogte van Neede loopt de N315 een gedeelte door de bebouwde kom, daar geldt een maximale snelheid van 50 km/h. Verder geldt voor het hele traject een maximale snelheid van 80 km/h.



Figuur 3 Schematische weergave ligging N315 in Gelderland.

Tussen Ruurlo en de provinciegrens is de N315 gecategoriseerd als provinciale gebiedsontsluitingsweg. De N315 ontsluit de kernen Ruurlo, Borculo en Neede richting elkaar en richting de N18. De weg vormt een belangrijke schakel in het openbaar vervoer netwerk van de provincie Gelderland. Via de N315 is een Hoogwaardige Openbaarvervoer lijn (HOV-lijn) gerouteerd die Doetinchem verbindt met

Ruurlo, Borcule, Neede en Twente. Met uitzondering van de noordelijke rondweg om Neede loopt de HOV-lijn via de provinciale weg. Fietzers maken gebruik van een fietspad aan een zijde van de weg.

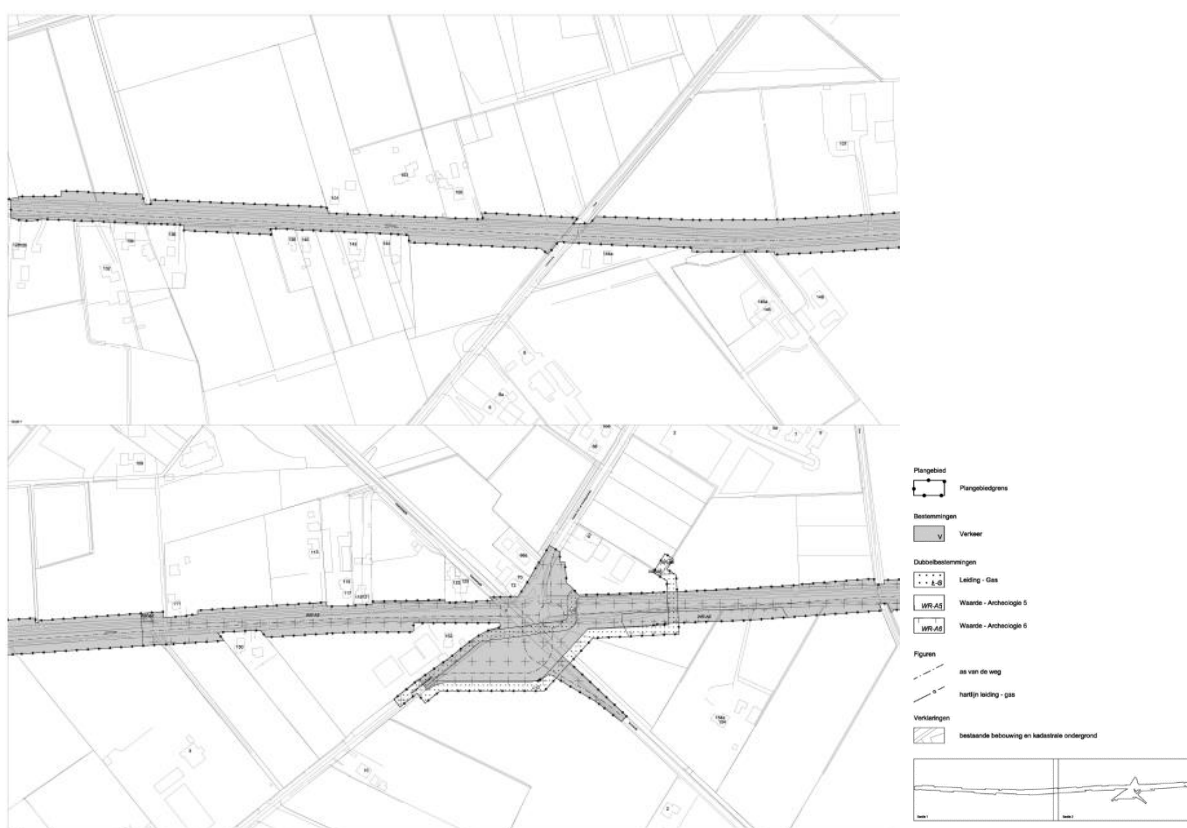
De omgeving bestaat uit een jong ontginningslandschap waarin de wegen een dragende structuur vormen. Naast agrarische bedrijvigheid en grondgebruik zijn er diverse woonpercelen en bedrijven aanwezig. Naast de rijbaan zijn op verschillende plekken karakteristieke bomenrijen aanwezig. Rond 1884 werd het spoortraject Ruurlo-Hengelo geopend. Het spoortraject liep als een autonome lijn door het landschap en negeerde het bestaande verkavelingspatroon. De spoorlijn kruiste de N315 diagonaal ter hoogte van de hectometerpaal 41,1. Rond 1975 is een groot deel van het spoor opgeruimd. In het landschap zijn nog steeds relictten zichtbaar in de vorm van groenstructuren op de deels overgebleven spoordijk.

Verkeersstructuur

Het plangebied begint ten oosten van de kern Neede ter hoogte van hectometerpaal 40,4 en sluit aan op de grens van het plangebied behorende bij het Tracébesluit van de reconstructie van de N18 ter hoogte van hectometerpaal 42,2. Hier ligt ook de grens van de provincie Gelderland. In onderstaande afbeelding is een gedetailleerde weergave van het plangebied gegeven.

De erftoegangswegen Kleislagdijk en Voorste Russchemorsdijk zijn op de N315 aangesloten. De Voorste Russemorsdijk en de Keislagdijk zijn als zijweg aangesloten en het verkeer dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de N315. Dit is vormgegeven door haaiantanden met ondersteunde bebording B6. Op de N315 wordt dit ondersteund door het bord B1 (voorrangsweg). Daarnaast wordt de kern Rietmolen op de N315 ontsloten door middel van de Pastoor C.M. van Everdingenstraat, nabij café Rustoord. Ter hoogte van deze aansluiting komen eveneens de wegen Waterleidingdijk, Achterste Russchemorsdijk en Munsterdijk samen op de N315. De voorrangssituatie is geregeld door stopstrepen met ondersteunende bebording (B07) de doorstroming wordt gewaarborgd door uitvoegstroken, daarnaast bevinden zich enkele openbaarvervoersvoorzieningen. Deze kruising is als onoverzichtelijk beoordeeld in de trajectverkenning 'Verkenning traject 127 Neede – Provinciegrens'.

De fietsvoorzieningen naast de N315 maken onderdeel uit van de bovenlokale fietsverbindingen in het Gelders fietsnetwerk. De voorrangsregeling voor fietsers is niet overal consequent doorgevoerd.



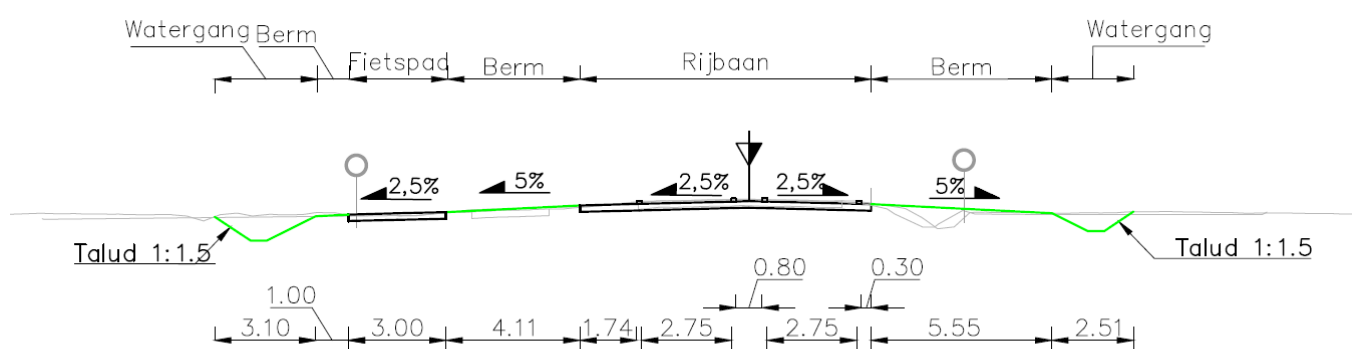
Figuur 4 Gedetailleerde weergave plangebied met een kadastrale ondergrond.

3.3 Toekomstige situatie

Medio 2018 zal de reconstructie van de N18 gereed zijn en opengesteld worden voor verkeer. Het aantal aansluitingen op de N18 wordt omwille van de veiligheid en doorstroming verminderd. Door het verminderen van aansluitingen op de N18 ontstaan er andere verkeersbewegingen in het gebied rondom Neede. Daarnaast wordt er de komende jaren nog een autonome toename van het verkeer verwacht. De verwachting is dat het verkeer op de N315 (Haaksbergseweg) met maximaal 2335 (hoog scenario) motorvoertuigen per etmaal zal toenemen. Deze toename zal ertoe leiden dat verkeer vanaf de zijwegen moeilijker op de N315 kan komen. Deze ontwikkeling is meegenomen in het rapport 'Verkenning traject 127 Neede – Provinciegrens' wat de provincie Gelderland heeft laten uitvoeren. In dit rapport is de huidige verkeerskundige situatie van het plangebied in kaart gebracht. Uit dit onderzoek zijn uitgangspunten naar voren gekomen, welke vertaald zijn in een verkeersontwerp. Onderhavig inpassingsplan maakt realisatie hiervan juridisch-planologisch mogelijk. In deze paragraaf worden de te nemen reconstructiemaatregelen in het plangebied toegelicht en weergegeven in een technisch ontwerp. Het wegontwerp staat in hoofdlijnen vast en is in dit stadium van het proces al redelijk ver uitgewerkt. Toch kunnen er later altijd nog enkele wijzigingen plaatsvinden. De in deze toelichting getoonde en beschreven ontwerpen moeten daarom worden beschouwd als 'referentie-ontwerpen'.

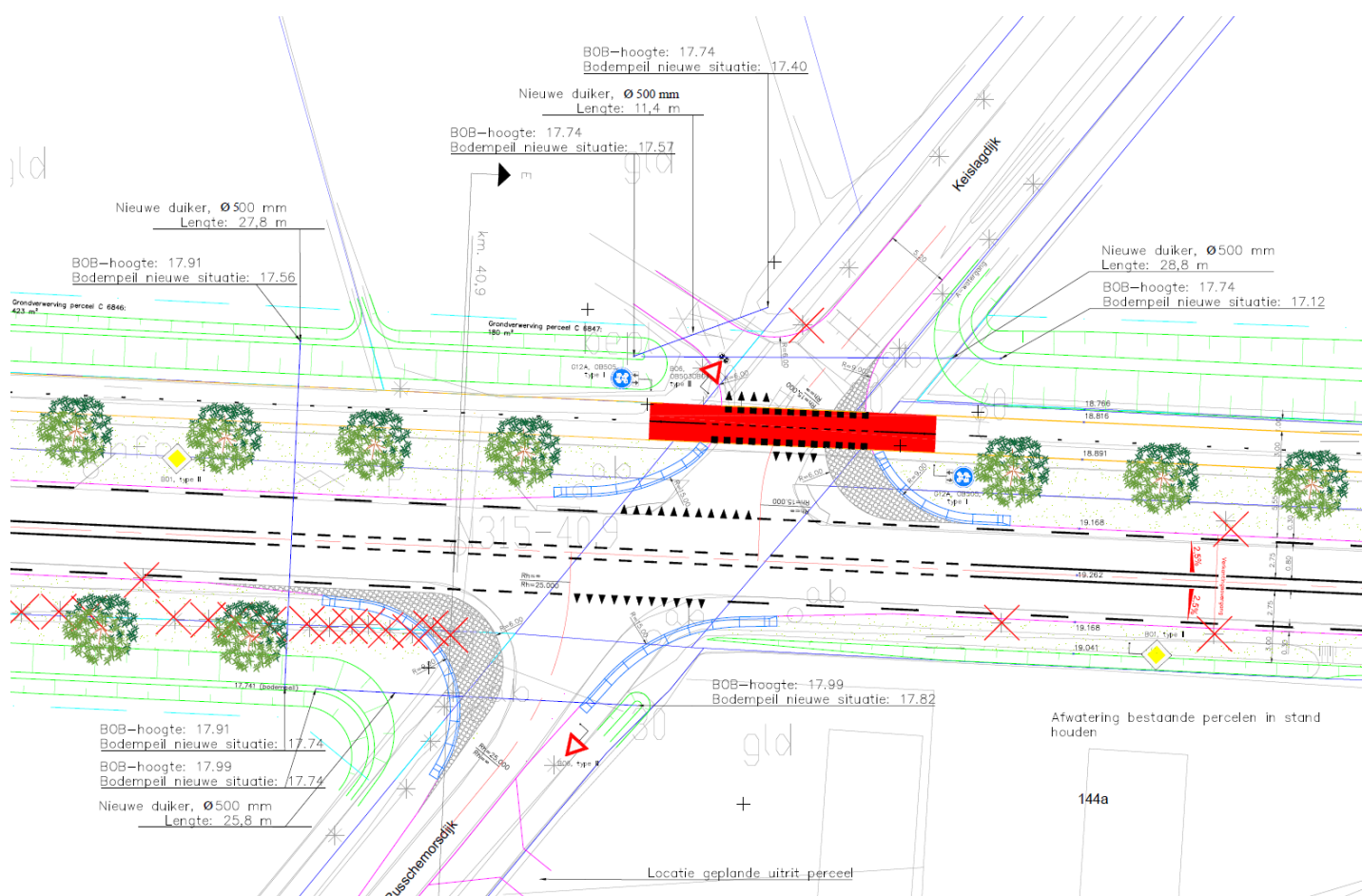
Verbreden rijbaan

De N315 is ter plaatse van het plangebied 6 meter breed. Over de gehele lengte van het plangebied wordt de rijbaan verbreed naar 7,5 meter. Daarnaast worden de huidige fietspaden verwijderd en aan de noordzijde opnieuw aangelegd in de vorm van een vrijliggend tweerichtingen fietspad met een breedte van 3 meter. In verband met het verleggen van het fietspad worden aanwezige watergangen gedempt en worden nieuwe watergangen aangelegd en vanwege de verbreding van de rijbaan worden 192 bomen gekapt en 221 bomen aan weerszijden van de weg aangeplant. In onderstaande figuur is een dwarsdoorsnede van de te realiseren weg gegeven. Deze dwarsdoorsnede geeft een impressie van de rijbaan, vrijliggend fietspad en de afwatering naar de watergangen. De maatvoering kan afwijken op andere delen van het plangebied.



Figuur 5 Impressie dwarsdoorsnede reconstructiemaatregelen N315

De aansluitingen van de erftoegangswegen Voorste Russchemorsedijk en Kleislagdijk worden verbreed aangelegd. Hierdoor ontstaat er beter zicht op de N315. Het nieuw aan te leggen fietspad wordt inclusief voorrangregeling over de Kleislagdijk gerealiseerd. In de huidige situatie loopt het fietspad ook over de Kleislagdijk, maar ontbreekt een duidelijke voorrangregeling. Daarnaast worden de aanwezige bosschages verwijderd en vervangen door laanbomen. Dit vergroot de zichtlijnen vanaf de Kleislagdijk op het fietspad en de N315. De hierboven genoemde maatregelen zullen de verkeersveiligheid van deze aansluiting vergroten.

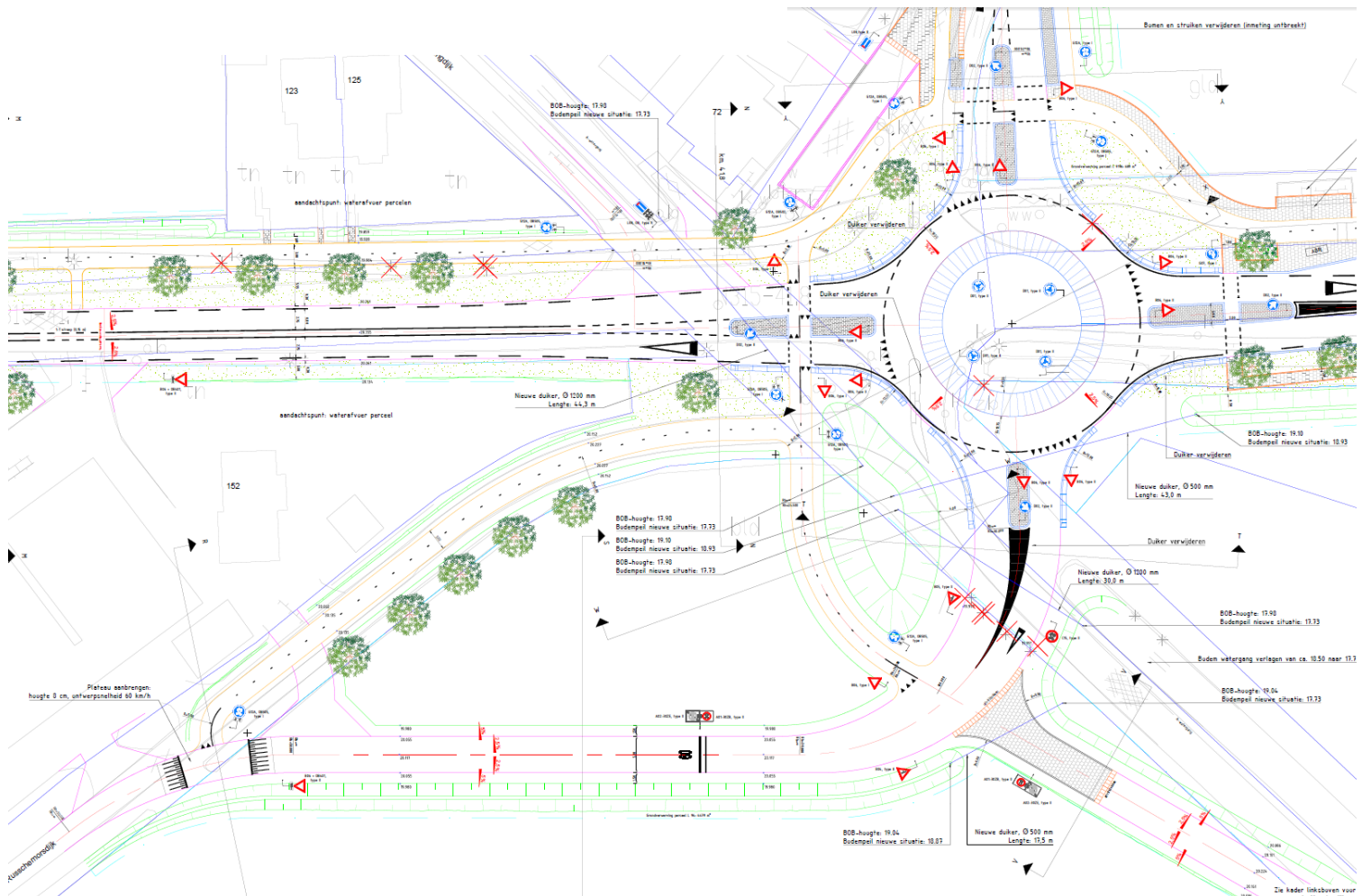


Figuur 6 Uitsnede definitief ontwerp N315, ter hoogte aansluiting Voorste Russchemorsedijk/Kleislagdijk

Rotonde Rietmolen

De aansluiting van de Pastoor C.M. van Everdingenstraat / Musterdijk op de N315 wordt aangepast. De in de huidige situatie aanwezige kruising wordt gereconstrueerd tot een rotonde. Het verkeer op de rotonde heeft voorrang op het verkeer vanaf de zijwegen. Doordat de snelheid op het kruispunt sterk afneemt naar circa 30 km/h kan het verkeer vanaf de zijwegen veiliger en eenvoudiger invoegen. De verlaging van de snelheid verhoogd daarnaast de verkeersveiligheid ten aanzien van het oversteken van fiets- en voetverkeer op het kruispunt

De verkeerssituatie aan de zuidzijde van de N315 wordt gewijzigd. Ter hoogte van de Achterste Russchemorsdijk 3 wordt de straat richting de oostzijde verlegd en gaat zo de nieuwe aansluiting op de rotonde vormen. De Achterste Russchemorsdijk ná nummer 3 wordt ingericht als fietspad en gaat de N315 aan de oostzijde van de rotonde oversteken. De Munsterdijk wordt via een inritconstructie aangesloten op de Achterste Russchemorsdijk. Dit houdt in dat het verkeer vanuit de Munsterdijk voorrang moet verlenen op het verkeer dat op de Achterste Russchemorsdijk rijdt.



Figuur 7 Uitsnede definitief ontwerp N315, ter hoogte rotonde Rietmolen

Verleggen gasleiding

Binnen de plangrenzen loopt een aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze doorkruist het plangebied ter plaatse van de te realiseren rotonde. De Gasunie is voornemens de leiding te verleggen. De nieuwe gasleiding is meegenomen in dit plan. In paragraaf 4.11 wordt hier nader op ingegaan.

3.4 Landschappelijke inpassing

Het inpassingsplan voor de N315 / Haaksbergseweg omvat de reconstructie van de N315 tussen hectometerpaal 40,4 en 42,2. De ingrepen die voor deze reconstructie noodzakelijk zijn hebben consequenties voor de omgeving. Om deze reden is een Landschapsplan opgesteld. Als uitgangspunt is gehanteerd dat de te kappen bomen binnen het plangebied worden gecompenseerd.

Per deelgebied is een streefbeeld opgenomen van de landschappelijke inpassing. Dit is ook weergegeven in navolgende afbeeldingen. Voor detailkaarten, legenda en doorsneden wordt verwezen naar het Landschapsplan zelf (bijlage). Benadrukt wordt dat het een streefbeeld betreft, dat uiteindelijk niet exact als zodanig gerealiseerd hoeft te worden. Wel is hiermee het ambitieniveau vastgesteld, waarbij de omschrijving een beeld geeft van de beoogde ontwikkelingsrichting waartoe de mogelijk gemaakte activiteiten met onderhavig inpassingsplan bijdragen. Voordat het planvoornemen de uitwerkingsfase in gaat vindt er een kwaliteitstoets plaats om te beoordelen of de beoogde ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd gaat worden.

Algemeen

De Haaksbergseweg maakt onderdeel uit van het landschappelijke raamwerk. Dit is herkenbaar aan de bomenrijen die bijna langs het hele tracé staan. Niet op alle plekken is deze structuur even stevig. Door het verbreden en verleggen van de weg en de aanleg van het fietspad, komt deze structuur onder druk te staan. De bomen langs de weg zullen gekapt moeten worden. De plannen zijn echter dermate ruim gedimensioneerd dat er voldoende ruimte is om een nieuwe laan aan te planten.

Volgens de eisen wegontwerp dienen bomen langs een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/h buiten de obstakelvrije zone van 4,5 meter te worden aangeplant. Dit zorgt ervoor dat het verkeer vanuit de zijwegen en inritten vrij uitzicht heeft op het verkeer dat op de N315 rijdt en dat het verkeer dat in de berm terecht komt veilig een stuurcorrectie kan uitvoeren zonder tegen een boom aan te rijden. De nieuw aan te planten laan komt dus op een afstand van 4,5 meter van de kantstreep af.

Op de plaatsen waar erven op de N315 zijn aangesloten is het onmogelijk het brede profiel aan te houden zonder dat er consequenties zijn voor de aanwonenden. Hier wordt ervoor gekozen het fietspad dicht bij de weg te laten lopen, waardoor er geen ruimte overblijft om de bomenlaan te realiseren. Echter, doordat de erven langs de weg al vaak een wat dichtere beplanting hebben is de impact van deze gaten in de bomenlaan is niet groot. Aan de zuidzijde van de N315 wordt geen fietspad gerealiseerd, deze ruimte wordt gebruikt om bomen aan te planten.

De bomenlaan zal in combinatie met de erven een stevige structuur vormen in het landschap. In totaal worden er circa 192 bomen gekapt en 221 bomen terug geplant. Dit zorgt ervoor dat de wat wisselende en rommelige structuur weer verstevigd wordt.



Figuur 8 Overzichtstekening landschappelijke inpassing N315

In het Landschapsplan worden een drietal deelgebied nader uitgewerkt: de kruising met de voormalige spoorlijn, de nieuwe rotonde en de aansluiting op de erven.

Streefbeeld kruising voormalig spoor

Ter hoogte van de kruising met het spoor zit een lichte knik in de weg. Deze plek is momenteel slecht herkenbaar. Met moeite zijn de relictten van de spoorweg terug te zien in het landschap. Op enkele plekken zijn hogerliggende spoordijklichamen te zien. De structuur van het spoor is dermate verdwenen uit het landschap, dat het terugbrengen van verschillende elementen een gekunstelde indruk geeft. De bestaande beplanting zal in combinatie met de nieuw aan te planten laan wel een interessante locatie vormen. De groenstructuur die zich nog op het dijklichaam bevindt zal bijdragen aan een groen en wat kleinschalig uiterlijk.



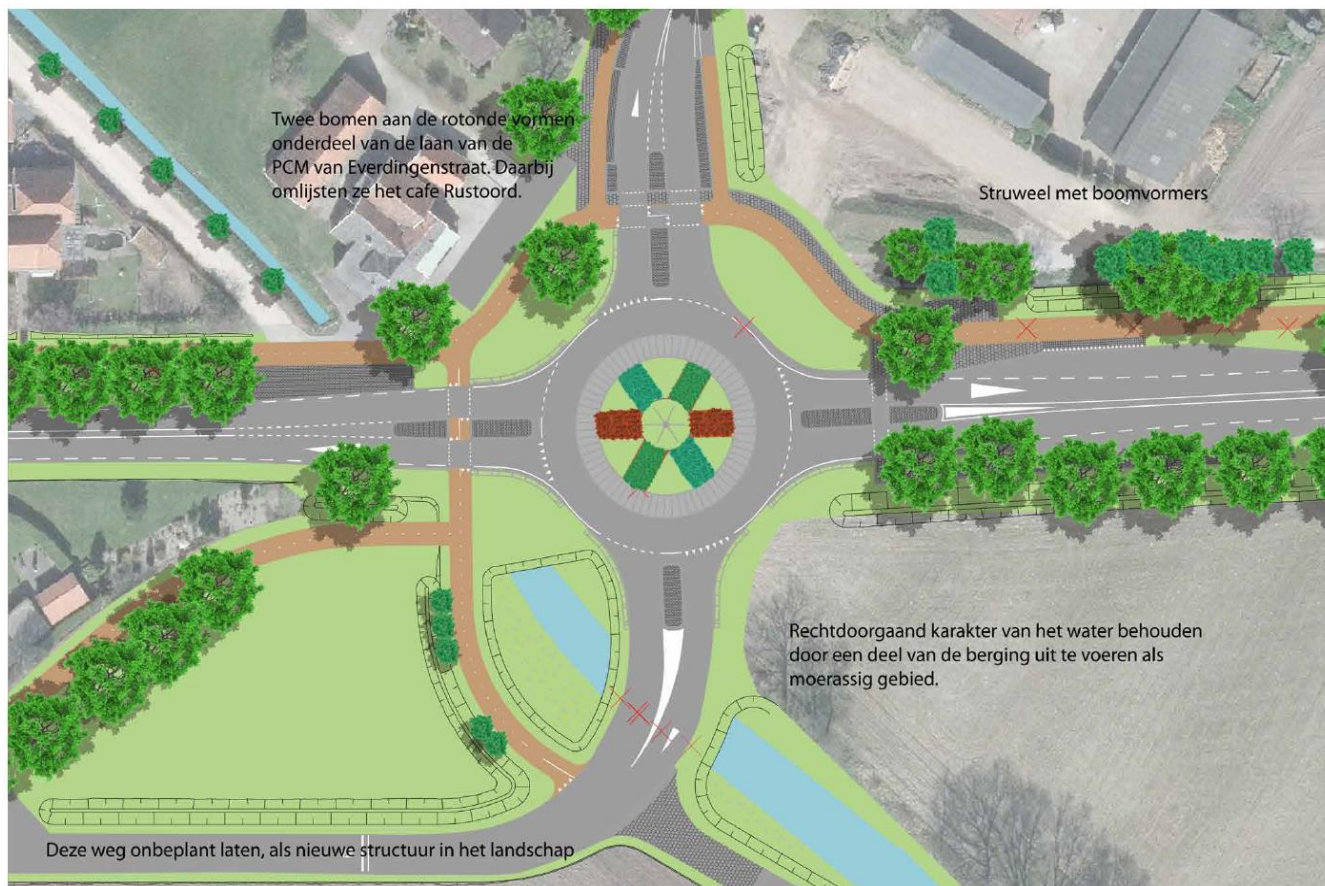
Figuur 9 Weergave landschappelijke inpassing kruising voormalig spoor

Streefbeeld nieuwe rotonde

De zes-sprong wordt vervangen door een rotonde met vier aansluitingen. Hierdoor komt de rotonde scheef ten opzichte van de voormalige zes-sprong te liggen. De landschappelijke inpassing van de rotonde maakt een knipoog naar zeshoek door op de rotonde een verhoging met 3 soorten gekleurde

planten te realiseren die de richting van de 6-sprong aangeven. De beplanting bestaat uit het blauwige *Ilex meserveae*, de rode *Berberis thunbergii atropurpurea 'nana'* en de groene *Lonicera nitida*. Daarnaast blijft het raamwerk van de wegen duidelijk door de oude (water)wegen opnieuw aan te zetten met beplanting.

Het erf aan de noordoostzijde van de rotonde wordt ingeplant met struweel, bestaande uit hazelaar, hondsroos en kers. Dit past bij de besloten beplanting die de verschillende erven langs de N315 hebben.



Figuur 10 Weergave landschappelijke inpassing nieuwe rotonde

Streefbeeld aansluiting erven

Aan beide zijden van het plangebied zijn erven aanwezig. De erven zijn over het algemeen relatief dicht beplant waardoor zij een dichtere structuur in het landschap vormen. In de landschappelijke inpassing wordt de bomenlaan op enkele plekken onderbroken voor een informatie bord of voor zijwegen. Deze kleine onderbrekingen doen geen significante afbreuk aan de dragende structuur die de weg heeft.



Figuur 11 Weergave landschappelijke inpassing erven

4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN

4.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw inpassingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke planologische en milieuhygiënische aspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende voor dit inpassingsplan relevante planologische en milieuhygiënische aspecten behandeld.

4.2 Geluid

4.2.1 Wettelijk kader en beleid

Wet geluidhinder

Voor het aspect wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. De wijzigingen aan de weg N315 vallen onder het regime van deze wet. De geluidsbelastingen vanwege deze te wijzigen wegen dienen te voldoen aan de grenswaarden uit deze wet. Voor de toetsing aan deze grenswaarden is een akoestisch onderzoek nodig. Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien sprake is van overschrijding dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien niet kan worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Voor het project 'N315 Kom Neede – Aansluiting N18' in de gemeente Berkelland bestaat vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg de grenswaarden uit de Wgh niet overschrijdt. Ten tweede dient bij de aanpassing van bestaande wegen aangetoond te worden of sprake is van reconstructie onderzoek in het kader van de Wgh. In het kader van de Wgh is er sprake van een reconstructie van een weg, als er één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg plaatsvinden waardoor de geluidbelasting op gevels van nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen toeneemt met tenminste 2 dB (bij de toetsing aan de Wgh wordt uitgegaan van een toename van minimaal 1,5 dB) ten gevolge van het verkeer op die weg.

In de Wgh gelden alleen normen voor woningen binnen een geluidszone. Alle wegen met uitzondering van 30 km/uur gebieden (en in gebieden aangeduid als een woonerf) hebben een geluidzone. De geluidzone aan weerszijden van de weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg

in stedelijk of buitenstedelijk gebied. In art. 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De zonebreedte is aangegeven in artikel 74 lid 1 Wgh. Voor het bepalen van de zonebreedte dient uitgegaan te worden van de toekomstige situatie (artikel 99 lid 4 Wgh). In artikel 75 lid 1 van de Wet geluidhinder is bepaald dat de uiterste begrenzing van de geluidzone wordt bepaald vanaf de buitenste rijstrook. Dit is de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

Vanwege de fysieke wijzigingen aan de N315 (inclusief aanleg van de rotonde met het wegdektype DAB) is sprake van reconstructie. Derhalve is een nader akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het doel van het akoestisch onderzoek is het berekenen van de geluidsbelasting op de gevel van de relevante geluidsgevoelige bestemmingen afkomstig van het wegverkeer van de wegen die wijzigingen ondergaan: de Haaksbergseweg, de Pastoor C.M. van Everdingenstraat, de Munsterdijk en de Achterste Russchemorsdijk¹. Het volledige onderzoek is als bijlage 2 bij dit inpassingsplan opgenomen. Hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

Hogere grenswaarden

Bij overschrijding van de normen moet worden onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidsbelasting kunnen reduceren. Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting. Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd dient men rekening te houden met de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor geluidgevoelige bestemmingen. Bij woningen waarbij een hogere grenswaarde wordt vastgesteld geldt een maximale waarde in de woonkamer, slaapkamers en keukens groter dan 11 m² van 33 dB. Indien deze waarde overschreden wordt, worden maatregelen aangeboden aan de eigenaar om wel aan deze norm te voldoen. Het betreft dan maatregelen aan de woning zelf, zoals extra geluidsisolerend glas of dakisolatie.

In het plangebied zijn een aantal saneringswoningen aanwezig. Dit zijn woningen die in het verleden op een lijst gezet zijn om vanuit de Rijksoverheid van geluidmaatregelen te worden voorzien. Voor deze woningen heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in augustus 2017 hogere waardes verleend. Deze nieuwe hogere waarden zijn betrokken in het onderzoek.

4.2.2 Resultaten onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij alleen bij de aanpassingen van Haaksbergseweg / aanleg rotonde Rietmolen en bij een aantal woningen sprake is van een toename van 1,5 dB of meer. Voor

¹ Onderzoek geluid en luchtkwaliteit N315 (Haaksbergseweg), DGMR, rapportnummer M.206.1495.00.R001, d.d. 15 januari 2018, versie 005.

deze woningen is onderzoek gedaan naar maatregelen om deze toename we te nemen. In de huidige situatie is geluidreducerend asfalt aanwezig op de Haaksbergseweg, hetgeen ook in de nieuwe situatie toegepast gaat worden. Uitzondering hierop is de rotonde. Geluidreducerend asfalt kent door wringende (vrachtwagen)banden een grotere kans op vroegtijdige schade dan “normaal” asfalt. Voor schermen is nabij de rotonde onvoldoende ruimten en kan ook door verminderde zicht op de rotonde voor het verkeer onveilige situatie opleveren.

Derhalve moet voor vier woningen een procedure tot het vaststellen van een hogere waarde gevolgd worden. Het betreft de volgende woningen:

Adres	Postcode	Hoogte (m)	Hogere grenswaarde
Pastoor C.M. van Everdingenstraat 61	7165 AJ	8	53
Pastoor C.M. van Everdingenstraat 68a	7165 AL	5	54
Haaksbergseweg 150	7165 AB	1,5	60
Haaksbergseweg 152	7165 AB	5	59

4.2.3 Conclusie

Bij vierwoningen is sprake van een toename van 1,5 dB of meer. Dit kan niet met maatregelen weggenomen worden, Derhalve wordt een procedure voor het vaststellen van een hogere waarde gevolgd, waarbij voldaan kan worden aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor dit inpassingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Wettelijk kader en beleid

Wet milieubeheer

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). In bijlage 2 van de Wm zijn grenswaarden opgenomen voor onder andere de luchtverontreinigende componenten stikstofdioxide, fijn stof, zwaveldioxide, lood, benzeen, koolmonoxide en stikstofdioxiden. De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten voldoen aan deze grenswaarden.

In Nederland zijn de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) de meest kritische luchtverontreinigende componenten. Voor deze componenten bestaat in Nederland de hoogste kans op overschrijdingen van de gestelde grenswaarden. In de navolgende tabel zijn de grenswaarden voor deze componenten opgenomen.

Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uurgemiddelden, mag maximaal 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM ₁₀ (fijn stof)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden
PM _{2,5}	25 µg/m ³	Jaargemiddelde

Tabel 2: Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ en PM_{2,5}

Om kwetsbare functies zoals scholen en zorgcomplexen te beschermen tegen hoge concentraties vervuilende stoffen, zijn in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) regels opgenomen om de realisering van dergelijke functies langs drukke wegen tegen te gaan. In het Besluit is vastgelegd dat binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen geen onaanvaardbare situaties ontstaan ten aanzien van de luchtkwaliteit. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gericht op situaties waarin gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd en is niet van toepassing op de aanleg van wegen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet van toepassing voor het onderhavige inpassingsplan. Daarbij komt dat het betreffende Besluit pas van toepassing is wanneer er sprake is van overschrijding van grenswaarden. Er is een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd². Het doel van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het berekenen van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en de zwevende deeltjes (PM₁₀). Deze worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. Het complete onderzoek is als bijlage 2 bij dit inpassingsplan opgenomen. Hier volgend enkel de conclusies van het onderzoek.

4.3.2 Resultaten onderzoek

In het onderzoek zijn de jaargemiddelde concentraties voor de maatgevende toetspunten langs het tracé opgenomen. Uit de verschillen tussen de bronbijdragen NO₂ en PM₁₀ blijkt dat de fysieke wijzigingen ter plaatse van de N315 en de daaraan gerelateerde verkeerstoename niet tot verslechtering leidt van de lokale luchtkwaliteit leidt. De totale concentratie in 2020 ligt lager ten opzichte van de huidige situatie. In 2030 is er eveneens een algehele afname van de concentraties langs de Haaksbergseweg (N315).

4.3.3 Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat, voor alle beschouwde jaren, ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de fysieke wijziging van de N315.

² Onderzoek geluid en luchtkwaliteit N315 (Haaksbergseweg), DGMR, rapportnummer M.2016.1495.00.R001, d.d. 15 januari 2018, versie 005

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (o.a. chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico (PR) mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10⁻⁶). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ als grenswaarde.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontvinding, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) is verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen en transportroutes opgenomen. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Beleidsvisie externe veiligheid Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft een beleidsvisie omgevingsveiligheid 2015 vastgesteld³. De provincie streeft naar het voorkomen van overschrijdingen van wettelijke grenswaarden en het beperken van het groepsrisico bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door, nog sterker dan nu, een omslag te maken naar ontwikkelingsplanologie, waarin omgevingsveiligheid vanaf het begin van het planproces wordt meegenomen. Deze omslag is uitgewerkt in zes thema's waarmee de beleidsvisie het veiliger maken van Gelderland richting geeft. Deze thema's zijn:

1. Het beschermen van mensen door uit te voeren wat moet;
2. Het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten;
3. Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering;
4. Het verhogen van de kwaliteit van de risico informatie;

³ 3 Beleidsvisie Omgevingsveiligheid Provincie Gelderland 2015, Provincie Gelderland.

5. Het reduceren van risico's van transport;
6. Het reduceren van risico's van inrichtingen.

Naast deze beleidsvisie heeft de provincie Gelderland separaat 'beleidsregels omgevingsveiligheid' vastgesteld die toegepast dienen te worden bij besluiten, één en ander voor zover Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is. Voor het mogelijk maken infrastructurele werken middels de Wet ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de Beleidsregel EV-beoordeling tracébesluiten (zie eerste deel van deze paragraaf).

4.4.2 Onderzoek

Uit een inventarisatie van de risicokaart blijkt, dat het plangebied niet in de risicocontouren (invloedsgebieden, PAG en/of PR 10-6 contouren) van inrichtingen ligt. Zie navolgende figuur. Er is wel sprake van de volgende mobiele bronnen:

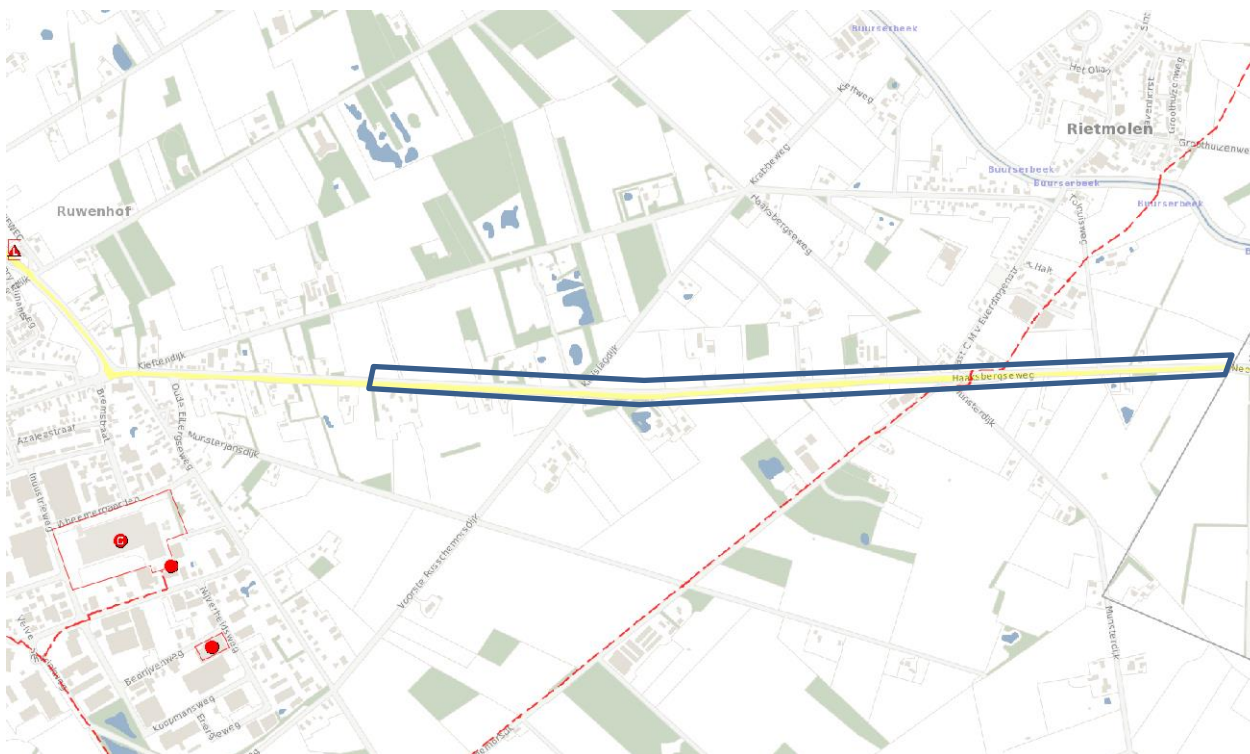
N315

De N315 zelf is niet aangewezen als route waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarbij geldt dat de ontwikkeling in het plangebied niet voorziet in de toevoeging van een (beperkt) kwetsbaar object. Om die reden wijzigt het groepsrisico binnen het invloedsgebied niet. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

Hogedrukaardgasleiding

Ter plaatse van de te realiseren rotonde wordt het plangebied doorkruist door een hogedrukaardgasleiding. Eigenaar van de gasleiding, de Gasunie, is voornemens de leiding te verleggen langs de oost- en noordzijde van de nieuw te realiseren rotonde, zie hiervoor paragraaf 4.11. De nieuwe situering van de gasleiding wordt in dit PIP meegenomen en geborgd. De verlegging van de leiding heeft gevolgen voor het invloedsgebied van de leiding. Het is derhalve noodzakelijk om de waarde van het groepsrisico in kaart te brengen. Voor de nieuwe situering van de aardgasleiding is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 9⁴ bij dit Provinciaal inpassingsplan opgenomen. Uit de QRA wordt geconcludeerd dat de berekende risico's acceptabel zijn conform de normen zoals die zijn vastgelegd in het Bevb.

⁴ Kwantitatieve Risicoanalyse N -569-80 deel 1, Gasunie, Arcadis



Figuur 12 Uitsnede risicokaart met het plangebied blauw omlijnd.

Advies Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland

De Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland is om advies gevraagd of het planvoornemen past binnen de relevante wet- en regelgeving voor externe veiligheid. Het advies van de veiligheidsregio is als bijlage 8 bij dit Provinciaal inpassingsplan opgenomen. De veiligheidsregio concludeert dat de reconstructie van de N315 past binnen de normen van externe veiligheid. De veiligheidsregio dient de QRA van de hogedruk aardgasbuisleiding nog te ontvangen en beoordelen. Verder is het van belang dat wanneer er vanwege werkzaamheden aan de N315 brandkranen verdwijnen deze weer worden terug geplaatst.

4.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor het inpassingsplan.

4.5 Bodem

4.5.1 Wettelijk kader en beleid

Wet bodembescherming

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van 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 ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet 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.

Besluit en de regeling bodemkwaliteit

Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

4.5.2 Resultaten onderzoek

Ten behoeve van de beoogde maatregelen aan de N315 heeft een Historisch bodemonderzoek plaatsgevonden⁵. Het doel van het historische onderzoek is om op basis van de onderzoeksgegevens vast te stellen of er sprake is van een mogelijke verontreiniging van de bodem met stoffen die een belemmering kunnen vormen met het oog op de voorgenomen ontwikkeling.

Hierna worden alleen de conclusies weergegeven. Voor de onderliggende gegevens, gehanteerde bronnen, uitgangspunten en hypothesen, wordt verwezen naar het betreffende onderzoeksrapport. Het onderzoeksrapport is als bijlage 3 bij het inpassingsplan opgenomen.

Gebaseerd op de verzamelde gegevens uit het vooronderzoek is de onderzoekslocatie waar de ontwikkelingen plaatsvinden als “onverdacht” beschouwd. De bijkomende percelen zijn in gebruik als akker- of weiland. Er zijn geen verontreinigingen te verwachten. Er is een grote asbestkans op de diverse aangrenzende percelen met bebouwing aanwezig, echter door de reconstructie vinden ter plaatse van de bestaande percelen geen wijzigingen plaats. Een verkennend bodemonderzoek naar asbest in de bodem wordt derhalve niet noodzakelijk geacht (onverdacht).

De resultaten van onderhavig vooronderzoek geven een voldoende beeld van de bodemkwaliteit van de onderzoekslocatie.

⁵ Rapport vooronderzoek N315, Aeres Milieu, projectnummer AM17312, d.d. 25 augustus 2017

4.5.3 Conclusie

Met het uitgevoerde historisch bodemonderzoek is voldoende inzicht in de kwaliteit van de bodem verkregen, waaruit blijkt dat het plan haalbaar is. Er bestaan ten aanzien van dit aspect daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het inpassingsplan. Ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden zal nog een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.6 Natuurtoets

4.6.1 Algemeen

Het aspect natuur is een van de aspecten ten aanzien waarvan de haalbaarheid van het project dient te worden onderzocht. In een aparte onderzoeksrapportage⁶ zijn de binnen het aspect natuur optredende milieueffecten beschouwd: de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt Nederlandse natuurgebieden, planten- en diersoorten en houtopstanden. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De verplichtingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die zien op gebiedsbescherming, zijn geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Deze gebieden maken deel uit van het Natura 2000-netwerk.

De relevante milieueffecten zijn getoetst aan vigerende wet- en regelgeving. In het onderzoek wordt aangegeven of het project mogelijk is binnen de vigerende wet- en regelgeving omtrent natuur en ecologie. Ook geeft het onderzoek aan in hoeverre aanvullend onderzoek en mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig of gewenst zijn. Hierna wordt per onderwerp een introductie gegeven evenals een samenvatting van de onderzoeksresultaten. Voor de onderliggende specifieke resultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport dat als bijlage 4 opgenomen is bij de toelichting van onderhavig inpassingsplan.

4.6.2 Gebiedsbescherming

Natura 2000

In de directe omgeving van het plangebied liggen geen Natura 2000-gebieden. Op ongeveer 7 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Haaksbergerveen. De aard van de voorgenomen werkzaamheden en ontwikkeling maakt dat de effecten uitsluitend tot het plangebied of in de zeer directe zone eromheen beperkt blijven. Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden is er derhalve geen reden om aan te nemen dat er kans is op een belemmering van de kernopgaven van het Natura 2000-gebied, zij het door een rechtstreekse invloed, cumulatieve invloed of externe werking. Een toetsing op grond van de Wet natuurbescherming wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

⁶ Quickscan flora en fauna N315 – N18/Neede, Eelerwoude, projectnummer P6284, 249, 22 januari 2018

Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone

De provincie Gelderland heeft het Natuur Netwerk Nederland (NNN) verwerkt in haar provinciale Omgevingsvisie- en verordening naar het Gelders Natuur Netwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO). Op enkele tientallen meters van de N315 langs de Kleislagdijk liggen twee percelen behorend tot het GNN. Het plangebied zelf behoort niet tot GNN begreemd gebied. Met de voorgenomen werkzaamheden worden geen negatieve effecten verwacht die de wezenlijke kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het GNN significant aantasten. Een toetsing aan het GNN/GO-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

4.6.3 Soortenbescherming

Licht beschermde soorten

De ingreep zal naar verwachting leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele beschermde soorten. Dit heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling. Een ontheffing Wet natuurbescherming is daarom niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Op basis van voorliggend onderzoek kunnen negatieve effecten op verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen onvoldoende worden uitgesloten. Een deel van de te kappen bomen (eiken, elzen en berken) zijn ongeschikt als verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen vanwege de te geringe omvang (<30 cm) waardoor een voor vleermuizen ongunstig microklimaat heerst en het ontbreken van zichtbare holtes. De te vellen zware eiken, Amerikaanse eiken en een wilg bieden mogelijk wel potentiële verblijfplaatsen voor boombewonende vleermuizen, bijvoorbeeld onder loszittende schors, of in tijdens het veldbezoek niet waargenomen verborgen holtes hoger in de betreffende bomen. Daarnaast kunnen negatieve effecten op de functionaliteit van het plangebied als vliegroute voor vleermuizen niet op voorhand worden uitgesloten. De beplanting langs het tracé vormt over grote stukken van het plangebied de enige directe verbinding tussen de aanwezige bebouwing (met potentiële verblijfplaatsen) en foerageergebied in de omgeving. Met het verwijderen van de beplanting kunnen verblijfplaatsen daardoor mogelijk onbereikbaar worden waardoor de functionaliteit van deze verblijfplaatsen wordt aangetast. Nader onderzoek is uitgevoerd of de te vellen bomen een functie hebben als verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen en of de te kappen beplanting een essentiële vliegroute of een belangrijk foerageergebied betreft⁷. Daarnaast wordt een Aeriusberekening uitgevoerd om de stikstofeffecten van de toekomstige gebruik van de weg in beeld te brengen. Het complete onderzoek is als bijlage 5 bij dit inpassingsplan opgenomen, hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

Met de voorgenomen ontwikkeling worden geen negatieve effecten op vleermuizen verwacht. De te kappen bomen vervullen geen functie als verblijfplaats voor vleermuizen. De te kappen bomen maken geen onderdeel uit van een vliegroute of belangrijk foerageergebied. De Aeriusberekening toont aan dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten van de verkeerstoename als gevolg van de inrichting voor Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied.

⁷ Nader onderzoek N315 – N18, Eelerwoude, projectnummer P6284.249, 6 december 2017

Zorgplicht en zorgvuldig handelen

In het kader van de zorgplicht zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Tijdens de uitvoering dient men alert te zijn op aanwezigheid van fauna en deze, indien noodzakelijk, te verplaatsen.
- Bij onvoorziene situaties dient daarnaast contact opgenomen te worden met een ter zake kundige.
- De breedte van de transportwegen wordt zo beperkt mogelijk gehouden, opdat zo min mogelijk hopen en dieren aangetast worden.

4.7 Water

De voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied hebben effect op de aanwezige waterhuishouding. Het watersysteem moet op een goede manier hersteld of aangepast worden. Om ervoor te zorgen dat het inpassingsplan geen negatieve effecten heeft op het watersysteem is in het ontwerp rekening gehouden met de benodigde waterberging. In de navolgende subparagraaf wordt hier nader op ingegaan.

4.7.1 Beleidskaders

Waterplan Gelderland 2010-2015

De ambitie en de rol van de provincie ten aanzien van het aspect water is opgenomen in de Omgevingsvisie Gelderland (2014). De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor een goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

In de bij de Omgevingsvisie horende Omgevingsverordening zijn regels opgenomen met betrekking tot het aspect water. Het gaat onder meer om de onderwerpen Grond- en drinkwater en vaarwegen. De betreffende regels zijn niet van toepassing op het plangebied.

Waterbeheerplan 2010-2015

In het Waterbeheerplan 2016-2021 staan het taakgebied, de doelen en de maatregelen beschreven, die het waterschap tot en met 2021 voor ogen heeft. Een kompas voor de langere termijn biedt de Watervisie 2030. Beide documenten bieden een samenwerkingsagenda voor ieder, die op het gebied van water een belang of betrokkenheid heeft.

Het waterschap laat in het waterbeheerplan zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en welke accenten het waterschap in de samenwerking met haar partners belangrijk zijn. Vanuit die verkenning is er beleid gemaakt voor de planperiode 2016-2021 voor de volgende taakgebieden:

1. Bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: Veilig water.
2. Zorgen voor de juiste hoeveelheid water en passende waterpeilen: Voldoende water.
3. Zorgen voor een goede waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: Schoon water.
4. Verwerken van afvalwater en het benutten van energie en grondstoffen daaruit: Afvalwater.

4.7.2 Watersysteem

Watertoetstabel

Hieronder zijn de relevante waterthema's geselecteerd en vervolgens beschreven conform de watertoetstabel van het waterschap.

Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit#
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade)	Nee	2
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee	2
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m ³ /uur?	Nee	2
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI of rioolgemaal van het waterschap?	Nee	1
Wateroverlast (oppervlakte-water)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500m ² ?	Ja	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500m ² ?	Nee	1
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	N.v.t.	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee	1
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Ja	1
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Nee	1
	3. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	4. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Ja	1
	5. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Ja	1
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Ja	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Ja	2

Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee Nee	1 1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Licht in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur? 4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee Nee Nee Nee	2 2 1 1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

Bodem en grondwater

Op de geomorfologische kaart ligt het westelijke en oostelijk deel van het plangebied binnen een golvende dekzandvlakte. Het uiterst oostelijke deel ligt op een dekzandrug en het centrale deel binnen een verspoelde dekzandvlakte, waarbij dit deel wordt begrensd door een hoge dijk. Volgens de bodemkaart komen binnen het oostelijke en centrale deel van het plangebied veldpodzolgronden in leemarm en zwak lemig fijn zand voor en in het uiterste westelijke deel laarpodzolgronden in leemarm en zwak lemig fijn zand. In het overige deel van het plangebied komen beekerdgronden in lemig fijn zand voor.

Het plangebied ligt globaal op 19,2 m +NAP (west) naar 20,6 m +NAP (oost). De nabijgelegen percelen zijn iets lager gelegen op ca. 18,7 m +NAP (west) naar 20,1 m +NAP (oost). De stroming van het freatisch grondwater is globaal noordwestelijk gericht en bevindt zich op een hoogte van circa 1 m-mv (ca. 18 m +NAP). De onderzoek locatie bevindt zich niet binnen de grenzen van een grondwaterbeschermingsgebied.

Beschermingszone

In de huidige situatie grenst de waterbeschermingszone 'Functies van Water' aan de N315, nabij de aansluiting van de Voorste Russchemorsdijk en Kleislagdijk op de N315. Deze zone is vastgelegd in de Omgevingsverordening van Provincie Gelderland. Door de reconstructie van de N315 komt een gedeelte van de verbrede weg in deze beschermingszone te liggen. De gronden waar deze zone geldt zijn in principe gereserveerd om provinciale waterfuncties te realiseren. Van deze zone kan worden afgeweken mits:

- de afwijking is van ondergeschikt belang in relatie tot de omvang van functies die in het project worden gerealiseerd;
- de afwijking heeft voldoende draagvlak blijkens overleg met betrokken partijen;
- de haalbaarheid van de voorgeschreven functie is in het geding.



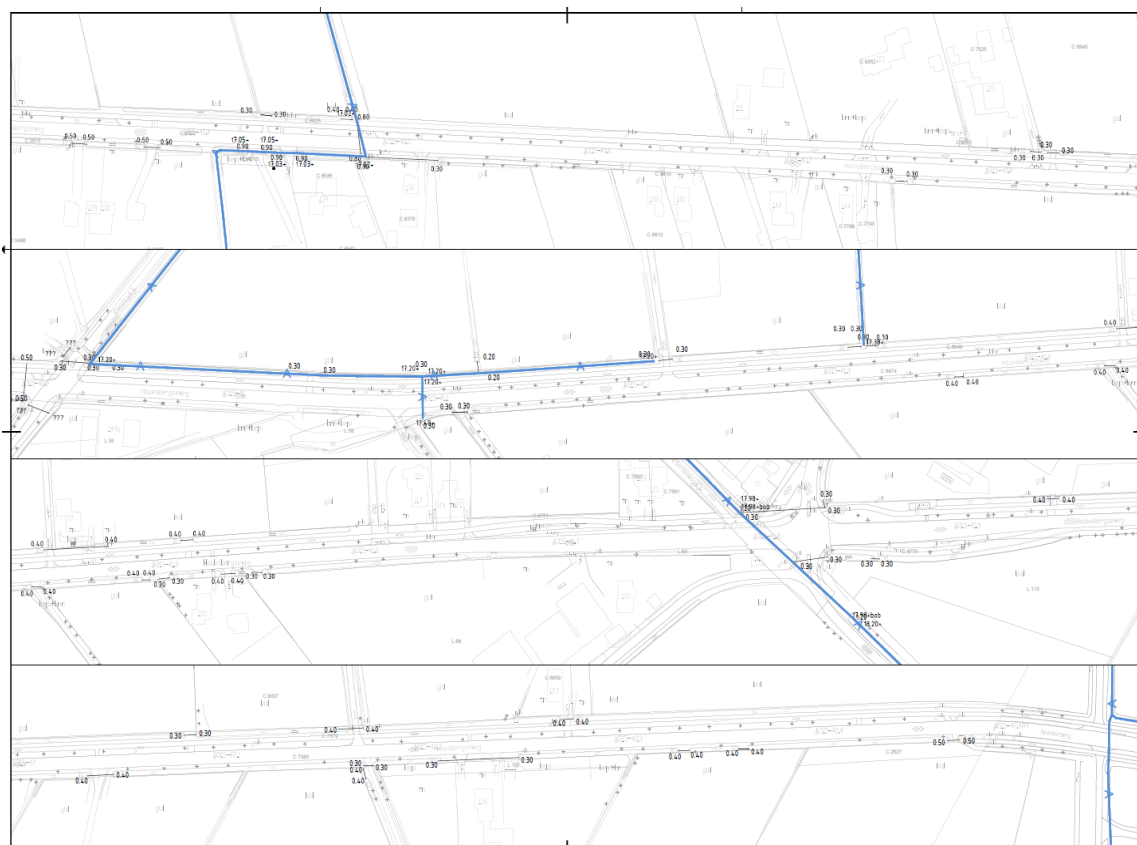
Figuur 13 Uitsnede omgevingsverordening Gelderland 'Functies van Water'

Met onderhavig plan, de reconstructie van de N315, is er sprake van een provinciaal belang. Daarnaast is de ingreep in de beschermingszone zeer gering. Derhalve zorgt de beschermingszone in dit geval niet voor belemmeringen voor uitvoering van onderhavig plan.

Watergangen

De reconstructie van de N315 heeft invloed op enkele A-watergangen van Waterschap Rijn en IJssel. De A-watergangen zijn in onderstaande figuur weergegeven. De ingreep met de grootste invloed op een bestaande A-watergang is de realisatie van de rotonde ter plaatse van de Pastoor C.M. van Everdingenstraat. Aan de zuidwestzijde van de rotonde wordt tussen de N315, de te verleggen Achterste Russchemorsdijk en het nieuwe aan te leggen fietspad een verbrede watergang aangelegd. De huidige Waterleidingdijk kruist ter hogte van Rietmolen de N315 met een lange duiker. De duiker kruist tevens een leiding van de Gasunie. Door de verlegging van deze leiding van er mogelijkheden ontstaan om de lengte van de duiker te verkleinen en waterberging te creëren binnen het plangebied. Tussen het fietspad en de Achterste Russchemorsdijk is een overhoek waarin de huidige watergang verbreed kan worden. De taluds van deze brede watergang zijn zodanig uitgevoerd dat het Waterschap onderhoud kan verrichten. Mede de maximale breedte van 14 meter is het voor het Waterschap mogelijk om onderhoud te verrichten met breedspoor. Om de brede watergang is ok voldoende ruimte voor het breedspoor om onderhoud te verrichten.

De A-watergang, wordt vanaf de Munsterdijk met een nieuw te realiseren duiker onder de Achter Russemorsdijk verbonden met de verbrede watergang. Vervolgens wordt de verbrede watergang met een nieuwe duiker onder de N315 verbonden met de A-watergang langs de Waterleidingdijk. Daarnaast wordt de verbrede watergang verbonden met de bermsloot langs de N315 aan de oostzijde van de rotonde. Hiervoor wordt een nieuwe duiker onder een gedeelte van de rotonde en Achter Russchemorsdijk aangelegd. De realisatie van de rotonde heeft derhalve geen negatieve invloed op de A-watergang.



Figuur 14 Weergave A-watergangen nabij het plangebied

De reconstructie van de N315 is in onderhavig inpassingsplan bestemd met een algemene bestemming 'Verkeer'. Hierbinnen is de functie water toegestaan. Dit betekent dat de nodige flexibiliteit aanwezig is om de werkzaamheden aan de A-watergangen conform de uitgangspunten van het Waterschap uit te voeren.

Een en ander is nader uitgewerkt in het rapport 'Afwatering rondweg Neede;vervolg'⁸ van 27 juni 2018. Dit rapport is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd.

⁸ Afwatering rondweg Neede; vervolg, Tauw, projectnummer 1246202, 27 juni 2018

Waterberging

Als gevolg van de maatregelen die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt neemt het verhard oppervlak met circa 5.534 m² toe. Om ervoor te zorgen dat het watersysteem goed blijft functioneren en er geen wateroverlast ontstaat moet voor de toename van het verhard oppervlak compenserende voorzieningen voor de waterberging worden gerealiseerd. De benodigde compensatie ten gevolge van de toename van het verhard oppervlak is 241 m³ (= 804 m²). Deze extra waterberging kan gevonden worden in alle nieuwe gegraven sloten langs de N315, waar 2414 m² hoeveelheid extra sloot wordt aangelegd. Er is dus sprake van een ruime overcompensatie. De berekening van de waterberging is als bijlage 11 bij de toelichting gevoegd.

4.7.3 Conclusie

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

4.8 Archeologische waarden

4.8.1 Wettelijk kader en beleid

Rijksbeleid Archeologie

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988.

Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Op 16 januari 1992 werd in Valletta, de hoofdstad van Malta, op initiatief van de Raad van Europa het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed ondertekend. Het doel van dit Verdrag van Valletta (of Verdrag van Malta) is de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. De Europese bevolking moet in staat worden gesteld om kennis te nemen van en begrip te ontwikkelen over het verleden. In het verdrag is bewustmaking van het brede publiek specifiek opgenomen omdat dit bijdraagt aan de bescherming van het bodemarchief en de betrokkenheid van de bewoners (art. 9).

Ten einde op een zorgvuldige wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan, is het noodzakelijk om archeologische belangen te verankeren in het ruimtelijke ordeningsbeleid en tijdig te betrekken bij ruimtelijke planontwikkelingen. Archeologische belangen dienen in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ingrepen een wegingsfactor te zijn en behoud in de grond (in situ) prevaleert (art. 5). In

het verdrag is opgenomen dat in een financiële regeling dient te zijn vastgelegd welke partij de kosten draagt die noodzakelijk zijn om de archeologische belangen als wegingsfactor bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen betrekken.

De gemeente Berkelland heeft haar archeologisch beleid vastgelegd in de Archeologische Beleidskaart. Op deze kaart ligt het plangebied deels in een zone met een middelmatige archeologische verwachting (AWV categorie 8) en deels in een zone met een lage archeologische verwachting (AWV categorie 9). Voor zones in AWV categorie 8 geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm beneden maaiveld. Voor zones in AWV categorie 9 geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm beneden maaiveld. Middels deze kaart heeft de gemeente aangegeven dat een archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Archeologisch bureauonderzoek

Om een gespecificeerd verwachtingsmodel voor de locatie te krijgen is eerst een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd⁹. Dit verwachtingsmodel is op basis van historische kaarten en bekende landschappelijke en archeologische gegevens gevormd en zal leiden tot een aanbeveling over het behoud in-situ of eventueel vervolgonderzoek. Het complete archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 6 bij dit inpassingsplan opgenomen. Hieronder volgen de conclusies van het onderzoek.

4.8.2 Resultaten onderzoek

Uit het gespecificeerde archeologische verwachtingsmodel blijkt dat voor het westelijke en centrale deel van het plangebied een lage verwachting geldt voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum tot en met het mesolithicum en voor nederzettingsresten uit het neolithicum tot en met de nieuwe tijd. Voor het oostelijke deel geldt een middelhoge verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum tot en met het mesolithicum en voor nederzettingsresten uit het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen en een lage verwachting voor nederzettingsresten uit late middeleeuwen tot en met de nieuwe tijd.

Op basis van de middelhoge verwachting voor het oostelijke deel wordt geadviseerd om het verwachtingsmodel te toetsen middels een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek. Dit oostelijke deel van het tracé heeft een lengte van circa 850 meter plus de delen van de reconstructie ter plaatse van de kruising Achterste Russchemorsdijk - Pastoor C.M. van Everdingenstraat met de Waterleidingdijk – Munsterdijk. In onderstaande figuur is het verwachtingsmodel in een advieskaart weergegeven.

Het doel van een verkennend booronderzoek is om de bodemopbouw in kaart te brengen en daarmee het verwachtingsmodel uit het bureauonderzoek te toetsen. Hierbij zal worden nagegaan of en in hoeverre het bodemprofiel nog intact is en of op grotere diepte nog archeologische niveaus aanwezig zouden kunnen zijn.

⁹ Archeologisch bureau onderzoek Wegreconstructie N315 te Neede, Aeres Milieu B.V., projectnummer AM17312, conceptversie 25 augustus 2017

Het verkavelingspatroon staat hierdoor haaks op de verschillende wegen die dit gebied doorkruisen. De bewoning ontstond langs deze ontginningsassen. De wegen werden vaak ingeplant als bomenlaan en vormden zodoende de dragende structuur van het landschap.

Op de kaart van 1900 is een spoorlijn te zien die de N315 schuin doorkruist. Rond 1884 werd deze spoorlijn (spoortraject Ruurlo-Hengelo) geopend. Het spoortraject liep als een autonome lijn door het landschap en negeerde het bestaande verkavelingspatroon. In het landschap zijn nog steeds relictten zichtbaar in de vorm van groenstructuren op de deels overgebleven spoordijk. In het landschapsplan wordt de voormalige kruising met de N315 opnieuw benadrukt in het landschap.



Figuur 16 Historische kaart 1900

4.9.2 Conclusie

Het plan heeft geen negatieve invloed op aanwezige cultuurhistorische waarden. Vanuit dit aspect bestaan daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het inpassingsplan.

4.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

4.10.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen. Om deze redenen is een

‘Vooronderzoek Conventionele Explosieven (CE)’ uitgevoerd¹⁰. Het doel van het vooronderzoek CE is het vaststellen of er in de geraadpleegde bronnen indicaties zijn waaruit blijkt dat (delen van) het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is (zijn) geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) CE op/in de bodem zijn achtergebleven. De volledige rapportage is als bijlage 7 bij dit inpassingsplan opgenomen, hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

4.10.2 Resultaten onderzoek

In de geraadpleegde bronnen zijn onvoldoende indicaties gevonden die erop wijzen dat binnen het onderzoeksgebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden tijdens de Tweede Wereldoorlog waardoor CE in de bodem zouden kunnen zijn achtergebleven. Het onderzoeksgebied is onverdacht op het aantreffen van CE in de bodem.

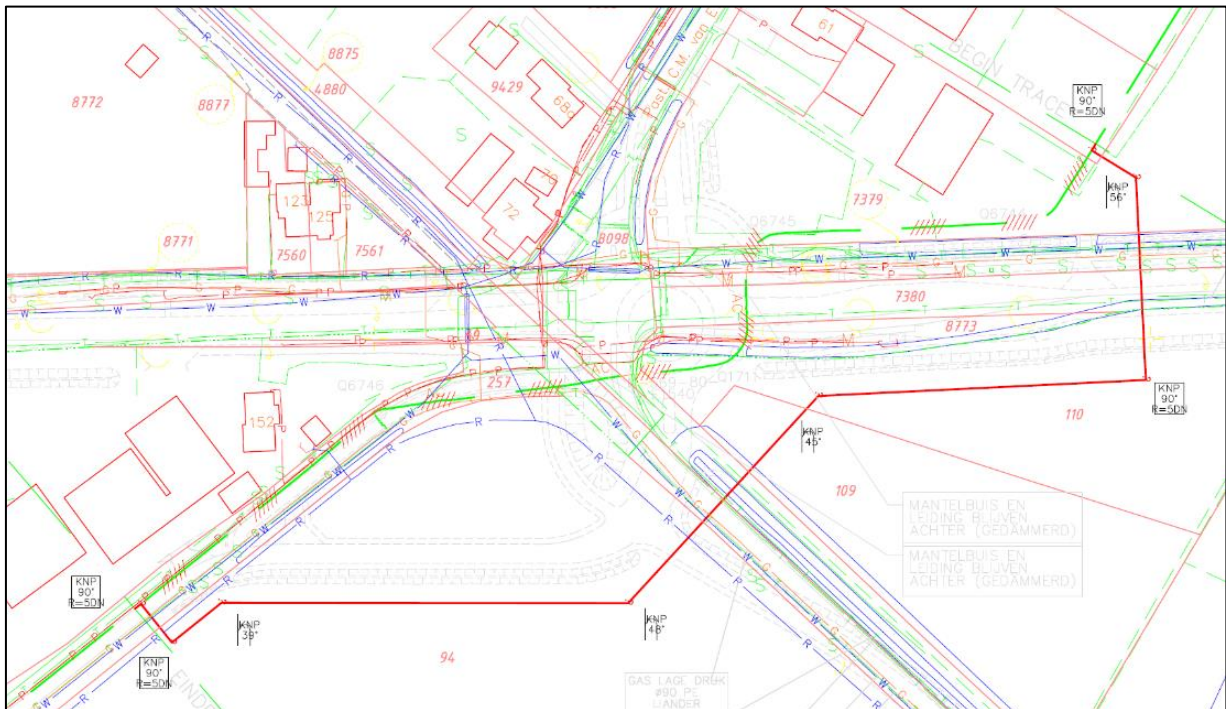
4.10.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek is het niet noodzakelijk om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing voorafgaand aan de uit te voeren (grond)werkzaamheden. De (grond)werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder dat OCE-maatregelen getroffen dienen te worden.

4.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen

Binnen de plangrenzen loopt een leiding die planologische relevant is. Het betreft een aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze doorkruist het plangebied ter plaatse van de te realiseren rotonde nabij Rietmolen. De Gasunie is voornemens de leiding te verleggen. In navolgende figuur is de nieuwe situering van de gasleiding om de rotonde weergegeven, deze wordt in dit provinciaal inpassingsplan opgenomen.

¹⁰ Vooronderzoek Conventionele Explosieven, Envita, rapportnummer 207697-10/R01, d.d. 9 oktober 2017



Figuur 17 Weergave situering nieuwe gasleiding om de te realiseren rotonde nabij Rietmolen

4.12 M.e.r. (beoordelings)-plichtige activiteiten

Voor plannen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben moet vaak een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is verplicht als de activiteit die in het plan mogelijk wordt gemaakt is opgenomen is in de bijlage in lijst C en D van het Besluit m.e.r.(gesloten spoor). Ook kan een plan m.e.r. plicht ontstaan wanneer significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen van een in de nabijheid gelegen Natura 2000 gebied niet zijn uit te sluiten (artikel 7.2 lid 2 Wet milieubeheer) (open spoor)

Voorgenomen activiteit

Van de bestaande N315 is een nieuw ontwerp gemaakt. Op hoofdlijnen is het ontwerp als volgt:

- de weg wordt iets breder;
- het landbouwverkeer blijft gebruik maken van de weg;
- 1 kruispunt wordt vervangen door een rotonde;
- 1 aansluiting wordt aangepast
- erftoegangswegen blijven direct aansluiten op de hoofdrijbaan;
- er wordt een nieuw vrij liggend twee richtingen fietspad aangelegd.

Toets aan het Besluit m.e.r. (gesloten spoor)

Een activiteit is m.e.r.-(beoordelings)plichtig als de activiteit is opgenomen in kolom 1 van onderdeel C (m.e.r.-plichtig) of onderdeel D (m.e.r.-beoordelingsplichtig) van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. In de bijlage staan de volgende activiteiten die betrekking hebben op een weg:

- C1.2: De aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- C1.3: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg;
- D1.1: De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg;
- D1.2: De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.

In het Besluit m.e.r. is een definitie opgenomen van een autoweg. Een autoweg is:

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of
- b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, hier wordt verwezen naar bord G3: aanduiding van een autoweg.

De N315 valt niet onder de definitie van autoweg. De weg is namelijk ook toegankelijk via ongeregelde kruispunten en er is in de huidige situatie geen bord autoweg aanwezig en dit wordt in de toekomst ook niet geplaatst.

De N315 is op dit moment een weg van twee rijstroken. Na de herinrichting bestaat de N315 nog steeds uit twee rijstroken. Er is dus sprake van een weg bestaande uit minder dan vier rijstroken. Na de herinrichting is er geen sprake van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.

Conclusie per activiteit zoals opgenomen in het Besluit m.e.r

- C1.2 is niet van toepassing, omdat er geen sprake is van de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- C1.3 is niet van toepassing, omdat de bestaande N315 twee rijstroken heeft en geen vier rijstroken;
- D1.1 is niet van toepassing, omdat er geen sprake is van de wijziging van een autosnelweg of autoweg;
- D1.2 is niet van toepassing, omdat de toekomstige N315 uit minder dan vier rijstroken zal bestaan.

De herinrichting van de N315 is niet als activiteit opgenomen in het Besluit m.e.r. er is dan ook geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Toets aan Wet milieubeheer (open spoor)

Voor een plan kan de m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. Een depositietoename van <0,05 mol/ha /jaar is binnen de systematiek van het PAS verwaarloosbaar.

De Aeriusberekening (zie paragraaf 4.7) toont aan dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten van de verkeerstoename als gevolg van de inrichting voor Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. De depositietoename is verwaarloosbaar, significant negatieve effecten zijn op voorhand uit te sluiten, er hoeft geen passende beoordeling opgesteld te worden en een plan-m.e.r.-plicht.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Algemeen

Het inpassingsplan is het kader waarmee de reconstructie van de aanpassingen aan de N315 ten oosten van Neede 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.

5.2 Procedure

Het ontwerp inpassingsplan met de daarbij behorende stukken wordt ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen in te dienen bij Gedeputeerde Staten. Nadat de 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 belanghebbenden aan wie niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend, kunnen dan 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 beroepsschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De Crisis- en herstelwet (Chw) is van rechtswege van toepassing op inpassingsplannen. Dit betekent, dat Gedeputeerde Staten geen apart besluit tot toepassingsverklaring van de Crisis- en herstelwet hoeft te nemen. Doordat de Crisis- en herstelwet van toepassing is doet de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State naar verwachting binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak.

5.3 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 Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder (on)verharde wegen met maximaal 2 rijstroken, bermen, paden en parkeervoorzieningen; groenvoorzieningen, zoals wegbeplanting, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' is een bepaling opgenomen over de ligging van de wegas. De wegas van de N315 mag alleen worden gesitueerd ter plaatse van de in de verbeelding aangegeven figuur 'as van de weg'.

De bouwhoogte van palen, masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan 12. Voor overige bouwwerken geldt een maximale hoogte van 3 meter.

Artikel 4 Leiding - Gas

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' geldt voor die delen van het plangebied, waar zowel de oude als de nieuwe gasleiding is gelegen. Deze zone is bedoeld voor bescherming van deze leiding. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van de leidingbeheerder.

Artikel 5 en 6 Waarde – Archeologie 5 en Waarde – Archeologie 6

Voor het oostelijk gedeelte van het plangebied is een vervolgonderzoek naar archeologie noodzakelijk (zie ook paragraaf 4.8.3). Dit onderzoek vindt inmiddels plaats. De uitkomsten zullen worden meegenomen in het vast te stellen inpassingsplan. In dit ontwerp inpassingsplan heeft het oostelijke deel van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5' en 'Waarde – Archeologie 6' gekregen. Afhankelijk van de uitkomsten van het booronderzoek kan bij vaststelling van het inpassingsplan deze dubbelbestemmingen worden aangepast of geschrapt.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de regels voor de afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%, met dien verstande dat de omgevingsvergunning niet mag worden verleend indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 9 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat procedureregels voor een besluit tot het stellen van nadere eisen.

Artikel 10 Overige regels

In dit artikel is vastgelegd dat de gemeenteraad gedurende een periode van 5 jaar na vaststelling van het inpassingsplan geen bevoegdheid heeft om een bestemmingsplan binnen het plangebied van het inpassingsplan vast te stellen.

Artikel 11 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht.

Artikel 12 Slotregel

In deze regel wordt nog eens de naam van het inpassingsplan genoemd.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Kostenverhaal

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn de Provinciale Staten van provincie Gelderland verplicht om de kosten te verhalen in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het voorliggende inpassingsplan voorziet in de herinrichting van de N315. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is kostenverhaal niet verplicht. Verder is er geen noodzaak om een bepaalde fasering vast te leggen dan wel nadere regels te stellen (artikel 6.12 lid 2 sub b en c Wro).

6.2 Financiële haalbaarheid

De benodigde financiële middelen voor de maatregelen die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt zijn opgenomen in de door Provinciale Staten vastgestelde begroting. Bij de begroting is niet alleen rekening gehouden met de realisatie van de aanpassingen maar ook met het (ver)leggen van kabels en leidingen, grondverwerving, het treffen van geluidsbeperkende maatregelen, overige maatregelen en de eventuele financiële consequenties van planschade.

Gelet op het bovenstaande is het inpassingsplan economisch uitvoerbaar.

6.3 Verwerving

Er wordt getracht om de gronden die benodigd zijn voor de genoemde ontwikkelingen, voor zover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. De gesprekken met grondeigenaren over de te verwerven gronden zijn al opgestart. Indien minnelijke verwerving niet mogelijk is resteert de optie tot onteigening.

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Algemeen

De wijze van overleg en het moment waarop dit plaatsvindt, kan per inpassingsplan verschillen, afhankelijk van de aard, de inhoud en de omvang van het inpassingsplan. Los daarvan kan ook op andere momenten en manieren overleg worden gevoerd met betrokkenen. Een belangrijk uitgangspunt bij het vooroverleg is het realiseren van draagvlak bij alle betrokkenen. Een kwalitatief goede communicatie tussen deze betrokken partijen is een voorwaarde om te komen tot een uitvoerbaar project dat kan rekenen op een breed draagvlak. In dit hoofdstuk wordt de maatschappelijke verantwoording van dit inpassingsplan nader toegelicht.

7.2 Overleg betrokken gemeente

In alle fasen van de planvorming vindt structureel overleg plaats tussen de betrokken gemeente Berkelland en de provincie Gelderland, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Het concept ontwerp inpassingsplan is dan ook in samenwerking tussen de provincie Gelderland en de gemeente Berkelland tot stand gekomen. Dit gaat niet alleen over de te nemen oplossingsrichting maar ook over de te nemen maatregelen qua geluid en leefbaarheid. Daarnaast heeft op 23 mei 2017 de gemeenteraad van Berkelland ingestemd met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de 3e fase van de reconstructie van de N315 door de provincie Gelderland. Het concept ontwerp inpassingsplan is ter beoordeling aan de gemeenteraad van Berkelland voorgelegd. Hiermee wordt voldaan aan artikel 3.26 lid 1 Wro.

7.3 Burgerparticipatie

De provincie Gelderland heeft tijdens twee bewonersavonden (20 november 2014 en 9 december 2016) burgers en andere participanten geïnformeerd over de stand van zaken en betrokken bij het planvormingsproces. Hiermee heeft de provincie Gelderland:

- inzicht willen geven in de procedures die nodig zijn om gewenste maatregelen te realiseren;
- uitleg willen geven over het ontwerp;
- het wegontwerp willen verbeteren door suggesties uit de omgeving.

Naast deze bewonersavonden zijn burgers en andere geïnteresseerden ook op verschillende andere manieren geïnformeerd over de ontwikkelingen op de N315. Zo is op de projectwebsite van de provincie Gelderland (www.gelderland.nl/N315) actuele informatie geplaatst en zijn relevante documenten te downloaden.

Het verdere proces van participatie en communicatie loopt zoveel mogelijk parallel aan het besluitvormingsproces van het inpassingsplan. Voorafgaande aan de terinzagelegging van het inpassingsplan zal opnieuw een informatieavond worden georganiseerd.

7.4 Vooroverleg

Het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een inpassingsplan pleegt conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Tijdens de voorbereiding van het ontwerp inpassingsplan heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Berkelland, het Waterschap Rijn en IJssel, Rijkswaterstaat, de Gasunie en de veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland. Dit overleg heeft geleid tot enkele detailaanpassingen in het plan.

7.5 Zienswijzen

Het ontwerp-inpassingsplan heeft, op grond van artikel 3.8 eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, van 7 februari 2018 tot en met 20 maart 2018 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 14 februari 2018 heeft de provincie tijdens een inloopbijeenkomst voor aanwonenden en belangstellenden toelichting gegeven op het plan en vragen beantwoord.

In totaal zijn 11 schriftelijke zienswijzen ontvangen, waarvan enkele betrekking hebben op het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de 'Zienswijzennota', die als bijlage 12 is opgenomen bij deze toelichting. In de nota is aangegeven in hoeverre de zienswijzen tot wijzigingen in het plan hebben geleid.

7.6 Vaststelling

De wijzigingen die zijn voortgekomen uit de zienswijzen zijn in het inpassingsplan verwerkt. Er zijn geen ambtshalve wijzigingen.

Het gewijzigde inpassingsplan is vervolgens vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland in haar vergadering van 14 november 2018.

