

Beantwoording reacties uit het vooroverleg (ex. art. 3.1.1 Bro)

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de provincie bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de betrokken gemeente(n), het waterschap, en met die diensten van het 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.

Het voorontwerp-inpassingsplan Rondweg N345 De Hoven/Zutphen is derhalve in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan de volgende organisaties en instanties:

1. College van B&W van de gemeente Zutphen
2. College van B&W van de gemeente Brummen
3. Waterschap Vallei Veluwe
4. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland
5. Alliander
6. Gasunie
7. Veiligheidsregio Noord en Oost Nederland
8. Prorail
9. Vitens Gelderland

Aan hen is het verzoek gedaan om binnen een termijn van zes weken te reageren. Hieronder zijn de binnengekomen reacties samengevat en van een antwoord voorzien. De overige instanties hebben niet gereageerd.

	Naam organisatie/reactie	Antwoord	Aanpassing regels/toelichting/verbeelding
1	College van B&W Zutphen		
1.1	<u>Proces</u> - Het College complimenteert de provincie over de voorliggende stukken. Hoewel de voorkeur voor het zuidelijker tracé bekend is, is er oog voor de kwaliteit van de stukken en waarderen zij de inspanningen om een weg aan te leggen die, grosso modo, voor de Hoven en Zutphen gunstig is. - De achterliggende doelen van het College zijn ‘zo weinig mogelijk overlast voor de Teuge’ en ‘zoveel mogelijk niet-binnenstadsverkeer op de Cortenoeversebrug’. Het College constateert dat beide alternatieven in de beoordeling dicht bij elkaar liggen. Het College kan zich voorstellen dat een geoptimaliseerd zuid-alternatief beter scoort dan het nu voorliggende zuid alternatief.	- Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan. - De tracékeuze is gemaakt op het niveau waarop de effecten onderscheidend zijn. Deze onderscheidende effecten worden beschreven in het MER. Op basis van dit MER kan een onderbouwde afweging worden gemaakt. In dit geval is het Noordalternatief gekozen als voorkeursalternatief. De volgende stap is het inpassen en uitwerken van het gekozen alternatief, het zogenaamde optimaliseren. Hieruit ontstaat het geoptimaliseerde Noordalternatief. Het optimaliseren van het Zuidalternatief resulteert niet in andere inzichten die van invloed zijn op het kiezen van een voorkeursalternatief.	nvt
1.2	<u>Rekening houden met achterliggende doelen</u> De acceptatie van een noordelijk tracé zou meer binnen handbereik kunnen komen als rekening wordt gehouden met de eerder genoemde achterliggende doelen. Daarbij gaat het om twee concrete ingrepen: - de realisatie van een parkachtige zone tussen de Teuge en de rondweg. Het College verzoekt om dit voornemen een steviger plek te geven in de toelichting van het inpassingsplan. - een directe verbinding tussen de N345 en de N348 op het talud van de Cortenoeversebrug. Het College is benieuwd naar de resultaten van de provinciale verkenning.	- Het stadspark maakt niet direct onderdeel uit van de weg. Desalniettemin willen wij een toekomstige ontwikkeling van een stadspark niet onmogelijk maken. In het inpassingsplan is hier rekening mee gehouden. Ook is in het landschapsplan een gevoeligheidsanalyse opgenomen, waarbij wordt ingegaan op de invloed van een stadsrandzone op het huidige ontwerp van de weg en de ligging in het omringende landschap. Uit deze analyse blijkt dat de landschappelijke inpassing van de rondweg niet in strijd is met een ontwikkeling van beide varianten voor een stadspark. Hiermee vormt de rondweg geen belemmering voor de plannen van de gemeente Zutphen. - Ten tijde van deze beantwoording zijn de definitieve	- In het landschapsplan wordt de gevoeligheidsanalyse opgenomen en de uitkomst van daarvan wordt opgenomen in de toelichting, paragraaf 5.4.6 van het inpassingsplan. - nvt

		resultaten nog niet bekend. De eerste resultaten van de onderzoeken laten zien dat een grootschalige reconstructie van het kruispunt tot afname van het verkeer op de oude brug tot 10% kan leiden en een afname tot 5% van verkeer op de Kanonsdijk. Hiertegenover staan investeringskosten van €15-20 miljoen.	
1.3	<u>Flitspaal</u> Het College ondersteunt de suggestie van de wijkraad voor een flitspaal langs de rondweg ter hoogte van de Teuge, om op die manier ongewenste toename van geluid door het te hard rijden, tegen te gaan.	De bevoegdheid en de bepaling van de plek voor een flitspaal ligt bij de politie. Wij kunnen als provincie niet zelf het initiatief nemen om een flitspaal te plaatsen. Wel kunnen wij dit verzoek indienen. Dit zullen wij ook doen. Mocht de politie niet akkoord gaan, dan is een volgende optie om een signaleringsbord te plaatsen met de tekst "u rijdt te hard". Op basis van resultaten op andere locaties blijkt deze waarschuwing remmend te werken op de gemiddelde gereden snelheid.	nvt
1.4	<u>Bereikbaarheid hulpdiensten</u> In een informeel gesprek tussen wijkraad, provinciale en gemeentelijke ambtenaren is gesproken over de slechte bereikbaarheid van de Hoven voor hulpdiensten nu de Baankstraat in het wegontwerp voor autoverkeer is afgesloten. Het College is benieuwd naar de voorgestelde oplossing.	De provincie Gelderland heeft samen met de gemeente Zutphen onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van de wijk De Teuge na realisatie van de weg. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een notitie (zie bijlage 1 bij deze nota). Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid van de wijk voor autoverkeer achteruit gaat met het afsluiten van de Baankstraat. Om deze bereikbaarheid te verbeteren zijn er twee mogelijkheden: een directe verbinding in de wijk of de landbouwparallelweg langs de rondweg ook geschikt maken voor (vracht-) autoverkeer. Momenteel is er overleg met de gemeente Zutphen over welke oplossing de voorkeur verdient. Beide oplossingen zijn planologisch mogelijk binnen het ontwerp-inpassingsplan. Hiervoor zijn geen aanpassingen van het plan noodzakelijk.	Nvt
1.5	<u>Ruimtelijke reservering</u>		

	Het College wijst op de Voorkeursstrategie voor het Deltaprogramma, waarin gesteld wordt dat de ruimtelijke reservering kan vervallen. Omdat het nog wel in het Barro is opgenomen, is vergunningverlening vooralsnog wellicht lastiger dan de noord variant, maar vanuit waterveiligheid is de negatievere score voor zuid niet relevant.	Wij kennen dit advies, de Voorkeursstrategie. Dit betreft een voorstel aan het Rijk. Totdat het Rijk dit advies heeft overgenomen dienen we uit te gaan van een mogelijke noodzaak van deze reservering voor de hoogwaterveiligheid. Het moment waarop het Rijk hierover gaat besluiten is nog ongewis. Wellicht ten overvloede, de ruimtelijke reservering is niet het zwaarst wegende argument om te kiezen voor het Noordalternatief.	Nvt
1.6	<u>Bebouwing zuidrand</u> In het MER is gescoord op de mogelijkheid tot bebouwing aan de zuidrand van de Teuge. Het College gaat hier niet meer vanuit en dit is ook niet meer opgenomen in de Structuurvisie Middengebied IJsselsprong. Als de provincie daar toch rekening mee wil houden dan is een zuidelijke ligging beter, omdat er anders aan beide zijden van de provinciale weg gebouwd wordt. Het College snapt daarom ook niet dat het voorkeursalternatief en het zuidalternatief gelijk scoren.	Bedankt voor deze informatie. De genoemde structuurvisie is één van de uitgangspunten voor het onderzoek. Dit betekent dat het noordalternatief positief scoort in plaats van licht positief op het aspect 'ruimtelijke ontwikkeling'. Hierdoor is de score voor alle alternatieven gelijk. Deze verandering heeft geen gevolgen voor de eind beoordeling in het MER.	nvt
1.7	<u>Geluidsbelasting geoptimaliseerd noord en zuid</u> Het College is content met de maatregelen die in het geoptimaliseerde alternatief zijn toegevoegd. Zelf willen zij daarnaast nog een parkachtige zone creëren voor verdere reductie van de (subjectieve) geluidsbelasting. Het verbaast hen echter wel dat het geoptimaliseerde trace in het MER hetzelfde scoort als het zuidtrace, terwijl er wel 2dB(A) verschil is. Het MER moet toch gestoeld zijn op daadwerkelijk effect en niet op het scoren onder een voorkeursgrenswaarden.	In het MER is per aspect een waarderingssystematiek opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt in verschillende dB(A)-groepen. Dit is een algemeen geaccepteerde beoordelingssystematiek en is gebaseerd op de hindercurve. Weliswaar is er een verschil in de geluidbelasting, echter, die doet zich met name voor in de laagste geluidbelastingsklasse. In de klasse is er sprake van een minimale hinder. In het eindoordeel is dan ook uitgegaan van minimaal onderscheidend vermogen op dit aspect en om die reden gelijk beoordeeld.	nvt
1.8	<u>Landschapsplan</u> - In het landschapsplan wordt de groenatlas als kader gemist. - Tevens wordt er gesteld dat in de Structuurvisie Middengebied uit gegaan wordt van het noordtracé. Dit is onjuist. Er wordt in deze structuurvisie geen standpunt ingenomen. - Het inpassingsplan gaat het ontwikkelen van een groene parkzone	- Het kader wordt toegevoegd. - Dit zal worden aangepast. - In het landschapsplan zal een gevoeligheidsanalyse	- De groenatlas zal worden opgenomen in het landschapsplan. - De tekst over de Structuurvisie Middengebied in het

	ten zuiden van Teuge niet tegen. Het landschapsplan gaat volgens het College wel nadrukkelijk uit van het behoud van het huidige beeld van de zuid zone van Teuge, met als idee dat de rondweg 'te gast' is in het landbouwgebied. Het College is van mening dat de zone tussen Teuge en de rondweg van karakter verandert naar een stadsrandzone. Het College ziet graag dat dit plaats krijgt in het landschapsplan.	worden toegevoegd, waarbij wordt ingegaan op de invloed van een stadsrandzone op het huidige ontwerp van de weg en de ligging in het omringende landschap.	landschapsplan zal worden aangepast. - In het landschapsplan wordt een gevoeligheidsanalyse opgenomen en de uitkomst van daarvan wordt opgenomen in de toelichting, paragraaf 5.4.6, van het inpassingsplan.
1.9	<u>Overschrijding voorkeursgrenswaarden</u> Er is aangegeven dat er bij één woning sprake is van het overschrijden van de voorkeursgrenswaarden. Is dat aan de Tondenseweg 2?	Het klopt dat dit om de Tondenseweg 2 gaat. Ook voor de Baankstraat 5 worden de grenswaarden overschreden. Wij vullen de toelichting hierop aan. Tegelijk met het ontwerp inpassingsplan worden hiervoor hogere grenswaarden aangevraagd.	In de toelichting, paragraaf 6.1.2 wordt opgenomen dat de voorkeursgrenswaarden bij de Tondenseweg 2 en de Baankstraat 5 worden overschreven.
1.10	<u>Tekstueel</u> Er worden verschillende tekstuele onvolkomendheden gesignaleerd.	Wij passen de onvolkomendheden aan. Met dien verstande dat we niet de definitie van 'wonen', maar van 'woning' toevoegen. Wij gaan er vanuit dat u dat begrip miste in de begripsomschrijving, aangezien gemeente Zutphen zelf geen definitie van 'wonen' in haar plannen heeft opgenomen.	In paragraaf 6.6.1 wordt Voorst veranderd in Zutphen. De begrippen in artikel 1 worden op alfabetische volgorde gezet. We voegen een definitie van 'woning' toe aan artikel 1. De verwijzing naar bijlage 1 in verschillende artikelen wordt verhelderd.
1.11	<u>Wegprofielen</u> Het College verzoekt om de wegprofielen als bijlage bij de regels op te nemen en er naar te verwijzen in artikel 4. Op die manier ontstaat rechtzekerheid over de aanleg van de weg in relatie tot de onderzoeken en uitkomsten daarvan.	In de regels is de as van de weg, het maximaal aantal rijstroken en een maximale hoogte vastgelegd. Dit biedt de rechtzekerheid van de aanleg in relatie tot de onderzoeken en uitkomsten.	nvt
1.12	<u>Bouwwerken art 5.2.2, onder d</u> Het is onduidelijk wat onder deze bouwwerken wordt verstaan. Voorstel is om om deze bepaling te schrappen.	Wij schrappen deze bepaling, aangezien dit niet relevant is in dit plan.	Art 5.2.2, onder d wordt geschrapt.
1.13	<u>Ondergeschikte betekenis in art. 6.3.2, onder b en normale</u>		

	<u>bodemexploitatie in 6.3.2, onder c</u> Het is onduidelijk wat hier onder moet worden verstaan en is naar hun idee geen objectief criterium. Voorstel is om dit dan ook te schrappen.	Art 6.3.2, onder b blijft in het plan. De normale bodemexploitatie wordt geschrapt, aangezien dat niet relevant is in dit plan.	Art 6.3.2, onder c wordt geschrapt.
1.14	<u>Doeleinden</u> In artikel 15 wordt gesproken over doeleinden. Volgens de meest recente standaarden wordt niet meer over doeleinden, maar over 'bestemmingsomschrijvingen' gesproken. Verzocht wordt dit aan te passen.	Wij passen dit aan.	In artikel 15 wordt het woord doeleinden gewijzigd in bestemmingsomschrijvingen.
2	College van B&W Brummen		
2.1	Het College ziet geen reden tot het geven van een inhoudelijke reactie op het voorontwerp inpassingsplan. Zij zijn verheugd dat het voorontwerp aansluit bij hun standpunt, te weten de inpassing van een noordelijke rondweg. Daarbij wordt nogmaals onverkort gesteld dat een zuidelijke dan wel westelijke ligging niet door hen wordt gesteund. Dit zal namelijk leiden tot een langer tracé door het open landschap en een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarden. Ook leidt dit tot hogere kosten, een omvangrijke doorsnijding van agrarische kavels en beperking van de bereikbaarheid van het Brummens buitengebied.	- Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.	nvt
3	Waterschap Vallei Veluwe		
3.1	Het waterschap heeft niet de intentie dat het advies in de weg komt te staan van het doorlopende overleg over de inpassing van de weg. Het overleg verloopt op een prettige en constructieve wijze.	Wij onderschrijven deze visie en hebben een gezamenlijke oplossing voor ogen waar beide partijen zich in kunnen vinden.	nvt
3.2	In het hoofdstuk water staat er sprake is van tweezijdig onderhoud van de beek als de breedte (van insteek tot insteek) meer dan 8 meter bedraagt. Dit is echter meer dan 6 meter. Het waterschap geeft aan met ons in overleg te zijn om het ruimtebeslag van de watergang kleiner te maken.	In de watertoets is nu opgenomen dat tweezijdig onderhoud van toepassing is bij een breedte van de insteek van 6 meter of meer. Tevens zijn de gemaakte afspraken over onderhoud opgenomen. Bij de C-watervgangen neemt de provincie het onderhoud op zich, bij de Voorstondense Beek zal het onderhoud van het talud aan de landbouwzijde en de waterbodem uitgevoerd worden door Waterschap Vallei en Veluwe en het	De toelichting wordt aangepast naar aanleiding van de nieuwe watertoets.

		onderhoud van de natuurvriendelijke oever aan de wegzijde door de provincie.	
3.3	Het waterschap vraagt om toe te voegen dat het waterschap de ecologische doelstellingen van de beken moet kunnen realiseren.	In de watertoets zijn de randvoorwaarden van het waterschap nu verweven met de gemaakte afspraken en ontwerp. De randvoorwaarde voor het realiseren van de ecologische doelstellingen is hierin opgenomen.	Idem
3.4	Het woord 'eind' ontbreekt in de zin: "In het referentieontwerp sluiten...[..]".	Deze zin is komen te vervallen in de watertoets. De nieuwe beeklopen sluiten in het ontwerp aan begin én eind aan op de bestaande beeklopen.	Idem
3.5	Er is opgenomen dat het waterschap niet de voorkeur geeft aan tweezijdig onderhoud. Het waterschap is hier echter op tegen.	Over het onderhoud van de beken zijn inmiddels afspraken gemaakt (zie hierboven). Deze opmerking is dan ook komen te vervallen uit de watertoets.	Idem
3.6	De nieuwe C-watergang aan de noordzijde van de weg dient ook als afwatering voor het hemelwatersysteem van de Hoven Zuid. Er wordt nog gerekend of de capaciteit toereikend is.	Uit berekeningen van het waterschap blijkt dat de capaciteit van zowel de C-watergang als de verlegde Wapsumsebeek voldoende is. Deze berekeningen zijn als bijlage opgenomen bij de watertoets.	Idem
3.7	Infiltratie van hemelwater is niet juist verwoord. Er moet worden gerekend met 87 mm. Daarbij mag conform de afvoernormenkaart rekening worden gehouden met een avoer van 26 mm/dag.	De passage over hemelwater is aangepast in de watertoets. Aangezien buien zelden eerlijk gespreid over een dag vallen is in de berekening tevens uitgegaan van een maximale neerslagintensiteit van 45,3 mm/uur	Idem
3.8	Het waterschap onderschrijft de eindconclusie dat het aspect water geen belemmering vormt vooralsnog niet. De definitieve uitkomsten van het lopende overleg moeten worden afgewacht.	Het watertoetsproces is ook na het 3.1.1.-overleg op voortgezet met als resultaat de beantwoording van alle openstaande vragen en opmerkingen van het waterschap. Op XX september heeft het waterschap in kunnen stemmen met de aanpassingen en reacties op het advies van het waterschap. Hiermee vormt de wet- en regelgeving niet langer een belemmering voor het inpassingsplan "N345 Rondweg De Hoven/Zupthen. In een later stadium zal een waterwetonthefing worden aangevraagd waarin het ontwerp in detail getoetst zal worden. Ruimtelijke zal dit geen consequenties meer hebben.	Idem

3.9	Het waterschap kan niet instemmen met de natuurvriendelijke oevers (nvo) langs de verlegde Voorstondense Beek zoals opgenomen in de Natuurtoets en het Landschapsplan. De nvo ligt aan de zuidzijde van de beek. Door de diepe insnijding ontstaat een zeer brede watergang, die nauwelijks water bevat. Onderhoud wordt lastig en omdat de nvo geen waterschapsdoelen dient wil het waterschap het onderhoud in principe ook niet op zich nemen. Overigens is dit ontwerp nog onderwerp van overleg. Afhankelijk van het lopende overleg kunnen nadere afspraken worden gemaakt over de beheer- en onderhoudssituatie. Dit geldt ook voor de Wapsumse Beek.	Inmiddels is meer duidelijkheid over de insnijding en breedte van de beek en zijn afspraken gemaakt over onderhoud. Ten opzichte van het referentieontwerp is de ligging van de natuurvriendelijke over verplaatst van landbouwzijde naar wegzijde. De natuurvriendelijke oever wordt ook steiler dan in het referentieontwerp, waardoor de beek minder breed wordt. Het onderhoud van het talud aan de landbouwzijde en de waterbodem uitgevoerd worden door Waterschap Vallei en Veluwe en het onderhoud van de natuurvriendelijke oever aan de wegzijde door de provincie.	idem
4	Rijkswaterstaat Oost Nederland		
4.1	Uit het gevoerde onderzoek en uit de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan blijkt dat het inpassingsplan in overeenstemming is met het Barro. De ruimtelijke reservering voor een hoogwatergeul, zoals opgenomen in het Barro, is meegewogen in de tracekeuze. Op basis van vervolgonderzoek blijkt dat de benodigde investeringen voor de hoogwatergeul lager blijken te zijn bij aanwezigheid van de nieuwe rondweg in vergelijking tot de huidige situatie. Als onverhoopt in de toekomst blijkt dat er aantoonbare meerkosten gemaakt moeten worden, gaat Rijkswaterstaat ervan uit dat de Provincie Gelderland dit risico draagt.	De provincie Gelderland heeft op basis van onderzoek een inschatting gemaakt van de kosten voor de aanleg van een hoogwatergeul in een situatie met en en een situatie zonder de rondweg. Op basis van dit onderzoek concluderen wij dat een hoogwatergeul in combinatie met de rondweg goedkoper kan worden uitgevoerd dan zonder rondweg. Op basis van dit onderzoek (Deelrapport MER Hoogwaterveiligheid, bijlage 11 van het IP) achten wij de kans zeer klein dat zich significante meerkosten voor zullen doen en achten daarmee het plan uitvoerbaar.	nvt
5	Alliander		
5.1	Namens netbeheerders Liander en TenneT wordt medegedeeld dat er binnen het plangebied zich geen 50 en/of 150 kV-hoogspanningskabels en –lijnen bevinden.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	nvt
6	Gasunie		
6.1	In het plangebied ligt de aardgastransportleiding, die in eigendom en	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	nvt

	beheer is van de Gasunie.		
6.2	Op de verbeelding is deze leiding niet overeenkomstig onze gegevens weergegeven. De Gasunie verzoekt om de belemmeringenstrook met de bestemming "leiding-gas" op de verbeelding conform toegestuurde gegevens aan te passen.	Wij zullen de verbeelding hierop aanpassen.	De juiste ligging van de leiding wordt opgenomen op de verbeelding.
6.3	De Gasunie verzoekt om artikel 8.2.2 en 8.4.2, onder d, te schrappen, omdat het ontwerp van de weg en de omgeving op dit moment niet voldoet en de veilige ligging van de leiding niet kan worden gewaarborgd.	Deze artikelen zullen geschrapt worden.	Art. 8.2.2 en 8.4.2, onder d worden geschrapt.
6.4	De Gasunie verzoekt om ook voor de werkzaamheden die uitgevoerd dienen te worden voor dit project een omgevingsvergunning te verlenen, zodat hun adviesrol gewaarborgd blijft en een goede afstemming plaatsvindt met betrekking tot de veiligheid rond de leiding.	Door het schrappen van de genoemde artikelen onder punt 6.3 is een omgevingsvergunning nodig.	Zie 6.3
6.5	Uit reeds opgestart overleg tussen de Gasunie en provincie Gelderland blijkt dat de aanleg van de watergang en de weg negatieve invloed hebben op de leiding om sterkte-technische redenen, op de eigenschappen van de coating op de leiding en op de aanwezigheid van een isolatieflens. Derhalve kan de Gasunie zich niet verenigen met het voorliggende plan. De Gasunie verzoekt om het overleg voort te zetten om deze punten aan te passen en te komen tot een passende technische oplossing.	De provincie heeft inmiddels een verzoek tot aanpassing gedaan bij de Gasunie. De Gasunie gaat in opdracht van de provincie Gelderland de leiding verleggen opdat een veilige en duurzame oplossing ontstaat voor het kruisen van de leiding met de weg. De Gasunie doorloopt hiervoor een aparte bestemmingsplanprocedure.	nvt
7.	Veiligheidsregio Noord en Oost Nederland (VNOG)		
	De VNOG constateert dat de juiste uitgangspunten ten aanzien van het thema externe veiligheid zijn gehanteerd. Zij onderschrijft de conclusies dat alle alternatieven een lager groepsrisico genereren dan de autonome ontwikkeling, dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden en dat het groepsrisico niet boven de oriënterende waarde komt. Tot slot is de VNOG het eens met uw conclusie dat het aspect externe veiligheid niet onderscheidend is tussen de rondwegalternatieven. Een eventueel incident met een tankwagen die gevaarlijke stoffen	Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.	nvt

	vervoert op de nieuw te realiseren route is beheersbaar voor de VNOG. Doordat de route verder van de kern wordt gerealiseerd, is de verwachting dat de mogelijke schadelijke effecten van minder invloed zijn op de burgers. Vanuit de rampenbestrijding, crisisbeheersing is het niet noodzakelijk om extra maatregelen en/of voorzieningen te treffen.		
--	--	--	--

Bijlage 1: Probleemanalyse ontsluiting De Hoven

Uitvoeren Werken

Aan : Arthur Smith
Afschrift aan : Ruud Westerhof, Teun Hellings,
Van : Arjan ter Haar
Datum : 29 augustus 2014
Betreft : Ontsluiting De Hoven na aanleg rondweg
Bijlage(n) :
Zaaknummer :

Aanleiding

De provincie Gelderland is bezig het inpassingsplan van Rondweg De Hoven te voltooien. Een van de consequenties van de aanleg van deze rondweg, is de afsluiting van de Baankstraat voor gemotoriseerd verkeer. Het gaat hierbij om de route tussen De Hoven en de Windheuvelstraat in het Buitengebied. Ter hoogte van deze kruising van de nieuwe rondweg met de Baankstraat, zal een fietstunnel worden aangelegd.

Deze ongelijkvloerse verbinding is dus niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Dit gedeelte van De Hoven heeft hierdoor slechts nog één mogelijkheid het gebied te verlaten, namelijk via de Oude Kanonsdijk. In deze notitie is de probleemanalyse van de gewijzigde verkeersstromen beschreven en zijn mogelijke oplossingsrichtingen gegeven.

Probleemanalyse

De wijk De Hoven maakt onderdeel uit van de gemeente Zutphen en ligt volledig op de westoever van de IJssel. Deze wijk is ontstaan rond de oeververbinding naar Zutphen. Er zijn 4 wegen rond De Hoven die leiden naar de oprit van de brug over de IJssel:

- Vliegendijk (IJsselstraat, richting het noordwesten);
- Weg naar Voorst (richting het westen);
- Baankstraat (richting zuiden);
- Kanonsdijk (richting zuiden).

Verder wordt de wijk doorsneden door de spoorlijnen van Zutphen naar Arnhem en Apeldoorn en sluit de rivierdijk van de IJssel de kern op aan de oostzijde op.



Situatie De Hoven

Dat de aanleg van de rondweg om De Hoven tot een veranderende verkeerscirculatie in Hoven betekend mag duidelijk zijn. Op basis van verkeersintensiteiten en omrijafstanden is dit niet onoverkomelijk. Het aantal woningen in de aanliggende wijken is beperkt en daarmee blijft de verkeersproductie gelijk aan de huidige situatie.

Echter, de robuustheid van de verkeersstructuur zal in het geval van een knip van De Baankstraat onvoldoende zijn. De verkeersstructuur is dan te kwetsbaar. De kwetsbaarheid zit in het feit dat slechts één smalle ontsluiting mogelijk is. Op het smalle gedeelte (richting de Molenweg) kunnen twee personenauto's elkaar niet of nauwelijks passeren. In het geval er een vrachtwagen staat te lossen, een verhuiswagen staat te laden of een vuilniswagen zijn ronde doet, zijn er geen mogelijkheden om een andere route te kiezen. In dat geval is de vertraging niet meer acceptabel.

Het realiseren van de rondweg om De Hoven levert een nieuwe barrierewerking op (naast de spoorlijnen en de rivier). Een robuuste en betrouwbare ontsluiting van De Hoven 'Zuid' staat hiermee onder druk.

Functies

Afgezien van de IJsselbrug, zijn de Kanonsdijk en de Weg naar Voorst het belangrijkste en hebben verkeerskundig de hoogste functie. De Baankstraat wordt intensief bereden door het fietsverkeer tussen Zutphen en Brummen. De Baankstraat heeft voor het gemotoriseerde verkeer de volgende functies:

- Ontsluitingsroute voor de wijk De Teuge en woningen Baankstraat ri. Brummen en Dieren;
- Ontsluitingsroute voor vrachtverkeer (vuilniswagen, verhuiswagens en bevoorrading);
- Als verbindende schakel voor de buurtbus lijn 504 Zutphen - De Hoven - Eerbeek;
- 'Doorgaande' route voor het landbouwverkeer.
- Hulpdiensten

Ontluitingsfunctie De Teuge Noord

De ontsluiting van de uitbreidingswijk De Teuge is opgesplitst: het noordelijk gedeelte is aangesloten op de Baankstraat en het zuidelijk gedeelte sluit aan op de parallelweg van de Kanonsdijk. Er is geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen De Teuge noord en zuid.

Vrachtwagenverkeer

Vuilniswagens, verhuiswagens en bevoorradingswagens zijn grote motorvoertuigen en kunnen moeilijk manoeuvreren in de smalle straten van De Hoven. Deze voertuigen kunnen de Baankstraat en aanliggende straten verlaten, zonder te hoeven keren. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Deze vrachtwagens kunnen namelijk eenvoudig rechtdoor rijden. Via de Baankstraat en de Windheuvelstraat is de Kanonsdijk te bereiken. Door aanleg van de rondweg, ontstaat een doodlopende weg voor het gemotoriseerde verkeer. In dat geval is keren onvermijdelijk.

Kerende (en daarmee achteruit rijdende) vrachtwagens voeren manoeuvres uit, die met name in verblijfsgebieden ongewenst zijn. Deze brengen namelijk grotere verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. De chauffeurs hebben dan veel minder zicht op spelende kinderen en / of fietsers die zicht achter de vrachtwagen kunnen bevinden.

Buurtbus lijn 504

Buurtbus lijn 504 een uurdienst met een kleine bus, welke nu via de Baankstraat en Windheuvelstraat naar het buitengebied en Eerbeek rijdt. Bij het knippen van de Baankstraat, kan de buurtbus niet meer doorrijden, en zal omgeleid moeten worden via de Kanonsdijk. De halte Achterhoven in De Hoven kan dan niet meer aangedaan worden.

Landbouwverkeer

Er is incidenteel sprake van landbouwverkeer tussen de Hoven en De Hoven. De verwachting is, dat de meeste herkozen en bestemmingen, aan de westzijde liggen van het rondweg tracé. Dit verkeer gebruikt de Baankstraat dus alleen als 'doorgaande' verbinding naar bv. de Weg naar Voorst of de Vliegendijk.

Hulpdiensten

De brandweer heeft als (ongeschreven) regel om een object (pand) van twee zijden te kunnen bereiken, zodat indien een van de twee routes geblokkeerd is, via de andere route uitgerukt kan worden. Bij het knippen van de Baankstraat, is dat niet meer mogelijk. Dit is eenvoudig op te lossen door een CALamiteiten DOorsteek te realiseren, maar dit kan altijd voor (onnodig) oponthoud leiden bij het verwijderen van de afsluitpalen.

Profiel Baankstraat bibeko

De Baankstraat is binnen de kom een smalle straat van circa 3,5 tot 4,5 meter welke gebruikt wordt voor al het verkeer, parkeren en laden en lossen (van bijvoorbeeld de supermarkt). Enerzijds leidt de beperkte doorrijbreedte tot een lagere doorrijnsnelheid, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Anderzijds zorgen geparkeerde auto's en ladende vrachtwagens voor oponthoud voor fietsers en is daar mee minder comfortabel. Op het eerste gedeelte ontbreekt zelfs een voetpad. Voetgangers dienen dan de rijbaan te gebruiken. In de buurt van de wijk De Teuge wordt het profiel breder, en wisselen eenzijdige en tweezijdige smalle trottoirs en parkeerhavens elkaar af.

Intensiteiten

Er zijn geen verkeerstellingen bekend. Gezien het aantal woningen langs de Baankstraat en De Teuge Noord (circa 185), wordt dit aantal geschat op 1.200 ritten per etmaal.

Mogelijke oplossingen

Om de bovenstaande knelpunten op te lossen, zijn 3 varianten onderzocht:

1. ETW (Erftoegangsweg) Baankstraat - De Teuge - Kanon;
2. ETW Baankstraat – Kanon
3. ETW Baankstraat - Wapsumsestraat.

1. ETW Baankstraat - De Teuge - Kanon;



Variant 1

In deze variant wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Alleen de ontbrekende schakel tussen De Teuge Noord en De Teuge Zuid wordt 'in ere hersteld', zodat een logischere opbouw van de wijk ontstaat. Het verkeer wordt hierdoor gelijkmatiger over De Hoven Zuid verdeeld. De straten 'De Teuge' en het 'Kanon' zijn van voldoende breedte om het extra verkeer te verwerken.

Wel dient ter hoogte van het kunstwerk in het midden van de Wijk De Teuge, een nieuwe verbinding gerealiseerd te worden.

Voordelen:

- De doorgaande verkeersstructuur wordt 'in ere hersteld';
- Deze nieuwe verbinding is voldoende breed;
- Vrachtwagens kunnen rechtdoor rijden en hoeven niet te keren;
- Er dient nauwelijks nieuwe infrastructuur aangelegd te worden;

Nadelen:

- Weinig draagvlak te verwachten in groot gedeelte van de wijk De Teuge;
- Vrachtwagens rijden langer dan in huidige situatie door verblijfsgebied;
- Speelplaats De Teuge wordt verkleind;
- Voor woningen aan gedeelte van de Baankstraat (nr. 53 tot en met 71), dient vuilniswagen alsnog te keren.
- Intensiteit op het Kanon stijgt.

2. ETW Baankstraat – Kanon



Variant 2

In variant 2 is uitgegaan van een gedeeltelijke nieuwe infrastructuur. Hierbij wordt een nieuwe erftoegangsweg aangelegd, tussen de straat 'Kanon' en de Baankstraat, ten zuidwesten van de woningen van aan het Sonsvelthof en Dijkmate. In deze variant kan het groene middengedeelte van De Teuge behouden blijven. Wel dient particuliere grond aangekocht worden aan de zuidwest rand van De Teuge.

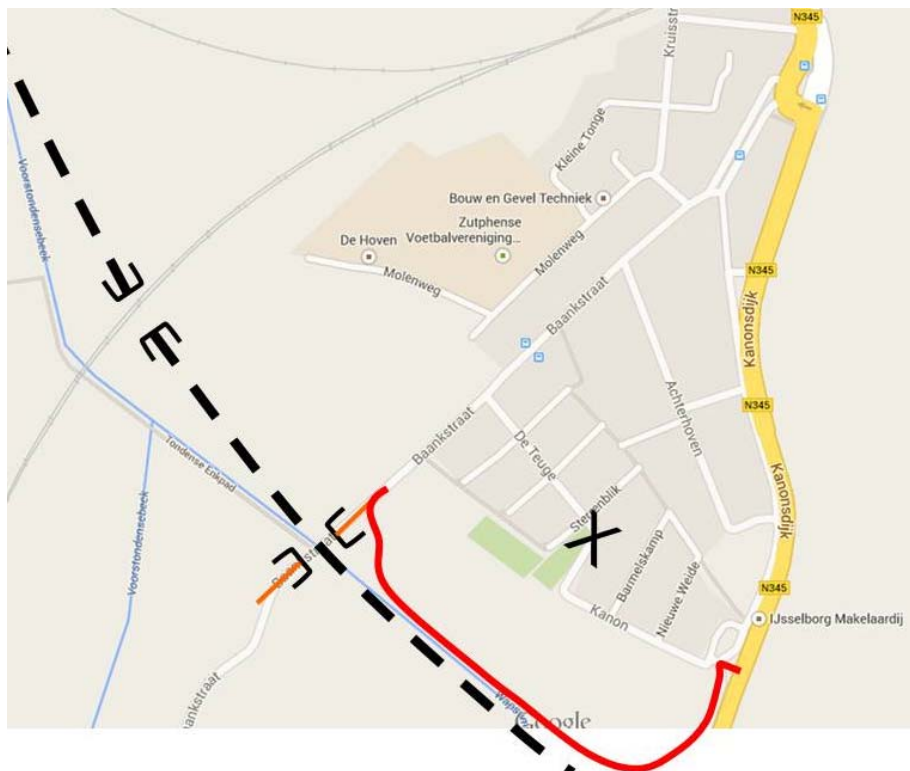
Voordelen:

- De doorgaande verkeersstructuur wordt 'in ere hersteld';
- Deze nieuwe ETW kan voldoende breed worden gemaakt;
- Verkeersintensiteit op de straat de Teuge blijft gelijk;
- Vrachtwagens kunnen recht doorrijden en hoeven niet te keren;

Nadelen:

- Er dient nieuwe infrastructuur aangelegd te worden;
- Wellicht weinig draagvlak van woningen aan de zuidwest rand van 'De Teuge';
- Intensiteit op het Kanon stijgt.

3. ETW Baankstraat - Wapsumsestraat.



De derde oplossingsrichting bestaat uit het opwaarderen van een voorziene erftoegangsweg, welke bedoeld is om een particuliere (landbouw) perceel te ontsluiten. Deze zou dan verbreed dienen te worden naar circa 5,5 meter, zodat een landbouwvoertuig of vrachtwagen een tegemoetkomende auto kan passeren. Voor deze verbreding dient wel extra grond te worden aangekocht. In vergelijking met de andere varianten is de omrijafstand van deze variant iets groter. Echter, de verkeersdruk voor de wijk de Teuge neemt af.

Voordelen:

- Vrachtwagens kunnen rechtdoor rijden en hoeven niet te keren;
- De verkeersstructuur blijft robuust;
- Verkeersintensiteit blijft gelijk;
- Geen doorgaand vrachtverkeer door De Teuge;
- Groot draagvlak.

Nadelen:

- Er dient nieuwe infrastructuur aangelegd te worden;
- Nieuw infrastructuur heeft inpassingsruimte nodig;
- Omrijstand in vergelijking met ander twee variant is iets hoger.