

INPASSINGSPLAN

**Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-
Scheuterdijk, Eefde**

PROVINCIE GELDERLAND

Opdrachtnummer : 99.225
ID nr. : NL.IMRO.9925.IPN348JodendijkEef-vst1
Datum : 29 augustus 2016
Versie : v8
Auteurs : *maatschap* voor Ruimtelijke Ordening b.v.
Vastgesteld d.d. : 9 november 2016

INHOUD VAN DE TOELICHTING

1	INLEIDING.....	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	VOORGESCHIEDENIS	5
1.3	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	7
1.4	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN EN INPASSINGSPLAN	8
1.5	LEESWIJZER.....	11
2	PLANBESCHRIJVING	13
2.1	HUIDIGE SITUATIE	13
2.2	TOEKOMSTIGE SITUATIE.....	14
2.3	VERTALING NAAR HET INPASSINGSPLAN	19
3	BELEIDSKADER	23
3.1	RIJKSBELEID	23
3.2	PROVINCIAAL BELEID	25
3.3	REGIONAAL BELEID	28
3.4	GEMEENTELIJK BELEID	29
3.5	CONCLUSIE	31
4	RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN	33
4.1	INLEIDING.....	33
4.2	GELUID	33
4.3	LUCHTKWALITEIT	35
4.4	EXTERNE VEILIGHEID	38
4.5	BODEM	40
4.6	WATER	41
4.7	ECOLOGIE.....	45
4.8	ARCHEOLOGIE	48
4.9	CULTUURHISTORIE	52
4.10	KABELS EN LEIDINGEN	53
5	JURIDISCHE PLANOPZET	55
5.1	INLEIDING.....	55
5.2	HET INPASSINGSPLAN	55
5.3	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING.....	56
5.4	TOELICHTING OP DE ARTIKELEN	57
6	MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID	61
6.1	INFORMATIEBIJENKOMST	61
6.2	VOOROVERLEG EX ART. 3.1.1 BRO	61
6.3	ZIENSWIJZEN ONTWERPINPASSINGSPLAN	61
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	63
7.1	EXPLOITATIEPLAN	63
7.2	FINANCIERING	63
7.3	GRONDVERWERVING	63

Bijlagen bij toelichting:

1. Reconstructie en nieuwe weg kruising N348, Scheuterdijk en Jodendijk te Eefde -Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Alcedo bv, 15 maart 2016;
2. Natuurtoets N348 Eefde, Zoon Ecologie, 21 oktober 2015;
3. Reactienota 'Reconstructie N348 Jodendijk/Scheuterdijk', 12 augustus 2013.
4. Reactienota artikel 3.1.1. Bro overleg, februari 2014;
5. Prognose trillingen twee woningen Zutphenseweg in Eefde, DPA Cauberg-Huygen, 25 november 2014;
6. Archeologisch bureauonderzoek en gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek kruising N348-Jodendijk-Scheuterdijk te Eefde in de gemeente Lochem, Econsultancy, 26 augustus 2016;
7. Nota van Zienswijzen behorend bij het inpassingsplan Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde, 29 augustus 2016.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De N348 is een belangrijke regionale doorgaande weg van Zutphen naar de rijksweg A1 bij Deventer. Naast de functie voor het doorgaande verkeer heeft de weg ook een functie voor het ontsluiten van aangrenzende dorpen en aan de weg gelegen bebouwing. De hoeveelheid verkeer (intensiteit van 14.000 – 15.000 motorvoertuigen per etmaal) zorgt voor toenemende problemen voor de verkeersveiligheid van gebruikers van de weg en de leefbaarheid voor (direct) omwonenden.

Ter verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de N348 tussen Eefde en de A1 zijn de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken uitgevoerd, waarin oplossingen zijn aangedragen voor zowel de lange alsook de korte termijn.

In 2008 is een integrale verkenning uitgevoerd naar maatregelen die op korte termijn leiden tot een verbetering van de leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N348 tussen Eefde en de A1. Als uitwerking van deze verkenning is in 2010 een verkenning uitgevoerd, specifiek naar de oplossingen voor het kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk, gelegen ten noorden van de kern Eefde. Omdat de reconstructie van het kruispunt niet geheel past binnen de bestemmingen van het geldende bestemmingsplan is ter plaatse een nieuw planologisch kader nodig.

Vanwege het provinciale belang, de N348, stellen Provinciale Staten van de provincie Gelderland een inpassingsplan op. Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) hebben Provinciale Staten immers de mogelijkheid om zelf een bestemmingsplan te maken, het zogenaamde inpassingsplan. Net als het bestemmingsplan bestaat ook het inpassingsplan uit een toelichting, een verbeelding en regels.

Het voorliggende inpassingsplan beoogt in dit kader de herinrichting en verbetering van de verkeersveiligheid van de N348 (Zutphenseweg) ter hoogte van het kruispunt 'Jodendijk- Scheuterdijk' planologisch-juridisch mogelijk te maken. Doel is dat een goede en veilige doorstroming van het verkeer tussen Eefde en de A1/Deventer-Epse ontstaat, in het verlengde van de recent gerealiseerde rondweg Zutphen/Eefde.

1.2 Voorgeschiedenis

1.2.1 Studies en onderzoeken

Zoals reeds aangegeven zijn ter verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de N348 tussen Eefde en de A1 in het verleden diverse studies en onderzoeken opgesteld. Daarbij is onderscheid aangebracht in studies en bijbehorende maatregelen met het oog op de lange termijn, alsook voor de korte termijn (onder andere de zogenaamde no-regret maatregelen).

Op 25 juni 2008 is de 'Corridorstudie N348 Zutphen – Deventer' afgerond. Het doel van deze corridorstudie was inzicht te geven in alle mogelijke

oplossingen ter verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de corridor Zutphen-Deventer op de lange termijn en ter verbetering van de bereikbaarheid van Zutphen. Dit met zo weinig mogelijk aantasting van natuur en landschap, of verbetering daarvan, en tegen acceptabele kosten.

1.2.2 Deel Zutphen-Eefde

Voor het deel van de N348 tussen Zutphen en Eefde hebben Provinciale Staten van Gelderland op 2 juni 2010 het inpassingsplan voor de N348 rondweg Zutphen-Eefde vastgesteld. Inmiddels is de rondweg in gebruik genomen.

1.2.3 Deel Eefde-A1 maatregelen korte termijn

In 2008 is ook een integrale verkenning (Arcadis, 2008) uitgevoerd naar maatregelen die op korte termijn leiden tot een verbetering van de leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N348 tussen Eefde en de A1. In samenhang met het besluit tot de aanleg van de rondweg N348 Zutphen-Eefde is tevens besloten tot de uitvoering van de maatregelen voor de korte termijn. Deze zogenaamde 'no-regret' maatregelen zijn maatregelen die hoe dan ook verstandig zijn om uit te voeren. Het betreffen ingrepen op en langs het bestaande tracé van de N348 tussen Eefde en de A1 die de veiligheid en leefbaarheid op korte termijn verbeteren, zoals de plaatsing van middengeleiders en de reconstructie van kruispunten. Deze (no-regret) maatregelen zijn inmiddels, met uitzondering van de kruispunten Quatre Bras en Jodendijk-Scheuterdijk, allemaal uitgevoerd.

1.2.4 Deel Eefde-A1 maatregelen lange termijn

De provincie Gelderland heeft in 2011 als uitwerking van de 'Corridorstudie N348 Zutphen- Deventer' een aanvullende studie opgestart naar oplossingen voor de lange termijn. Op verzoek van de gemeente Lochem zijn knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op dit traject in kaart gebracht. Deze verkenning moest uitwijzen welke wegverbinding de meest positieve bijdrage levert aan het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid tussen Eefde en de A1 bij Deventer op de lange termijn. Dit met een zo gering mogelijke aantasting van natuur en landschap en tegen de laagst mogelijke kosten.

In deze verkenning ('Verkenning N348 Eefde - A1, Deel 2: Alternatievenstudie', juni 2011) zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht. Deze sluiten alle aan op de nieuwe rondweg om Zutphen en Eefde:

1. opwaarderen bestaande weg tussen Eefde en Deventer (drie varianten);
2. een korte oostelijke omleiding om Gorssel met aansluiting op de bestaande N348;
3. een lange omleiding langs het spoor (westelijk of oostelijk) met een aansluiting op de A1 bij Deventer Oost.

Op basis van deze alternatievenstudie hebben Provinciale Staten in de zomer van 2012 besloten geen budget (en prioriteit) beschikbaar te stellen voor een lange termijn oplossing voor de N348 tussen Eefde en de A1. Dit betekent dat aan de hierboven genoemde oplossingsrichtingen geen vervolg wordt gegeven en de grootschalige aanpassingen van de baan zijn. Reden is dat het project niet past binnen de prioriteiten en de huidige financiële ruimte van de provincie Gelderland.

1.2.5 Kruispunt N348 Jodendijk - Scheuterdijk

Als gevolg van het besluit van Provinciale Staten om geen invulling te geven aan een lange termijnoplossing, is de planvoorbereiding voor de reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk door de provincie Gelderland weer opgepakt. In dit kader is aangesloten bij een studie (verkenning) uit 2010 naar mogelijke oplossingen voor dit kruispunt. In deze studie zijn vier varianten onderzocht:

1. Bij variant 1 krijgt zowel de Jodendijk als de Scheuterdijk een haakse aansluiting op de N348.
2. Variant 2 heeft een middengeleider van drie meter breed, waardoor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en bromfietzers) in twee keer de weg kan oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer alleen rechts af kan slaan naar de Scheuterdijk of naar de Jodendijk.
3. Bij variant 3 komt er een middengeleider van drie meter breed op de N348. Hierbij wordt de Jodendijk afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. De Scheuterdijk buigt af en gaat via een parallelweg over het bestaande fietspad naar de rotonde.
4. Variant 4 gaat uit van een parallelweg aan beide zijden van de N348.

In overleg met de gemeente Lochem is besloten tot de aanleg van een eenzijdige parallelweg én de afsluiting van de Jodendijk als voorkeursoplossing (variant 3). Deze variant vormt de basis voor het voorliggende inpassingsplan en wordt daarmee planologisch-juridisch mogelijk gemaakt.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Lochem, tussen de Quatre Brasweg in het noorden en de kern Eefde in het zuiden (zie figuur 1). Het gebied heeft betrekking op de huidige N348 en de direct aangrenzende gronden en wordt globaal begrensd door de nieuwe aansluiting met de rondweg Zutphen-Eefde (rotonde) in het zuiden en het kruispunt Scheuterdijk/ Jodendijk in het noorden.

Het plangebied wordt begrensd door weilanden en agrarische gronden, woonpercelen en bedrijfsgronden.

Daarbij wordt opgemerkt dat de plangrens van het voorliggende inpassingsplan in het zuidoosten is afgestemd op de plangrens van het 'Inpassingsplan Rondweg N348 Zutphen-Eefde', zoals dat op 2 juni 2010 door Provinciale Staten van Gelderland is vastgesteld. Een kleine uitbuiging in verband met het aanleggen van een nieuw talud ter hoogte van de woning / het bedrijf aan de Zutphenseweg 57 en de oversteek van het nieuwe fietspad (aansluiting parallelweg en Zutphenseweg) ter hoogte van de woning aan de Zutphenseweg 106 vormen hierop een uitzondering.

Bovendien maken de (woon)percelen gelegen aan de Zutphenseweg 51 en 55 deel uit van het plangebied. Naar aanleiding van een trillingsonderzoek¹, dat specifiek voor de beoogde herinrichting van de weg is uitgevoerd en volledigheidshalve als bijlage bij deze plantoelichting is toegevoegd, is

¹ Prognose trillingen twee woningen Zutphenseweg in Eefde (DPA Cauberg-Huygen, 25 november 2014)

geconcludeerd dat geen goed woon- en leefklimaat voor de bewoners van beide woningen meer gegarandeerd kan worden. Hierop is de provincie gestart met de minnelijke grondverwerving. De bedoeling is dat de woningen en bijbehorende opstallen geamoveerd worden. Het wegontwerp en bijbehorende profiel zijn daarop aangepast.



Figuur 1: Ligging plangebied op de luchtfoto, bewerkt mRO

1.4 Vigerend bestemmingsplan en inpassingsplan

Het plangebied maakt momenteel deel uit van vijf ruimtelijke plannen, te weten:

1. het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010';
2. het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening';

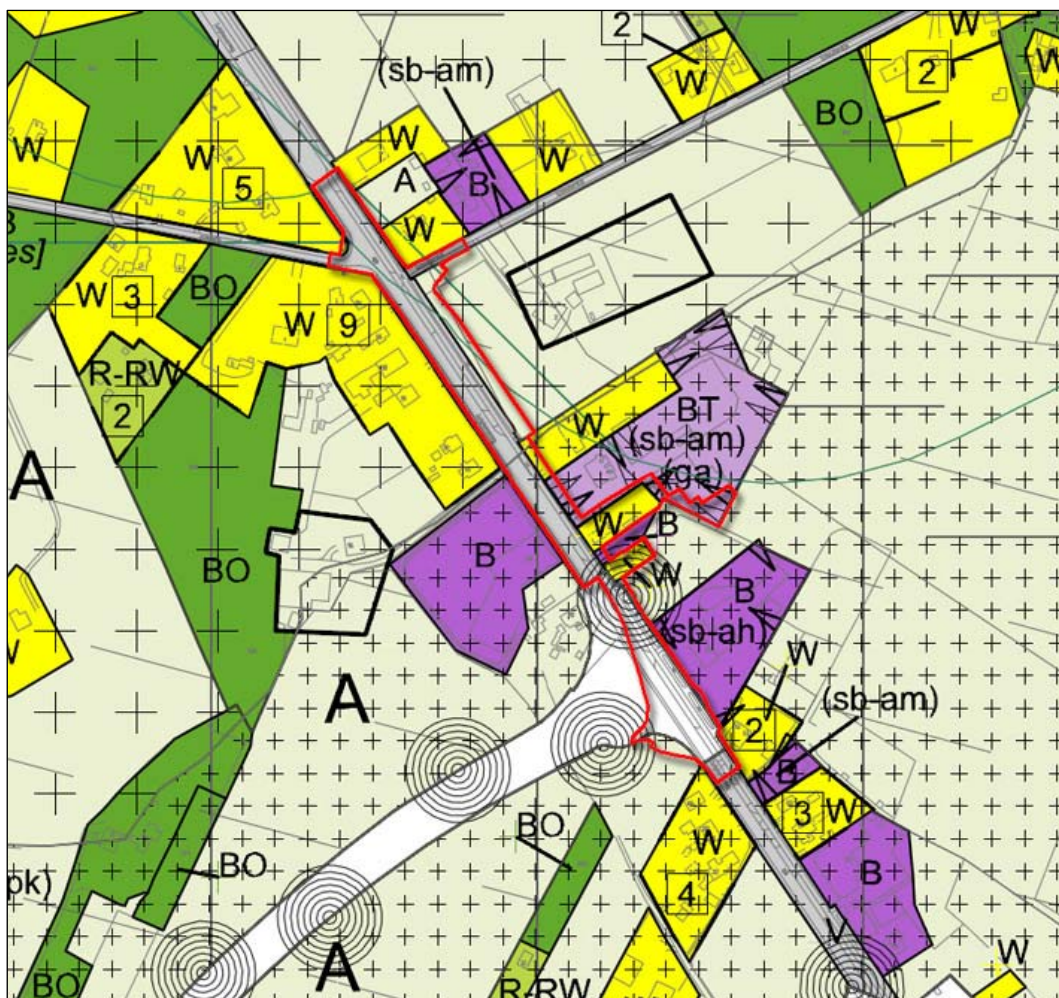
3. 'Paraplubestemmingsplan Archeologie', gemeente Lochem;
4. het inpassingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde';
5. het wijzigingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde'.

1.4.1 Bestemmingsplan Buitengebied Lochem 2010

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' is op 7 december 2010 door de raad van de gemeente Lochem is vastgesteld.

De gronden zijn in het bestemmingsplan ter plaatse van de bestaande N348 bestemd voor 'Verkeer', als bedoeld in artikel 21 van de bijbehorende regels. De uitvoering van het verkeerstechnisch ontwerp, waaronder de aanleg van een parallelweg, ligt echter (deels) buiten de huidige verkeersbestemming. Vooral aan de noordoostzijde, ter hoogte van de agrarische gronden behorend bij Scheuterdijk 2 waar de parallelweg wordt beoogd, passen de beoogde maatregelen niet binnen de geldende bestemming (Agrarisch).

Ook een smalle strook grond behorend bij de woningen aan de Jodendijk 2, Zutphenseweg 43, 45, 51, 55 en 84 wordt bij de herinrichtingsplannen betrokken. De gronden, direct grenzend aan de Zutphenseweg, hebben de bestemming 'Wonen' als bedoeld in artikel 24 van de bijbehorende planregels. Hierdoor past de reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk niet geheel binnen het geldende planologisch kader.



Figuur 2: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010'. Het witte vlak betreft de plancontour van het inpassingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde'

Ditzelfde geldt voor de aanwezige bedrijvigheid die tussen de woningen is gesitueerd. De bedrijvenlocatie aan de Zutphenseweg 47-49 heeft in dit kader de bestemming 'Bedrijventerrein' (artikel 6) met de nadere aanduidingen 'garage' en 'specifieke vorm van bedrijf –ambachtelijk bedrijf'. Het bedrijf aan de Zutphenseweg 53 maakt deel uit van de bestemming 'Bedrijf' als bedoeld in artikel 5 van de bijbehorende planregels.

Ook in het zuidoosten van het plangebied liggen gronden die nu nog geen verkeersbestemming hebben. Het betreft enerzijds een klein stukje grond (ca. 20 m2) behorend bij het bedrijf aan de Zutphenseweg 57. Hiervoor is de aanleg van een groen talud als onderdeel van de aansluiting van de parallelweg op de Zutphenseweg voorzien. Hiervoor geldt momenteel de bestemming 'Bedrijf' met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-antiekhandel' (sb-ah). Anderzijds is direct ten noorden van de woning aan de Zutphenseweg 106 een strook grond bestemd als 'Agrarisch'. Hier is de oversteek van het fietspad (aansluiting parallelweg en Zutphenseweg) voorzien.

Tevens is een drietal gebiedsaanduidingen binnen het plangebied van toepassing, te weten 'landschapstype–essenlandschap', 'reconstructiewetzone–verwevingsgebied' en 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied'.

Ter plaatse van de aanduiding 'landschapstype–essenlandschap' is het beleid gericht op het behoud en de ontwikkeling van het essenlandschap.

De aanduidingen 'reconstructiewet-verwevingsgebied' en 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied' hebben betrekking op specifieke regelingen voor intensieve veehouderijen binnen de agrarische bestemming.

1.4.2 Bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening

Op 30 juni 2014 heeft de gemeenteraad van Lochem het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening' vastgesteld. In dit plan zijn verschillende omissies uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' hersteld. Met uitzondering van een aantal ondergeschikte aanpassingen in de regels heeft deze partiële herziening geen inhoudelijke consequenties voor het plangebied.

1.4.3 Paraplubestemmingsplan Archeologie gemeente Lochem

De in het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' aangegeven dubbelbestemming ter bescherming van de middelhoge archeologische verwachting, is vervangen door de beschermingsregeling uit het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie'. Dit plan is op 20 januari 2014 door de gemeenteraad van Lochem vastgesteld.

Het plangebied ligt binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' en 'Waarde - Archeologie 7'. Deze gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van terreinen met een hoge ('waarde 5') en lage ('waarde 7') archeologische verwachting. Volgens deze bestemming is het zonder omgevingsvergunning verboden om bouw- of grondwerkzaamheden te verrichten. Wel geldt er een zogenaamde 'ondergrens' voor de vergunningplicht. In paragraaf 4.8 van deze toelichting wordt hierop nader ingegaan.

1.4.4 Inpassingsplan Rondweg N348 Zutphen – Eefde

Het inpassingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde' is op 2 juni 2010 door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. In dit plan is de rondweg Zutphen-Eefde met een aansluiting op de Zutphenseweg door middel van een rotonde planologisch mogelijk gemaakt. De rondweg met aansluiting op de Zutphenseweg is inmiddels gerealiseerd.

De gronden binnen het plangebied hebben hierin de bestemming 'Verkeer-Wegverkeer' waarop artikel 6 van toepassing is. Ook deze gronden zijn voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' (artikel 13) ter bescherming van de archeologische (verwachtings)waarde. Er geldt een vergunningplicht voor grondwerkzaamheden dieper dan 0,50 m onder het maaiveld over een oppervlakte van meer dan 50 m².

1.4.5 Wijzigingsplan Rondweg N348 Zutphen – Eefde

Door het college van burgemeester en wethouders van Lochem is op 8 juli 2011 het wijzigingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde' vastgesteld. Met dit plan is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' van het inpassingsplan Rondweg N348, voor zover deze gronden zijn gelegen op het grondgebied van de gemeente Lochem, komen te vervallen. Reden is dat uit diverse archeologische onderzoeken (waaronder proefsleuven) blijkt dat de waarden voldoende zijn beschermd en voldoende maatregelen worden getroffen.

1.5 Leeswijzer

Het inpassingsplan bestaat uit een analoge/digitale verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit 7 hoofdstukken.

In hoofdstuk 1 is de inleiding van deze toelichting beschreven. Hierin worden de aanleiding van het plan, de voorgeschiedenis, de begrenzing van het plangebied, het geldende bestemmingsplan en inpassingsplan die (gedeeltelijk) komen te vervallen beschreven.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige en toekomstige situatie. Ingegaan wordt op de maatregelen die de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk / Scheuterdijk met éénzijdige parallelweg, mogelijk maken.

In hoofdstuk 3 wordt kort ingegaan op het beleidskader. De belangrijkste beleidsstukken van het Rijk, provincie, regio en gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer komen aan bod.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op een aantal relevante milieuaspecten en onderzoeken, ook wel de randvoorwaarden van het plan genoemd.

Hoofdstuk 5 staat in het teken van de juridische aspecten van het plan. Het betreft een toelichting op de verbeelding en de regels die bij het inpassingsplan horen.

In hoofdstuk 6 is de maatschappelijke verantwoording van het plan beschreven. In dit hoofdstuk wordt een impressie gegeven van de inloopavond waarop het beoogde wegontwerp werd gepresenteerd aan belanghebbenden (aanwonenden, nabij wonenden, bedrijven, dorpsraden en belangenorganisaties). Ook wordt ingegaan op de momenten dat andere overheden, maatschappelijke organisaties en burgers betrokken zijn bij het plan.

Tot slot is in hoofdstuk 7 kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

De Zutphenseweg (N348) tussen de kernen Gorssel en Eefde betreft een eenbaansweg met een snelheidsregime van 80 km/uur. Op het wegvak zijn verschillende kruisingen met plattelandswegen aanwezig die met voorrang zijn geregeld. Over het gehele traject is een vrijliggend fietspad (in twee richtingen) aanwezig. Langs het wegvak staat relatief veel bebouwing.

Dit geldt ook voor het plangebied in voorliggend inpassingsplan. Zowel de Jodendijk (ten westen van de N348) en de Scheuterdijk (ten oosten van de N348) alsook de aangrenzende woningen en bedrijven worden direct op de N348 ontsloten. Er grenzen 13 woonpercelen, 3 bedrijfspertcelen en een locatie met enkele bedrijven aan de weg. De resterende aangrenzende gronden zijn aangewezen als agrarisch gebied en ook als zodanig in gebruik. Ten oosten van de weg ligt het vrijliggende fietspad. Door de vele in- en uitritten levert dit geregeld conflictsituaties op met afslaand verkeer.



Figuur 3: Noordelijk deel plangebied, ter hoogte van kruispunt Jodendijk/Scheuterdijk in noordelijke richting (bron: Google Streetview)



Figuur 4: Zuidelijk deel plangebied, ter hoogte van de bushalte (richting rotonde)

Deze conflictsituaties worden versterkt door de verkeersdrukke en snelheid van het doorgaande verkeer op de N348. Gevolg is dat bij het afslaan van verkeer, achteropkomend verkeer 'duwt' en/of gaat inhalen.

In dit kader wordt ook de oversteekbaarheid van het kruispunt Jodendijk/Scheuterdijk, o.a. voor (brom)fietzers, als onveilig beschouwd.

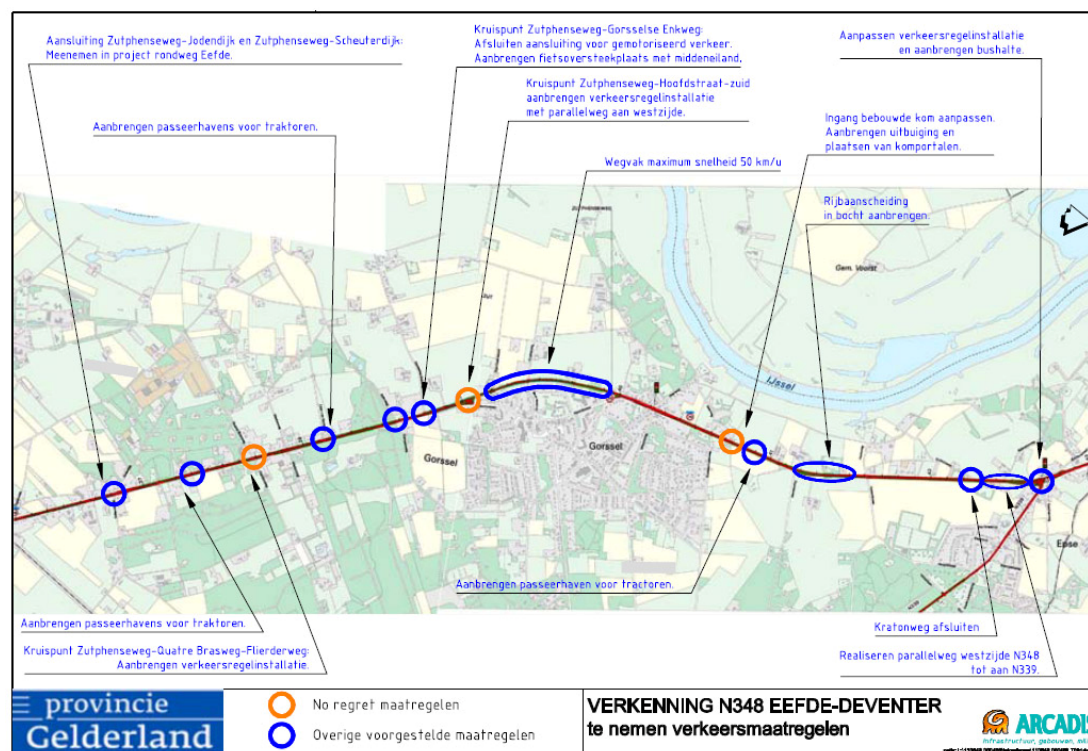
Het plangebied sluit in het zuiden aan op de recent aangelegde rotonde die onderdeel uitmaakt van de rondweg Zutphen-Eefde. Tussen deze rotonde en het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk is een bushalte aanwezig. Deze bushalte is onderdeel van streekbusverbinding van Zutphen naar Deventer.

Tot slot zijn er in het gebied diverse bomen, bermen en erfbeplantingen aanwezig. De bomen staan aan weerszijden van (en soms erg dicht op) de weg. Omdat de bomen op onregelmatige afstand van elkaar staan, en er in het verleden diverse bomen gekapt zijn, is er ter plaatse geen doorgaande laanstructuur aanwezig. Figuur 3 en 4 geven een indruk van het plangebied en de omgeving.

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Uitgangspunten

Uitgangspunt is het verbeteren van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming op de N348 en het verbeteren van de leefbaarheid. Voor het wegvak tussen Eefde en Gorssel zijn diverse maatregelen en oplossingen bedacht. De maatregelen vloeien voort uit het rapport "Verkenning N348 Eefde-Deventer" (Arcadis, 2008). In de onderstaande afbeelding zijn de verschillende maatregelen (zogenaamde korte termijn (no-regret) maatregelen) weergegeven.



Figuur 5: Te nemen verkeersmaatregelen op de N348 tussen Eefde en Deventer (bron: Verkenning N348 Eefde-Deventer, Arcadis)

Hoewel in dat rapport specifiek voor het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk een aantal maatregelen wordt genoemd, is ook aangegeven dat de betreffende aansluiting in het kader van de rondweg Eefde zal worden meegenomen. Echter, bij de definitieve besluitvorming over de rondweg Eefde is ervoor gekozen het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk als zelfstandig project te bezien. De aanpassing van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk wordt daardoor als één van de laatste no-regret maatregelen uitgevoerd.

Snelheid op de N348

De N348 is volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig is een landelijk toegepast principe met het als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het streven hierbij is om vorm, functie en gebruik op elkaar af te stemmen. Voor de weggebruiker dienen de wegen eenduidig en herkenbaar zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Hiermee wordt beoogd dat (doorgaand) gemotoriseerd verkeer op stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen rijdt, en niet op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/u.

De N348 is de economische verbindingssas in de Stedendriehoek tussen Deventer en Zutphen en ligt buiten de bebouwde kom. Hierbij past een snelheidslimiet van 80 km/u. De functie van deze weg is het faciliteren van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer tussen dorpen en steden, specifiek tussen Zutphen en Deventer/A1. Ondanks dat er diverse woningen direct ontsluiten op de N348 is er geen sprake van een erfontsluitingsweg. De verkeersfunctie is namelijk dominant en dat is ook te zien aan het intensieve gebruik van de weg. De N348 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer én van het snelnet Openbaar Vervoer waarbij de doorstroming een belangrijk aspect is.

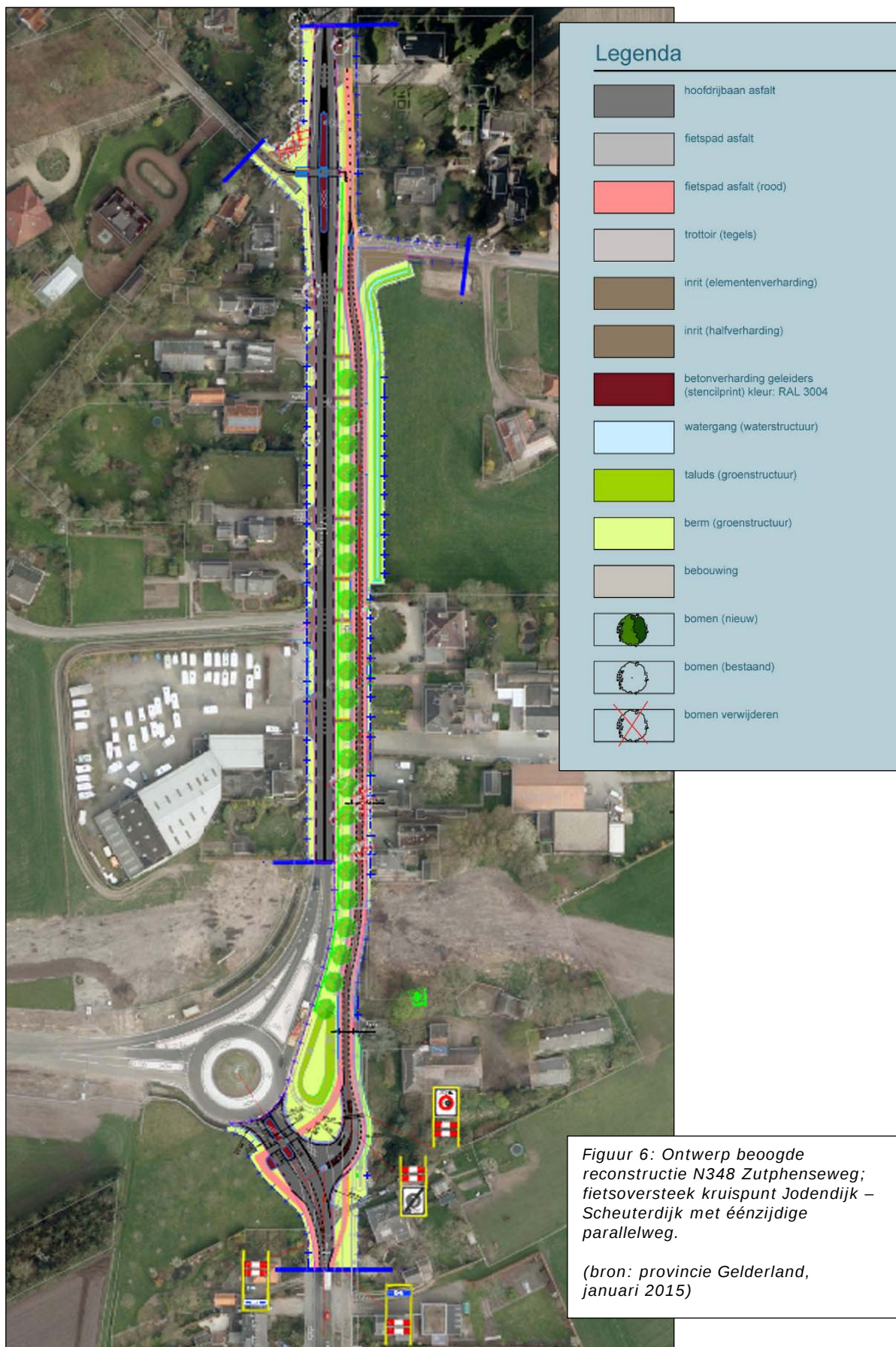
Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreep, onderbroken kantmarkering, voorrangsmarkering etc.) en heeft een vrijliggend fietspad, passend bij de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.

2.2.2 Nieuwe inrichting

Om de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse te verbeteren is een nieuw ontwerp voor dit deel van de weg opgesteld. In de toekomstige situatie zullen de volgende maatregelen gerealiseerd worden:

- de aanleg van een parallelweg ter ontsluiting van de erven aan de oostzijde van Zutphenseweg en de ontsluiting van de Scheuterdijk;
- het kappen van bomen om ruimte te creëren, het aanplanten van een bomenrij in de tussenberm tussen hoofdrijbaan en parallelweg;
- het verplaatsen (opheffen) van bushaltes;
- het herstellen van bermen;
- het afsluiten van de Jodendijk voor gemotoriseerd verkeer;
- de realisatie van een oversteek voor (brom)fietzers tussen de Jodendijk en de Scheuterdijk.

In figuur 6 is het wegontwerp van de toekomstige situatie weergegeven.



Parallelweg Scheuterdijk

Op basis van bovenstaande maatregelen betekent dit dat gemotoriseerd verkeer van en naar de Scheuterdijk geen rechtstreekse aansluiting meer heeft op de N348. Er wordt hiervoor een parallelweg aangelegd. Doordat het bestaande vrijliggende fietspad vanaf de Scheuterdijk in zuidelijke richting wordt opgewaardeerd naar de parallelweg en een centrale aansluiting krijgt op de Zutphenseweg (nabij de recent aangelegde rotonde), ontstaat een nieuwe veilige ontsluitingsweg, ook voor de (direct) aanwonenden van de Zutphenseweg. Dit geldt zowel voor de bestaande woningen alsook voor de aanwezige bedrijven. Hiermee wordt het aantal in- en uitritten op dit wegvak van de N348 aanzienlijk verminderd wat de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N348 ten goede komt.

Als gevolg van deze aanpassingen zal een aantal bomen gekapt moeten worden. Het betreft vooral bomen die nu al op korte afstand van de kant van de weg gesitueerd zijn. Ter compensatie worden nieuwe bomen aangeplant. Hiervoor zal de berm verruimd worden. Door deze verruiming buigt de nieuw aan te leggen parallelweg naar het oosten uit en komt daarmee deels op gronden te liggen die nu nog als agrarische grond in gebruik zijn.



Figuur 7: Verruiming berm en bijbehorende uitbuiging parallelweg

(bron: provincie Gelderland, januari 2015)

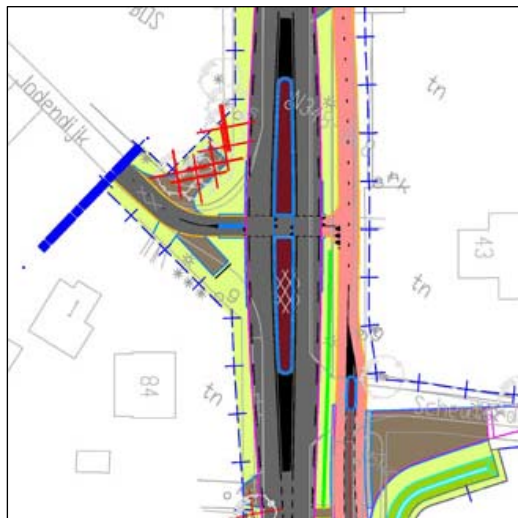
Jodendijk

Het gemotoriseerd verkeer van en naar de Jodendijk heeft op basis van de beoogde reconstructie geen directe aansluiting op de N348 meer. In tegenstelling tot de Scheuterdijk wordt de aansluiting van de Jodendijk met de Zutphenseweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsverkeer blijft de weg wel open. Ter hoogte van de fietsoversteek zal een keervoorziening worden aangelegd.

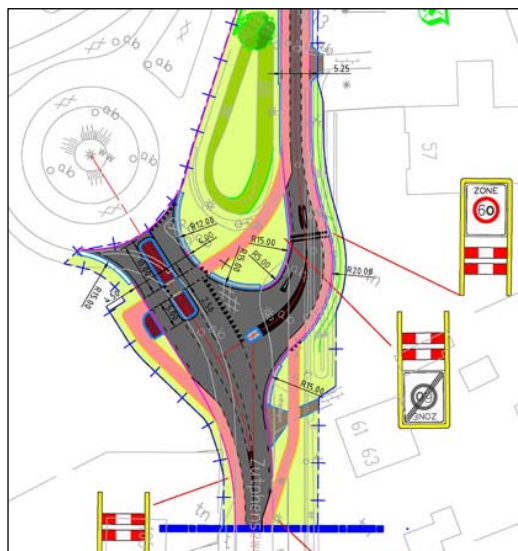
Fietsoversteek

Ter hoogte van de Jodendijk wordt een oversteek voor (brom)fietsers gerealiseerd. Door het aanbrengen van een vluchtheuvel (middengeleider) kunnen (brom)fietsers in twee keer de N348 oversteken.

Ook in het zuiden van het plangebied, direct ten zuiden van de rotonde, zal een oversteek voor (brom)fietsers gerealiseerd worden. (Brom)fietsers komend vanaf de nieuwe parallelweg kunnen ook hier via een vluchtheuvel (middengeleider) in twee keer de Zutphenseweg oversteken en daarmee hun weg naar Eefde in zuidelijke richting vervolgen.



Figuur 8: Afsluiting gemotoriseerd in combinatie met fietsoversteek ter hoogte van de Jodendijk



Figuur 9: Fietsoversteek ten zuiden van de rotonde, in combinatie met aansluiting nieuwe parallelweg en de Zutphenseweg

(bron: provincie Gelderland, januari 2015)

Nieuwe route gemotoriseerd verkeer

Als gevolg van de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk, zal het gemotoriseerde verkeer vooral door de afsluiting van de Jodendijk gebruik moeten maken van het omliggende wegennet. In bijgaande figuur is deze route in beeld gebracht. Afhankelijk van herkomst en bestemming zijn er voldoende alternatieve routes beschikbaar.



Figuur 10: Alternatieve routes voor gemotoriseerd verkeer als gevolg van de afsluiting van de Jodendijk (bron: provincie Gelderland)

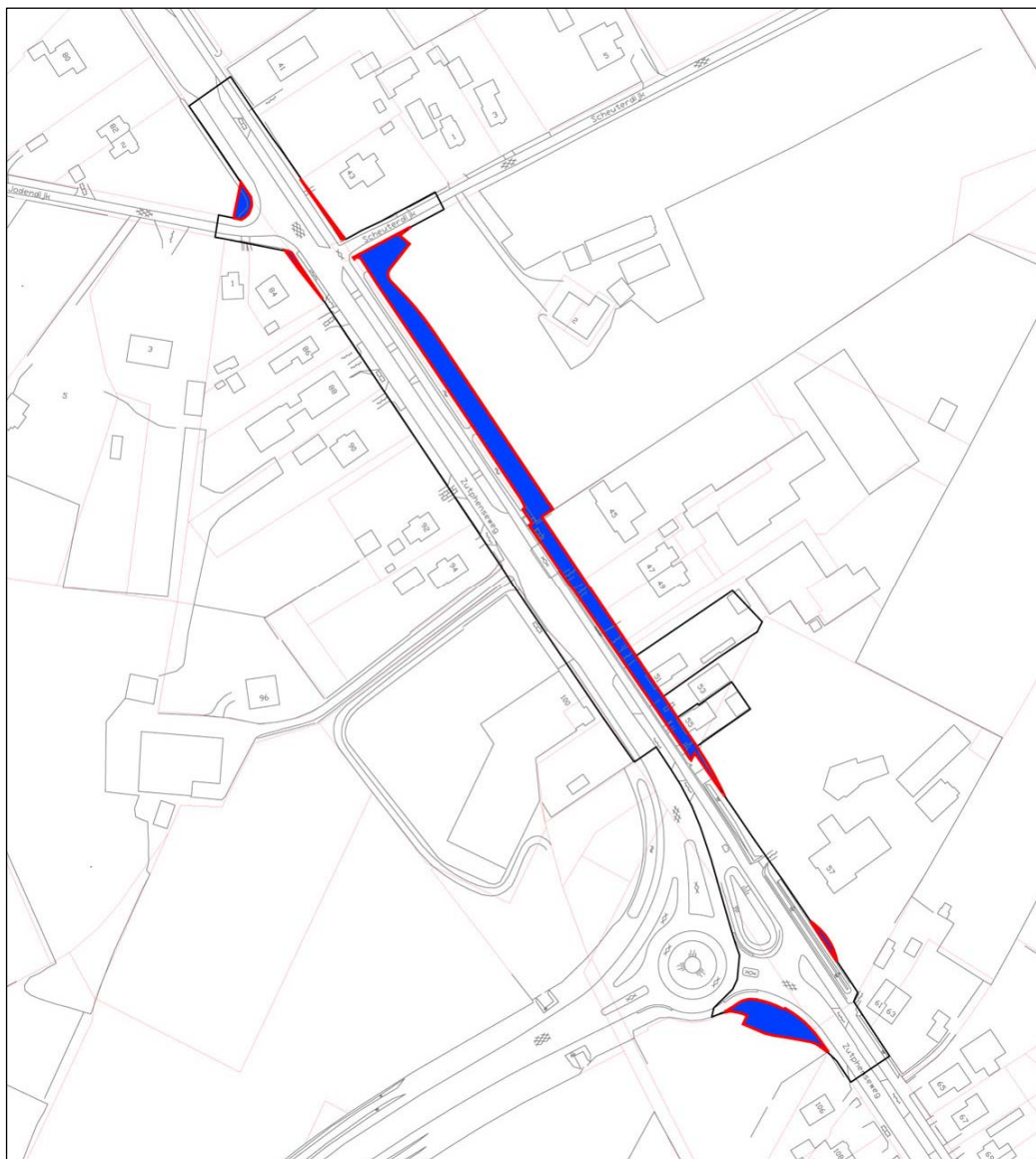
2.3 Vertaling naar het inpassingsplan

Zoals reeds in paragraaf 1.4 van deze plantoelichting is aangegeven, past de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg) kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk, niet geheel binnen de bestemming 'Verkeer' zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010'. Het betreft:

- agrarische gronden aan de oostzijde van de Zutphenseweg, behorend bij Scheuterdijk 2;
- een (smalle) strook grond behorend bij de woningen en bedrijvigheid aan de Zutphenseweg 43 t/m 57 en 84;
- een gedeelte van de tuin behorend bij de woning gelegen aan de Jodendijk 2;
- een klein stukje grond (ca. 20 m²) behorend bij het bedrijf aan de Zutphenseweg 57;

- agrarische gronden direct ten noorden van de woning aan de Zutphenseweg 106.

In bijgaande figuur is in blauw (met rode lijn) aangegeven welke gronden middels voorliggend inpassingsplan gewijzigd worden naar de bestemming 'Verkeer', zodat de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk, planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt.



Figuur 11: Gronden (in blauw) die middels voorliggend inpassingsplan worden gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer'

Naar aanleiding van een trillingsonderzoek, dat specifiek voor de herinrichting van de weg is uitgevoerd, is gebleken dat geen goed woon- en leefklimaat meer gegarandeerd kan worden voor de bewoners van de bestaande woningen aan de Zutphenseweg 51 en 55. Hierop is de provincie gestart met de minnelijke grondverwerving van deze percelen. De bedoeling is dat de woningen en bijbehorende opstallen geamoveerd worden. Voor de

bestemming van deze percelen is aangesloten bij de bestemming 'Agrarisch' van de direct aangrenzende gronden.

Naast de agrarische bestemming zullen ook de van toepassing zijnde gebiedsaanduidingen uit het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' (alsmede de partiële herziening hiervan) worden opgenomen, zodat het planologisch kader van deze gronden naadloos op elkaar aansluit. Het betreft in dit geval de gebiedsaanduiding 'overige zone – landschapstype essenlandschap'.

Voor beide percelen is echter wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de mogelijkheid te bieden om (op termijn) de gronden te wijzigen naar een woon- en/of bedrijfsbestemming (Zutphenseweg 51) en een bedrijfsbestemming (Zutphenseweg 55). Hiervoor zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen, respectievelijk 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 1' en 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 2'.

Reden voor het opnemen van deze wijzigingsbevoegdheden heeft te maken met de beoogde sloop van beide woningen ten behoeve van de herstructurering van de weg, maar tegelijkertijd de wens om beide percelen opnieuw herin te richten. Deze herinrichting is momenteel nog niet duidelijk, maar gezien de ligging van beide percelen in een lint /cluster van bedrijvigheid en woningen aan de N348 wordt wel nagedacht om hierop aan te sluiten.

Om van deze mogelijkheid gebruik te maken zal nog een planologische procedure doorlopen moeten worden, waaraan ook diverse voorwaarden verbonden zijn zodat rekening wordt gehouden met de geluidsaspecten en aangrenzende (bedrijfs)percelen. Zo is bij de wijziging naar 'Bedrijf' op het perceel Zutphenseweg 51 ten hoogste bedrijvigheid toegestaan in bedrijfscategorie 1 en 2, en is de bouw van bedrijfsgebouwen en/of bedrijfswoning niet toegestaan op de gronden die voor het verlengde van de voorgevelrooilijn van de aangrenzende woningen Zutphenseweg 45-49 zijn gesitueerd. Indien wordt ingezet om een wijziging naar wonen mag de woning in milieuhygiënisch opzicht geen belemmering vormen voor de reeds aanwezige bedrijven. Ook dient vooraf aangetoond te worden dat voldaan wordt aan het bepaalde in de Wet geluidhinder.

Voor de gronden aan de Zutphenseweg 55 is onder voorwaarden een wijziging naar bedrijfsactiviteiten toegestaan die aansluiten bij de reeds aanwezige activiteiten van het aangrenzende bedrijf aan de Zutphenseweg 53. Daarbij is uitsluiten logistiek en opslag toegestaan, geen bedrijfsgebouwen of bedrijfswoning.

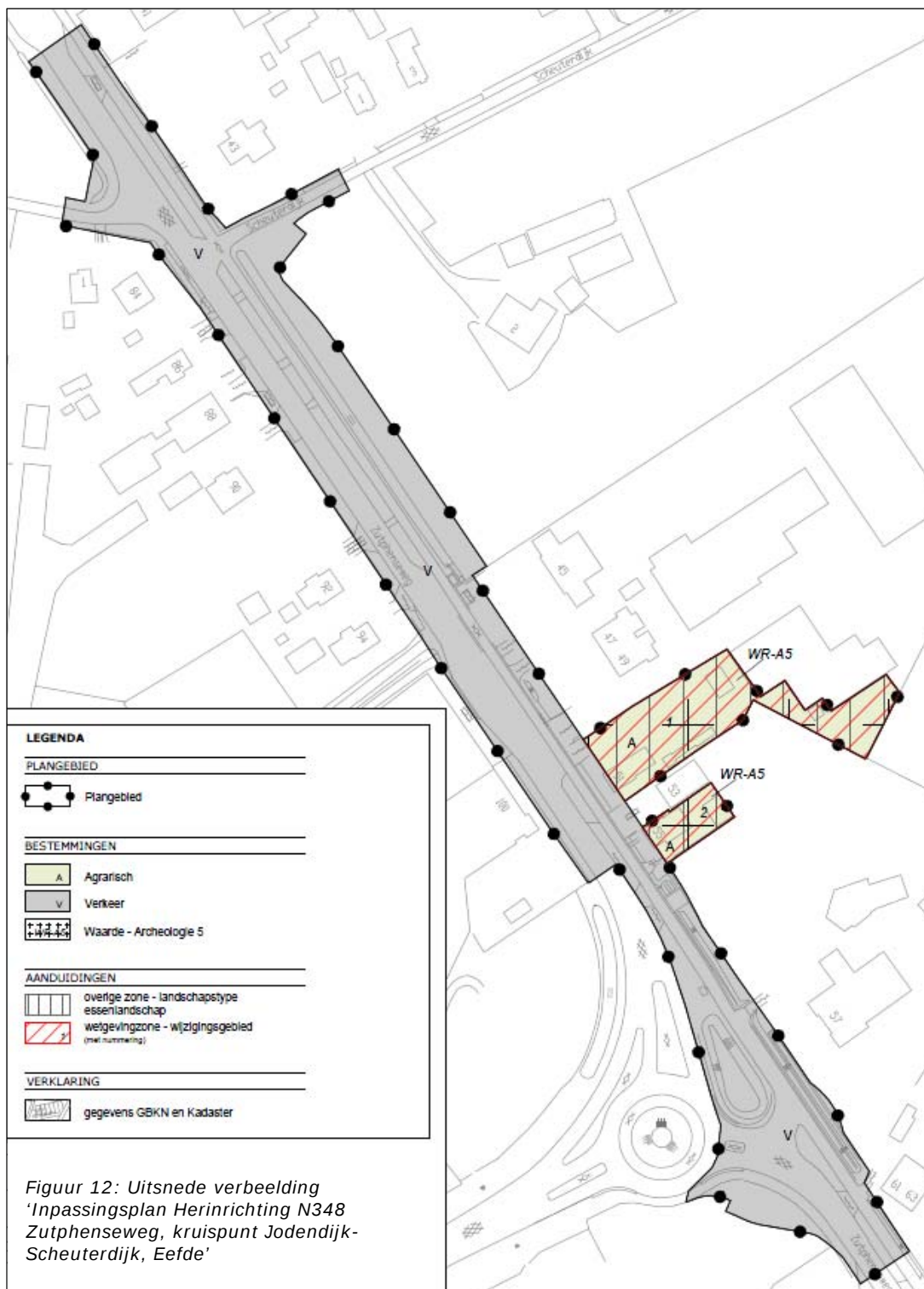
Verder heeft de gemeente Lochem recent een nieuw archeologiebeleid opgesteld (zie hiervoor ook paragraaf 4.8). Op grond hiervan is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De verbeelding en de regels zijn hierop afgestemd.

Tot slot wordt het volgende opgemerkt.

Hoewel de werkzaamheden met betrekking tot de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg) kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk binnen de geldende bestemming 'Verkeer-Wegverkeer' van het vigerende inpassingsplan 'Rondweg N348 Zutphen – Eefde' past, is er desalniettemin voor gekozen om dit deel mee te nemen in het voorliggende inpassingsplan. Reden is dat er op deze wijze geen versnipperd kaartbeeld en afwijkende regels ontstaan en

daarmee onduidelijkheid over de planologische juridische betekenis van de gronden wordt voorkomen.

Met andere woorden, alle werkzaamheden die betrekking hebben op de beoogde reconstructie van de N348 Zutphenseweg (kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk met éénzijdige parallelweg), maken deel uit van voorliggend inpassingsplan. In figuur 12 is een weergave van de verbeelding opgenomen.



Figuur 12: Uitsnede verbeelding
'Inpassingsplan Herinrichting N348
Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-
Scheuterdijk, Eefde'

3 BELEIDSKADER

Op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau is veel beleid geformuleerd dat voor het opstellen van het voorliggende inpassingsplan van belang is. De meest relevante beleidsaspecten die betrekking hebben op het plangebied worden in dit hoofdstuk uiteengezet. Onderscheid is aangebracht in Rijksbeleid (paragraaf 3.1), provinciaal beleid (paragraaf 3.2), regionaal beleid (paragraaf 3.3) en gemeentelijk beleid (paragraaf 3.4).

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De kaders van het rijksbeleid zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 13 maart 2012 is vastgesteld. De SVIR omvat drie hoofddoelen, die als volgt zijn geformuleerd:

1. *Concurrerend*
Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. *Bereikbaar*
Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. *Leefbaar en veilig*
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

De nationale belangen hebben onder andere betrekking op bijvoorbeeld ruimte voor waterveiligheid, behoud van nationale unieke cultuurhistorische kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk van natuur.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Verder gaat de SVIR uit van een ladder voor duurzame verstedelijking die ook is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2 Bro). Doel is om enerzijds een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen en anderzijds overprogrammering te voorkomen. Dat betekent voor alle ruimtelijke plannen:

1. eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
2. vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
3. mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Relatie met het plangebied

Zoals hierboven genoemd heeft de structuurvisie als principe dat ruimtelijke aspecten decentraal geregeld moeten worden wanneer hier de prioriteit ligt en

dit mogelijk is. Aangezien er bij voorliggend inpassingsplan geen sprake is van een rijksverantwoordelijkheid heeft de provincie de eerste verantwoordelijkheid om de ruimtelijke aspecten in goede banen te leiden. Omdat er sprake is van een reconstructie van een provinciale weg, stelt Provinciale Staten hiervoor een inpassingsplan vast en niet de gemeente een bestemmingsplan. Door middel van diverse onderzoeken en verkenningen die in het verleden zijn uitgevoerd ('Corridorstudie N348 Zutphen - Deventer' en 'Verkenning N348 Eefde Deventer') is hiervoor de basis gelegd. Verder wordt opgemerkt dat de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' niet van toepassing is op infrastructurele projecten. De bedrijfs- en woonbestemming die met wijzigingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt, zijn aan te merken als "kleinschalige ontwikkelingen", niet zijnde stedelijke ontwikkelingen waarop de Ladder van toepassing is.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Met het vastgestelde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011), ook wel Barro genoemd, geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen/inpassingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in regelgeving geborgd.

Doel van dit Besluit is om bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen.

Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Relatie met het plangebied

Het gebied waar de reconstructie van de Jodendijk/Scheuterdijk wordt beoogd maakt geen deel uit van een van de bovengenoemde gebieden. Daarmee zijn de ontwikkelingen niet strijdig met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro.

3.1.3 Waterbeleid

Een ander belangrijk onderwerp in het rijksbeleid is duurzaam waterbeheer. De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt hierbij een belangrijke rol. De richtlijn moet er immers voor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden van water en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

Relatie met het plangebied

In de ruimtelijke plannen, waaronder het inpassingsplan, moet een Waterparagraaf worden opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.4 Overig wettelijk kader van het Rijksbeleid

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Wet op de archeologische monumentenzorg, de Flora- en faunawet, besluit externe veiligheid, Wet geluidhinder, etc. Ook op deze aspecten zal in hoofdstuk 4 nader worden ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie Gelderland is een integrale visie, niet alleen op het gebied van de ruimtelijke ordening, maar ook voor waterkwaliteit en veiligheid, bereikbaarheid, economische ontwikkeling, natuur en milieu, inclusief de sociale gevolgen daarvan. Na de vaststelling van de visie in 2014 hebben nog een aantal actualisatierondes plaatsgevonden wat geresulteerd heeft in een geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie Gelderland (december 2015).

De provincie kiest er in deze Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze zijn:

1. Een duurzame economische structuur;
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

1. Duurzame economische structuurversterking

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en vitale dorpen met voldoende werkgelegenheid. Het verbeteren van de economische structuur is een belangrijke opgave voor de Gelderse samenleving. Er zijn veel kansen om de economische structuur te verbeteren. De provincie wil samen met haar partners de kansen benutten, met oog voor de unieke kwaliteiten van Gelderland. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door een duurzame versterking van de ruimtelijk-economische structuur.

2. Borgen van de kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving

Een aantrekkelijke leefomgeving vergt een goede kwaliteit en beleving van natuur, een gezonde en veilige leefomgeving en een robuust bodem- en watersysteem. De provincie zet daarom in op het waarborgen en op het verder ontwikkelen van die kwaliteiten van Gelderland.

De bovengenoemde provinciale hoofddoelen zijn vertaald in provinciale ambities. Afhankelijk van het accent van de ambitie, zijn ze opgenomen onder het deel 'Divers', 'Dynamisch' of 'Mooi' Gelderland:

1. Divers Gelderland betreft de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in doelen en ruimtelijke opgaven voor diverse deelgebieden.
2. Dynamisch Gelderland betreft de provinciale ambities die zich afspelen op met name ruimtelijk-economisch vlak, bijvoorbeeld wonen, werken, mobiliteit;

3. Mooi Gelderland betreft de Gelderse kwaliteiten die bescherming danwel ontwikkeling nodig hebben en die tegelijk richting geven aan ontwikkelingen. Denk aan cultuurhistorie, natuur, water, ondergrond.

Per ambitie is de aanpak op hoofdlijnen beschreven. De nadere invulling vindt plaats via provinciale uitvoeringsprogramma's en samenwerking met partners. Daarmee is de Omgevingsvisie een 'plan' dat richting geeft en ruimte biedt; geen plan met exacte antwoorden.

Divers Gelderland

In de Omgevingsvisie is de gemeente Lochem ingedeeld bij de regio Stedendriehoek. Een goed vestigingsklimaat is een belangrijke troef van de regio Stedendriehoek. De regio is goed bereikbaar en ligt in het unieke landschap van de Veluwe, Salland, Achterhoek en de IJsselvallei. De voordelen van stad, dorp en platteland worden er gecombineerd. Maat en schaal van het gebied zijn overzichtelijk en de sociale betrokkenheid is groot.

Centrale opgave is een nog verdere versterking van het vestigingsklimaat in de regio. Daaraan liggen vier deelopgaven ten grondslag:

- innovatie krachtig maken;
- sociaal kapitaal beter benutten;
- blijven werken aan bereikbaarheid;
- de leefomgeving met kwaliteit versterken.

De derde deelopgave heeft een relatie met het voorliggende inpassingplan.

Blijven werken aan bereikbaarheid

Met goede infrastructurele weg-, spoor- en waterverbindingen zijn en blijven vele bedrijven, banen en voorzieningen in de regio (maar ook daar buiten) binnen handbereik. Die bereikbaarheid maakt de Stedendriehoek ook aantrekkelijk als economische regio. Bereikbaarheid is een blijvende opgave om die variatie in werken, wonen, recreëren en voorzieningen te ontsluiten. Om de goede interne en externe bereikbaarheid van de regio in stand te houden en waar nodig te verbeteren wil de regio inzetten op het maximaal benutten van de mobiliteitskansen.

Daarbij speelt een goede doorstroming op de N348, als verbindingsweg tussen de steden Zutphen en Deventer (en in het verlengde daarvan de rijksweg A1), een belangrijke rol.

Dynamisch Gelderland

De provincie streeft naar een uitgebalanceerde afstemming tussen functie, inrichting en gebruik van provinciale wegen: laten zien waar het verkeer goed moet kunnen doorstromen, welke wegen bedoeld zijn voor een vlotte regionale ontsluiting en welke wegen alleen een toegangsfunctie hebben.

Problemen voor de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefomgeving worden integraal aangepakt en georganiseerd per traject. Dit wordt ook trajectmanagement genoemd. Bij trajectmanagement beschouwt de provincie drie elementen: hoe wordt de weg gebruikt, hoe is de inpassing in de omgeving en hoe ligt het traject er nu bij.

Bovendien besteedt de provincie middelen aan:

- het onderhoud van wegen, als daarmee een bijdrage wordt geleverd aan het vergroten van de verkeersveiligheid op de drukste en de belangrijkste wegen;
- het verbeteren van de geluidskwaliteit, via het Actieplan Geluid;
- het efficiënt beheren van het netwerk, bijvoorbeeld door de timing van onderhoud, omleidingsroutes en afstemming met andere wegbeheerders.

Specifiek voor het plangebied is vooral het thema 'Mobiliteit' van belang. De provincie streeft naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie ondersteunt, de welvaart versterkt, de sociale integratie stimuleert en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving.

De provincie ziet het thema 'mobiliteit' als een onmisbare voorwaarde voor de economische en sociale ontwikkeling van de samenleving. Het gaat daarbij om vlot en veilig vervoer van personen, betrouwbare (tijdsduur) verplaatsingen en een goede distributie van goederen. Omdat de verkeersintensiteit de laatste jaren is toegenomen doen zich ook bereikbaarheidsproblemen voor. Dit heeft ook consequenties voor de verkeersveiligheid. De provincie wil dan ook zorg dragen voor een veilige mobiliteit, waarbij zowel een aanpak van gevaarlijke wegvakken en kruispunten een rol speelt, als ook de aanpak van knelpunten met betrekking tot weggebruikers.

In dit kader wordt ingezet op het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, verkeersveiligheid, het aanpakken van negatieve effecten (voor lucht, geluid en natuur) van verkeer op wegen en het investeren in de economische bereikbaarheid van belangrijk stedelijke netwerken (zoals Apeldoorn-Zutphen-Deventer), ook met oog op het beperken van de effecten op de leefkwaliteit in deze stedelijke gebieden.

Mooi Gelderland

De provincie streeft naar een hoge kwaliteit van de Gelderse leefomgeving. De opgaven van de provincie en haar partners die zij hierbij zien, zijn:

- ruimte bieden aan (economische) ontwikkelingen met respect voor de unieke kwaliteiten van een gebied;
- bij een ingrijpende ruimtelijke ingreep initiatiefnemers en gemeenten ondersteunen bij het realiseren van ruimtelijke kwaliteit;
- de unieke Gelderse kwaliteiten vermarkten voor de vrijetijdseconomie.

De ruimtelijke kwaliteit voor de regio Stedendriehoek wordt in de Omgevingsvisie als volgt beschreven. De regio Stedendriehoek heeft unieke landschappen van Veluwe, Salland, Graafschap en IJsselvallei en alle comfort van stad, dorp en platteland. Het kwaliteitsdenken concentreert zich op het begrip 'vestigingsklimaat' dat gekoesterd, versterkt en ontwikkeld moet worden. De volgende kwaliteitsambities zijn onder meer van belang voor de regio Stedendriehoek:

- versterking van de diversiteit van verschillende landschapstypen;
- betere verbinding van natuur, cultuur en economie en betere verbinding tussen stad, dorp en platteland;
- bij ontwikkeling van stedelijke functies als wonen, werken en voorzieningen een vergrote aandacht voor afstemming, complementariteit en verduurzaming;

- verbetering van de bereikbaarheid door maximale benutting van mobiliteitskansen.

Relatie met het plangebied

In het plangebied wordt de reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk mogelijk gemaakt, met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming op de N348 en het verbeteren van de leefbaarheid. De beoogde reconstructie wijkt daarmee niet af van het beleid op hoofdlijnen van de provincie Gelderland wat betreft de realisatie van infrastructuur. Daarnaast sluiten de doelen van het project 'herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde' aan op de aanpak van de negatieve effecten (voor lucht, geluid en natuur) van verkeer op wegen door de provincie doordat de capaciteit van de weg en het aantal verkeersbewegingen niet zullen toenemen en het project de doorstroming op de weg verbetert.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 september 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening betreft de juridische vertaling van de provinciale Omgevingsvisie Gelderland waarmee de provincie regels (randvoorwaarden) stelt aan bestemmingsplannen van gemeenten. Doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. Na de vaststelling van de verordening in 2014 hebben nog een aantal actualisatierondes plaatsgevonden wat geresulteerd heeft in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015).

In relatie tot het project 'herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde' zijn geen specifieke onderwerpen uit de Omgevingsverordening van toepassing die in het inpassingsplan geborgd dienen te worden.

Het plangebied ligt bijvoorbeeld niet in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO), als onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk (voormalige EHS). Ook wordt er in het plan geen bestemming opgenomen die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maakt. Dit ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater en het feit dat het plangebied deel uitmaakt van een zogenaamd intrekgebied.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het voorliggende inpassingsplan, met als doel een structurele oplossing voor de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N348, niet in strijd is met de omgevingsverordening van de provincie Gelderland.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030

De regio Stedendriehoek legt in de regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030 (vastgesteld in november 2009 door de zeven afzonderlijke gemeenteraden) de gemeenschappelijke ambities vast voor het zogenoemde

bundelingsbeleid voor het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het daarbinnen gelegen middengebied. De Stedendriehoek kent een steeds sterkere ruimtelijke verwevenheid en onderlinge afhankelijkheid van functies en activiteiten. De Stedendriehoek ontwikkelt zich in een zo hoog mogelijk tempo naar een samenhangende stedelijke regio, met een groen middengebied en een groene omgeving.

Eén van de opgaven voor de Stedendriehoek is de verbetering van de externe en interne bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk voor het benutten van de economische kracht en het versterken van de functionele samenhang. Daarbij gaat het zowel om de bereikbaarheid van de Stedendriehoek als geheel als om de bereikbaarheid binnen de steden.

Relatie met het plangebied

Voor de aanleg van de N348 is de volgende opgave uit de regionale structuurvisie van belang:

- De doorstroming en leefbaarheid in de dorpen langs het gehele traject van de N348 in combinatie met de omlegging Eefde-West dienen te worden verbeterd. Er dient een structurele oplossing voor de N348 op de middellange termijn gezocht te worden.

De maatregelen voor het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk voorzien in een structurele oplossing voor de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N348 die op relatief korte termijn bereikt kan worden.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Nota Mobiliteit Lochem (2008)

De gemeente Lochem heeft op 15 september 2008 de Nota Mobiliteit Lochem (NML) vastgesteld. In de Nota Mobiliteit zijn duurzaam, groen, veilig en bereikbaar de kernwoorden:

- duurzame mobiliteit en een robuust verkeerssysteem voor alle modaliteiten: auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en voetverkeer;
- een leefbare en aantrekkelijke gemeente zowel in het buitengebied, in de dorpskernen en in de stad Lochem;
- een robuust wegennet voor alle modaliteiten waarbij de kans op ongevallen tot een minimum worden beperkt en waarbij alle weggebruikers zich veilig voelen;
- het nu en straks bereikbaar houden van de gehele gemeente via het nationale, regionale en lokale wegennet, bereikbaar houden van economische centra en een verantwoorde bereikbaarheid van natuur en recreatiegebieden. Mobiliteit en economie zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het mobiliteitsbeleid wordt hierbij afgestemd met andere beleidsvelden, zoals de ruimtelijke en economische ontwikkelingen, recreatie & toerisme, het groenbeleid (de groene visie) en beheer en onderhoud.

De ambities van de gemeente Lochem op het gebied van verkeer en vervoer zijn in de NML verder verwoord in doelstellingen per thema. Vooral de veiligheids-, bereikbaarheids- en de leefbaarheidspeilers, onderdeel van het thema 'wegennetvisie', spelen in en nabij het plangebied een belangrijke rol. De principes van duurzaam veilig (afstemming tussen functie, vormgeving en gebruik van een weg) zijn de vertrekpunten bij het opstellen van een wegennetvisie. Het aantal handelingen dat een verkeersdeelnemer moet uitvoeren dient in balans te zijn met zijn snelheid en de omgeving. Daarmee wordt onzeker gedrag omgezet in 'voorspelbaar gedrag'. Dit voorspelbare verkeersgedrag hangt primair af van:

- een herkenbare en eenvoudig ingerichte verkeerssituatie;
- een vormgeving die overeenstemt met de verkeersfunctie van de wegen.

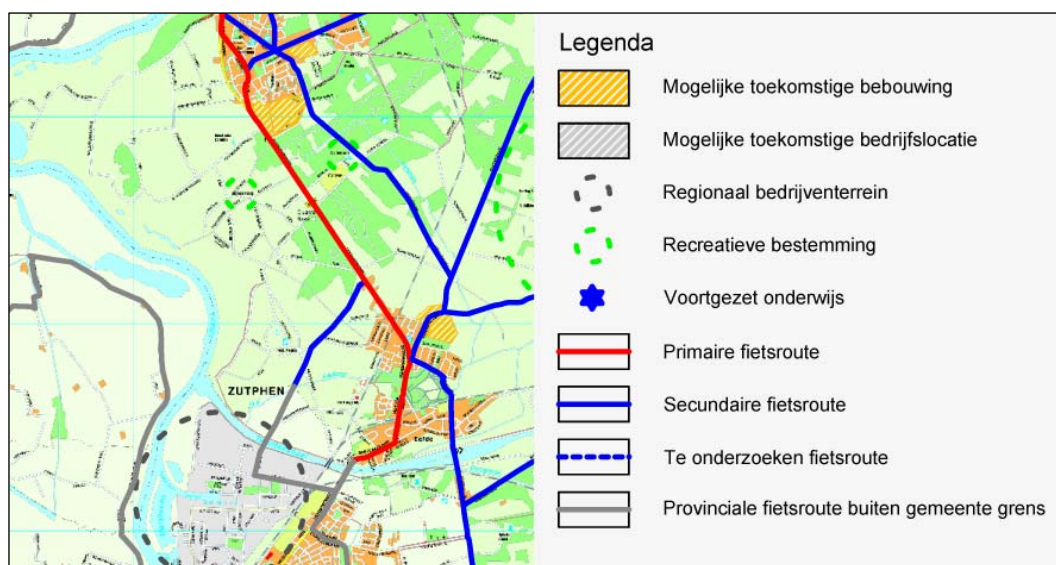
Een ander belangrijk aspect in de NML is het bovenlokale fietsnetwerk. Dit netwerk is gebaseerd op de voornaamste werklocaties, winkel- en centrumgebieden, grote onderwijsinstellingen, recreatieve bestemmingen, bushaltes en stations.

Het totale fietsnetwerk in Lochem is opgebouwd uit zogenaamde primaire en secundaire routes.

De primaire fietsroutes bestaan in beginsel uit vrijliggende (brom)fietspaden. Binnen het netwerk van primaire routes vindt in principe geen menging met het overige verkeer plaats. Het kruisen van de meest prominente routes voor gemotoriseerd verkeer (gebiedsontsluitingswegen A) vindt plaats door middel van een voorrangsrondte, door middel van verkeerslichten of ongelijkvloerse kruisingen.

Relatie met het plangebied

De N348 (Deventer - Zutphen) is een van de hoofdroutes (gebiedsontsluitingsweg A) binnen de gemeente Lochem en loopt door de kernen Gorssel en Eefde. De N348 is op het gehele traject voorzien van vrijliggende (brom)fietspaden en/of parallelwegen. De N348 is de afgelopen jaren onderwerp van onderzoek geweest ('Corridorstudie N348 Zutphen - Deventer' en 'Verkenning N348 Eefde Deventer'). De gemeente Lochem heeft haar steun uitgesproken voor de plannen, zoals opgenomen in dit inpassingsplan, voor het aanpassen van het kruispunt Jodendijk/Scheuterdijk ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het kruispunt en de bestaande fietsroute.



Figuur 13: Fietsnetwerk Lochem (bron: Nota Mobiliteit)

3.4.2 Structuurvisie 2012-2020

De gemeente Lochem heeft op 8 juli 2013 de “Ruimtelijke Structuurvisie 2012 – 2020” vastgesteld die betrekking heeft op het gehele grondgebied van de gemeente. Met de structuurvisie geeft de gemeente op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid tot medio 2020 weer.

De Ruimtelijke Structuurvisie is onder meer bedoeld om het gemeentebestuur een instrument te geven waarmee ze de burgers en maatschappelijke organisaties actief kan informeren en betrekken bij de ruimtelijke visie op het bebouwde gebied. Met de structuurvisie wordt het kader geschetst waarbinnen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar verder kunnen worden uitgewerkt.

Met betrekking tot het aspect mobiliteit en infrastructuur wordt aangegeven dat de regionale weginfrastructuur aan de A1 ‘hangt’. Doorstroming op deze wegen is van groot belang voor het functioneren van het wegennetwerk van de gemeente.

Relatie met het plangebied

Specifiek voor de N348 wordt aangegeven dat de verkeersdruk bij Gorssel/Epse/Eefde tot dusdanig negatieve leefbaarheidseffecten leidt dat aanpak hiervan noodzakelijk is. In de structuurvisie wordt aangegeven dat de plannen hiervoor in voorbereiding zijn en dat de provincie Gelderland als wegbeheerder primair verantwoordelijk is voor de veiligheid en doorstroming. De gemeente Lochem zorgt voor de afstemming met het onderliggende wegennet. De beoogde reconstructie past daarmee binnen het beleid van de gemeente Lochem zoals in de structuurvisie is verwoord.

3.5 Conclusie

De reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk past binnen de uitgangspunten die de provincie hanteert bij de reconstructie van provinciale wegen, en daarmee de N348. De aanpak past bovendien binnen het regionale en gemeentelijke beleid. Het reconstrueren van de weg en de aanleg van een parallelweg ter verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn maatregelen die naadloos aansluiten bij de beleidsvisie van de gemeente.

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkelingen passen binnen het beleid van de verschillende overheden.

4 RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN

4.1 Inleiding

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een ruimtelijk plan (o.a. bestemmingsplan, inpassingsplan) verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten.

In z'n algemeenheid kan worden gesteld dat de beoogde reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk met éézijdige parallelweg, vooral tot doel heeft om ervoor te zorgen dat een betere leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N348 ontstaat. De maatregelen hebben geen extra verkeersaantrekkende werking tot gevolg. De bijbehorende uitbreiding van de verkeersbestemming moet er voor zorgen dat de maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

Als gevolg van de beoogde uitbreiding van de verkeersbestemming langs de N348 te Eefde dient in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' voor enkele aspecten een nadere onderbouwing, c.q. toetsing plaats te vinden. In dit hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

4.2 Geluid

4.2.1 *Beleid en regelgeving*

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij aanleg of reconstructie van een weg de akoestische gevolgen voor de geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen, zorgcentra e.d.) te worden getoetst aan de geldende grenswaarden. In dit kader is door Alcedo bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd, 'Reconstructie en nieuwe weg kruising N348, Scheuterdijk en Jodendijk te Eefde - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï' (15 maart 2016) genaamd.

De belangrijkste resultaten en conclusies worden hieronder opgesomd. De volledige rapportage is als bijlage 1 bij deze plantoelichting opgenomen.

4.2.2 *Wet geluidhinder*

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege een weg bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg of wijziging van een weg.

De Wgh is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) binnen de geluidszone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend. De zone is afhankelijk van de ligging en het aantal rijstroken. Voor wegen in buitenstedelijk gebied met een maximaal 2 rijstroken geldt een zonebreedte van 250 meter.

Nieuwe aanleg

De nieuw aan te leggen Parallelweg wordt beschouwd als nieuwe weg. In de Wgh worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige gebouwen die liggen binnen de geluidszone van een aan te leggen weg.

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting vanwege wegverkeer bedraagt 48 dB (per weg afzonderlijk beschouwd indien er sprake is van meerdere wegen). Indien de geluidsbelasting hoger is, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Aan deze hogere grenswaarde is echter een plafond verbonden. De hoogte van dit plafond is afhankelijk van de situatie waarin zich de geluidsgevoelige bestemming bevindt.

Voor een woning in stedelijk gebied, bedraagt dit plafond op basis van het Besluit geluidhinder 63 dB. Voor een woning in buitenstedelijk gebied, bedraagt dit plafond 58 dB.

Reconstructie

Vanwege de wijziging van de N348 (Zutphenseweg), de Jodendijk en de Scheuterdijk is er sprake van een fysieke wijziging van de weg.

Er is in zo'n situatie sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh als:

- het gaat om een wijziging op of aan een aanwezige weg (wijzigen profiel, wegbreedte, hoogteligging, wegdek, aantal rijstroken, aanleg kruispunten, aanleg aansluitingen, op- en afritten, wijziging van snelheid), én
- de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde als gevolg van deze wijziging.

Of er sprake is van "reconstructie" in de zin van de Wgh wordt per woning of andere geluidsgevoelige bestemming bepaald. Het kan dus zo zijn dat voor de ene woning wel sprake is van reconstructie en voor de andere woning niet.

De toename wordt bepaald door de geluidsbelasting in het toekomstig maatgevende jaar te vergelijken met de laagste waarde van:

- een reeds eerder verleende hogere waarde ten gevolge van het fysiek te wijzigen wegvak;
- de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging.

Als er in het verleden geen hogere waarde is vastgesteld geldt de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging als toetswaarde. Overigens is een geluidsbelasting tot en met 48 dB altijd toegestaan. In bijgaande tabel zijn de toetswaarden uit de Wgh opgenomen.

Situatie	Toetswaarde
Niet eerder vastgestelde hogere waarde	Heersende geluidsbelasting (= voorafgaand aan de reconstructie met minimum van 48 dB)
Eerder vastgestelde hogere waarde	Laagste van: • heersende geluidsbelasting (= voorafgaand aan de reconstructie met minimum van 48 dB) • eerder (vastgestelde) hogere waarde

Tabel 1: Toetswaarden bij reconstructie (bron: Alcedo bv)

4.2.3 Onderzoeksresultaten

De aan te leggen Parallelweg wordt beschouwd als nieuwe weg. De geluidsbelasting is berekend voor de situatie in 2028. De

berekeningsresultaten worden getoetst aan de grenswaarden volgens de Wgh. Middels een reconstructieonderzoek wordt de geluidsbelasting voor de situaties 2016 (minimaal 1 jaar voorafgaand aan de wijziging) en 2028 (minimaal tien jaar na de wijziging) berekend voor de overige te wijzigen wegvakken van de N348, de Jodendijk en de Scheuterdijk.

De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de specialistische Standaard Rekenmethode II conform hoofdstuk 3 en bijlage III van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Daarbij zijn ook de eerder vastgestelde hogere grenswaarden vanwege de N348 meegenomen (de zogenaamde de A-lijst, sanering).

In bijlage 3 van het betreffende akoestisch onderzoek zijn de rekenresultaten van de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe parallelweg voor de situatie 2028 opgenomen. Alle genoemde geluidsbelastingen zijn inclusief correctie conform artikel 110g Wgh.

Nieuwe aanleg

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat als gevolg van de nieuwe Parallelweg er bij de woningen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Reconstructie

Voor de overige wegen in het onderzoeksgebied is nagegaan of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Het betreft de N348, de Zutphenseweg, de Jodendijk en de Scheuterdijk. Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh als gevolg van de wijzigingen aan de wegen.

4.2.4 Conclusie

Op grond van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat er bezien vanuit het aspect geluid geen belemmeringen zijn voor onderhavig inpassingsplan en de aanpassingen van de wegen.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Beleid en regelgeving

Bij het vaststellen van een inpassingsplan dient het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen gevolgd te worden. Dit staat beschreven in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wet luchtkwaliteit). Dit wettelijke stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd.

In de 'Wet Luchtkwaliteit' zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen in de vorm van grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. De grenswaarden zijn harde milieukwaliteitseisen die in acht moeten worden genomen. In de praktijk van de ruimtelijke ordening zijn alleen de grenswaarden voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) van belang omdat deze in Nederland soms worden overschreden. De grenswaarden van de overige stoffen worden, op enkele uitzonderingen na, in de regel niet overschreden.

Aspecten van de regelgeving op grond van de 'Wet Luchtkwaliteit' worden in afzonderlijke uitvoeringsregelingen uitgewerkt. De belangrijkste zijn:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen Besluit NIBM;
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen Regeling NIBM;
- Besluit gevoelige bestemmingen.

Besluit NIBM

Het Besluit NIBM legt vast wanneer een project met ruimtelijke gevolgen niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Hiervan is sprake als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ of NO₂. Deze grenswaarde is gesteld op 40 µg/m³. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. De 3 %-grens is van toepassing sinds 1 augustus 2009 toen het Nationaal Samenwerkingprogramma Lucht in werking trad.

Overigens geldt vanaf 1 januari 2015 dat het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook moet toetsen aan zwevende deeltjes in de atmosfeer, waarvan de omvang (aerodynamische diameter) kleiner is dan 2,5 micrometer. Deze worden aangeduid met PM_{2,5}. PM_{2,5} is in dit kader een deeltje uit de fractie PM₁₀. De grenswaarde voor PM_{2,5} is gesteld op 25 µg/m³.

Regeling NIBM

In de Regeling NIBM is onder andere voor kantoren en woningen aangegeven bij welke eenheden/aantallen de 3%-grens wordt overschreden en er luchtkwaliteitberekeningen dan wel -onderzoek nodig is.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het besluit ziet zowel op nieuwbouw als uitbreiding van gevoelige bestemmingen alsmede op de functiewijziging van bestaande gebouwen naar een gevoelige bestemming. Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone.

Goede ruimtelijke ordening

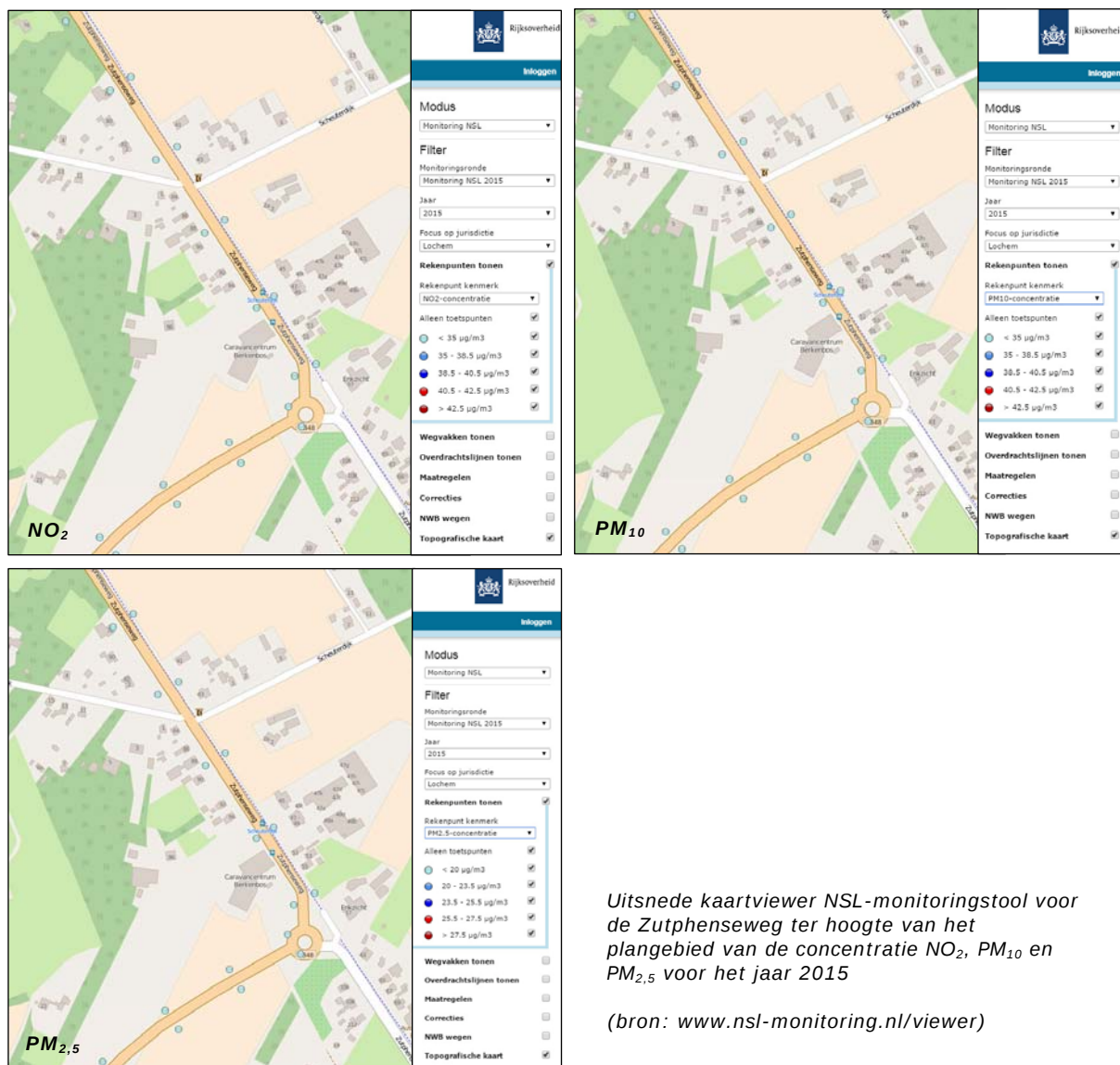
Naast hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is ook het beginsel van een goede ruimtelijke ordening van toepassing. De formele definitie van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is: "het coördineren van de verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde

vertegenwoordigd dan het dienen van de belangen afzonderlijk". Een goede luchtkwaliteit is een van de belangen, ofwel de luchtkwaliteit dient geschikt te zijn voor de beoogde functie. Daarom is het wenselijk om inzicht te hebben in de luchtkwaliteitsituatie.

4.3.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Het inpassingsplan beoogt de reconstructie van de kruising N348 Jodendijk (Zutphenseweg / Jodendijk / Scheuterdijk) met éézijdige parallelweg, mogelijk te maken. Het betreft een herinrichting van de N348 waarmee de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd, waarbij de capaciteit van de weg en het aantal verkeersbewegingen niet zullen toenemen.

De herinrichting draagt dus niet in betekende mate bij aan de concentratie in de buitenlucht van de stoffen van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Bovendien worden de grenswaarden van die stoffen langs de Zutphenseweg niet overschreden. Dit blijkt uit de monitoringsrapportages van het Nationale Samenwerking Lucht (NSL), in combinatie met raadpleging van de NSL-monitoringstool. In bijgaande figuren is dit in beeld gebracht.



Uitsnede kaartviewer NSL-monitoringstool voor de Zutphenseweg ter hoogte van het plangebied van de concentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} voor het jaar 2015

(bron: www.nsl-monitoring.nl/viewer)

Het plan voorziet daarmee, als het gaat om de luchtkwaliteit, in een goed woon- en leefklimaat.

Ook het Besluit gevoelige bestemmingen is voor het inpassingsplan niet van toepassing, omdat er in en nabij het plangebied geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen aanwezig zijn.

4.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Beleid en regelgeving

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels en horeca. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen.

De risico's worden onderverdeeld in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

- Het PR wordt uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon op een plaats in de omgeving van een risicovolle activiteit zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van door die activiteit veroorzaakte calamiteit. De kans op overlijden van 1 op de miljoen per jaar ($PR=10^{-6}$) is een harde grenswaarde die niet mag worden overschreden.
- Het GR is een maat voor de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicovolle activiteit en van een daardoor veroorzaakte calamiteit. Het gaat om een richtwaarde. Het bevoegd gezag mag, mits afdoende gemotiveerd, van deze richtwaarde afwijken (de verantwoordingsplicht).

Belangrijke beleid- en regelgeving voor het aspect Externe Veiligheid is:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev);
- Basisnet.

4.4.2 Relatie met het plangebied

Met behulp van de provinciale risicokaart is er een analyse gemaakt van de externe veiligheidssituatie rondom het plangebied.

Risicovolle inrichtingen

Uit de risicokaart blijkt dat in het plangebied of in de directe omgeving daarvan geen risicovolle inrichtingen liggen. Ook worden door het plan geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Buisleidingen

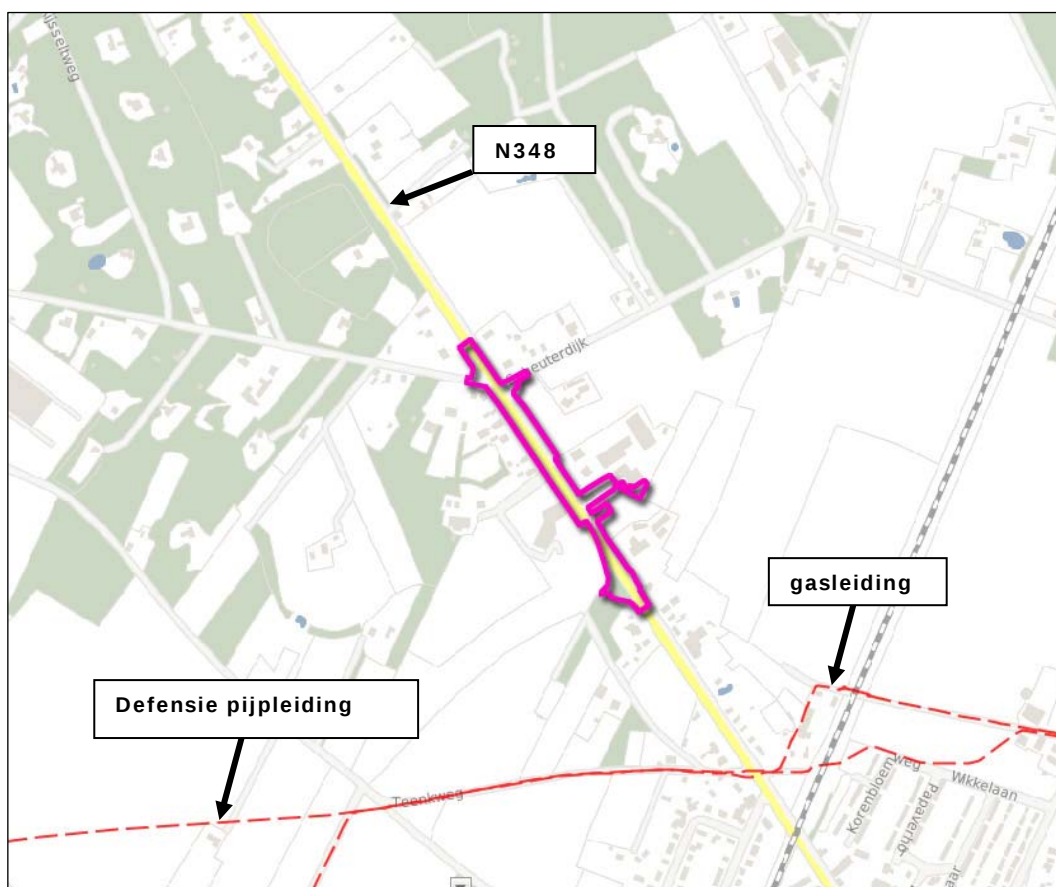
Ten zuiden van het plangebied, op ongeveer 200 meter afstand, liggen twee buisleidingen. Dit zijn:

- Defensie pijpleiding (Kerosine), effectafstand 31 meter;
- Hogedruk aardgasleiding (N-558-40-KR-005), effectafstand 100 meter.

De effectafstanden bij een eventueel incident reiken echter niet zover dat ze nadelig van invloed zijn op burgers/gebruikers van het plangebied.

Hulpdiensten zullen in geval van een calamiteit gebruik maken van het betreffende wegvakgedeelte. Bovendien hebben de geplande aanpassingen een positieve invloed op de mogelijkheden van de hulpdiensten bij een eventuele calamiteit en worden tevens de mogelijkheden voor zelfredzaamheid vergroot.

Wel kan het inpassingsplan geconfronteerd worden met het scenario warmtestraling (brandbaar gas), zoals een fakkelbrand als gevolg van een breuk in de hogedruk aardgasleiding. Een dergelijk scenario is echter beheersbaar / bestrijdbaar.



Figuur 14: Uitsnede risicokaart voor het plangebied en omgeving (bron: www.risicokaart.nl)

Transportroutes gevaarlijke stoffen

De N348, als onderdeel van de rondweg Zutphen-Eefde, is aangewezen als zijnde een route voor transport voor gevaarlijke stoffen. In het kader van het inpassingsplan voor de rondweg Zutphen – Eefde is uitgebreid onderzoek naar externe veiligheid gedaan (rapport 'Rondweg N348 Zutphen - Eefde, onderzoek externe veiligheid', Royal Haskoning, d.d. 5 november 2009). Uit de berekende externe veiligheidsrisico's blijkt dat wordt voldaan aan de normen.

Ten gevolge van de omlegging van de N348 treedt een (minimale) verbetering op ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Er wordt voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Tot slot wordt opgemerkt dat het voorliggende inpassingsplan feitelijk voorziet in maatregelen waardoor de verkeersveiligheid wordt vergroot en het aanrijdingsrisico wordt verminderd. In principe hebben deze maatregelen dus een gunstig effect op het (groeps)risico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen op de N348. Een nadere verantwoording van het groepsrisico wordt derhalve niet nodig geacht.

4.4.3 Conclusie

Op grond van de risicokaart alsmede het onderzoek naar externe veiligheid dat in het kader van de rondweg Zutphen-Eefde is opgesteld, blijkt dat de relevante risicobronnen niet tot beperkende voorwaarden en/of maatregelen in het inpassingsplan leiden.

Daarbij wordt opgemerkt dat de veiligheidsregio deze paragraaf in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft beoordeeld. Naar aanleiding van deze vooroverlegreactie is de tekst op onderdelen aangepast.

Het aspect externe veiligheid staat de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg.

4.5 Bodem

4.5.1 Beleid en regelgeving

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de bouw van woningen en de aanleg van wegen) te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Daarbij wordt getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

Besluit Bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit is op 1 januari 2008 in fases in werking getreden. Het Besluit betekent een ingrijpende verandering in het bodembeleid en moet een goed gebruik en goede bescherming van de bodem vergemakkelijken. Het moet de bodem beter beschermen en meer ruimte bieden voor nieuwe bouwprojecten, zoals woningen en wegen. Daarnaast geeft het Besluit gemeenten, provincies en waterschappen meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren, waarbij duurzaamheid centraal staat. Gemeenten kunnen kiezen om gebiedsspecifiek beleid vast te stellen. Dat houdt in dat zij normen kunnen vaststellen die strenger of soepeler zijn dan de landelijke generieke normen. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit moet aansluiten bij de

beoogde functie van het gebruik en dat de lokale bodemkwaliteit niet mag verslechteren.

Nota Bodembeheer

De gemeente Lochem heeft in dit kader samen met de gemeenten Apeldoorn, Zutphen, Brummen, Voorst en Epe een 'Nota bodembeheer' opgesteld. Dit is een regionale nota met lokale accenten om rekening te houden met specifieke situaties per gemeente. In de nota zijn de werkwijze en randvoorwaarden voor de toepassing van grond en baggerspecie vermeld.

Zo wordt er onder andere geregeld dat binnen de gemeenten alleen schone en licht verontreinigde grond mag worden vervoerd en hergebruikt. Deze grond mag alleen worden hergebruikt op plekken met een vergelijkbare bodemkwaliteit. Met behulp van de bodemkwaliteitskaart wordt het vervoer van licht vervuilde grond mogelijk binnen de gemeente. Hergebruik van grond mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de bodemkwaliteit.

Bodemkwaliteitskaart

Volgens de huidige bodemkwaliteitskaart ligt het plangebied in de zone buitengebied (Wonen en landbouw-natuur, AW2000). De kwaliteit van de grond in deze zone wordt in z'n algemeenheid schoon beschouwd. Enkel voor PAK wordt de samenstellingswaarde in de bovengrond in de regel overschreden. Voor de herinrichting van de weg vormt dit geen beletsel.

Bodemonderzoek

Om de bovenstaande uitgangspunten te waarborgen en verdachte locaties uit te sluiten zal, na verwerving van de gronden en voorafgaand aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren, een indicatief bodemonderzoek (conform NEN5740) worden uitgevoerd.

4.5.2 Conclusie

Voordat een omgevingsvergunning voor de realisatie van het plan kan worden verleend, dient een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Op basis van dit onderzoek wordt de bodemkwaliteit bepaald en eventuele maatregelen genomen. Het aspect bodem staat om deze reden de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg.

4.6 Water

4.6.1 Inleiding

Voor de uitvoering van ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met het aspect water. Om dit te kunnen waarborgen is een watertoets verplicht voor diverse ruimtelijke plannen, waaronder het inpassingsplan. In een waterparagraaf worden de waterhuishoudkundige situatie en de effecten van de ruimtelijke veranderingen op de waterhuishouding beschreven.

4.6.2 Beleidskader

Eind jaren negentig vond er een omslag plaats in denken en beleid over de omgang met water. In plaats van voort te borduren op het vertrouwde denken in waterbeheersing door technische ingrepen gericht op het veilig en snel afvoeren van water, kwam de nadruk te liggen op het aansluiten op de natuurlijke potenties van het landschap en het watersysteem. Bij dit nieuwe waterdenken staat duurzaamheid voorop. Daarmee wordt bedoeld dat er zo

min mogelijk inspanningen van buitenaf nodig zijn om het watersysteem in stand te houden en overlast te voorkomen. In de praktijk betekent dit dat natuurlijke processen zoals infiltratie en kwel, het zelfreinigende vermogen van waterlopen etc. worden hersteld. Externe negatieve effecten, zoals toename van verharding en riooloverstortingen met afvalwater, worden voorkomen of gecompenseerd.

Deze beleidsomslag is vastgelegd op Europees niveau in de Kaderrichtlijn Water (waterkwaliteit) en op Rijksniveau in de 4e Nota Waterhuishouding (waterkwaliteit en waterkwantiteit) en de nota Waterbeheer 21e Eeuw (waterkwantiteit; WB21).

De watertoets, een sinds november 2003 verplicht onderdeel van alle ruimtelijke plannen, is een uitvloeisel van dit nieuwe beleid. Op provinciaal niveau is het waterbeleid opgegaan in de Omgevingsvisie Gelderland (2014) en op regionaal niveau worden de kaders aangegeven door het Waterbeheerplan (2010-2015) van het waterschap Rijn en IJssel. Op lokaal (gemeentelijk) niveau zijn de kaders doorvertaald in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP 2012-2016) en in de bestemmingsplannen.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) (waterkwantiteit) is het nieuwe beleidsdenken gezamenlijk vastgelegd door Rijk, de provincies, de waterschappen en de gemeenten.

Vanuit het beleidskader volgt dat bij de reconstructie van de N348 op een duurzame manier omgegaan moet worden met water. Dit is te bereiken door uit te gaan van de tritsen 'vasthouden-bergen-afvoeren' en 'schoon houden-scheiden-zuiveren'.

4.6.3 Huidige situatie

Bebouwing en verharding

Het plangebied heeft betrekking op de huidige N348 en direct aangrenzende gronden tussen het kruispunt Scheuterdijk-Jodendijk in het noorden en de nieuwe aansluiting met de rondweg Zutphen-Eefde (rotonde) in het zuiden. Het totale plangebied is ca. 12.325 m² groot en voor een groot deel reeds bestemd voor verkeersdoeleinden (ca. 9.270 m²) waarbinnen wegen, paden en bermen liggen.

Op de percelen Zutphenseweg 51 en 55 zijn twee woningen met bijbehorende gebouwen aanwezig. In totaal gaat het om ca. 300 m² aan gebouwen.

Oppervlaktewater en waterkeringen

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig die een belangrijke functie voor de waterhuishouding in en nabij het gebied vervult. Wel is aan de zuidzijde van de Scheuterdijk (ten oosten van het bestaande fietspad) een sloot/greppel aanwezig, als onderdeel van de aangrenzende agrarische gronden.

Er zijn ook geen waterkeringen of kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen) in het plangebied aanwezig. Bovendien ligt het gebied niet in een zone die is aangewezen als natte EVZ en/of waterbergingsgebied.

Grondwaterbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied en/of grondwaterbeschermingsgebied.

Bodem en geohydrologie

De samenstelling van de bodem in het plangebied varieert van veldpodzolgronden in het noorden en enkeerdgronden in het midden en zuiden (zie thematische kaarten-bodemtype, provincie Gelderland). Wanneer de grondwatertrappenverdeling binnen het plangebied wordt vergeleken met de voorkomende bodemtypen, blijkt dat zowel de veldpodzolgronden alsook de enkeerdgronden over het algemeen een grondwatertrap VII hebben. Dit betekent dat de gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) in het gebied lager dan 80 cm onder het maaiveld ligt. De gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) ligt daarbij op 160 cm onder het maaiveld.

4.6.4 Toekomstige situatie

Riolering en afvalwaterketen

Bij het gebruik van de weg zal geen extra afvalwater vrij komen. Er zal daarom geen vuilwaterriolering worden aangelegd.

In en nabij het plangebied liggen geen (riool)persleidingen waarmee bij de werkzaamheden rekening gehouden dient te worden.

Wateroverlast (oppervlaktewater) en waterberging

Bij de uitvoering van de plannen zal een deel van de aanwezige bermen en agrarische gronden worden verhard (met name als gevolg van het opwaarderen van het bestaande vrijliggende fietspad tot parallelweg). Vooral bij de aansluiting met de Scheuterdijk, over een lengte van ca. 125 meter, is dit het geval. Ook de aanwezige sloot/greppel maakt hier deel van uit. Het huidige fietspad (ca. 3 meter breed) wordt gewijzigd in een parallelweg (5,25 m breed), wat neerkomt op ca. 280 m² extra verharding. Bovendien wordt ten zuiden van de bestaande rotonde een nieuwe aansluiting gemaakt (ca. 200 m² extra verharding).

Daar staat tegenover dat een brede middenberm tussen de bestaande N348 en de nieuw aan te leggen parallelweg wordt gerealiseerd. Ten oosten van de nieuwe parallelweg wordt bovendien een nieuwe (infiltratie)sloot aangelegd waarop het hemelwater via de bermen op infiltratiesloten kan afwateren. Hoewel bij uitvoering van de plannen het verharde oppervlak toe neemt, blijft deze per saldo onder de 500 m². Een dergelijke toename wordt echter als niet significant beschouwd. Het realiseren van voorzieningen voor extra waterberging worden derhalve niet nodig geacht.

Grondwateroverlast

In het plangebied is er overwegend sprake van goed doorlatende lagen. Daarmee ontstaan goede mogelijkheden om de nieuwe verharding via bermen te laten afwateren op infiltratiesloten ten oosten van de parallelweg. Uiteraard kunnen lokaal wel storende lagen in de bodem voorkomen. Gezien de relatief beperkte omvang en de langgerekte vorm van de nieuw aan te leggen infiltratiesloot in het noorden van het plangebied is de invloed van eventuele plaatselijke storende lagen beperkt. Aanvullende maatregelen worden derhalve niet nodig geacht.

Oppervlaktewaterkwaliteit en riolering

Zoals reeds aangegeven wordt in de nu voorliggende plannen uitgegaan van een nieuw aan te leggen infiltratiesloot zodat het water afkomstig van de parallelweg via de berm kan afwateren op deze sloot/greppel. Het betreft het verleggen van de bestaande sloot/greppel in ditzelfde deel van het plangebied. Het afstromende regenwater van het weggedeelte van de hoofdrijbaan wordt via een regenwaterriool afgevoerd. Uitgangspunt is dat het bestaande watersysteem gehandhaafd blijft.

Grondwaterkwaliteit

De infiltratie van afstromend wegwater in de bodem biedt een potentieel gevaar voor vervuiling van het grondwater. Door infiltratiesloten toe te passen wordt het afstromende water gefilterd en vindt afbraak van vervuilende stoffen plaats. Uit praktijkonderzoeken blijkt dat doorslag van vervuilende stoffen naar het grondwater bij dergelijke constructies niet plaatsvindt. In de bodem van de infiltratiesloten zal wel accumulatie (afzetting) van vervuiling plaats vinden. Accumulatie van vervuilende deeltjes in deze toplaag wordt in de regel echter niet gezien als verontreiniging. Daarmee is er geen gevaar voor de grondwaterkwaliteit aan de orde.

Overleg waterschap

Dit inpassingsplan is ter controle voorgelegd aan het waterschap, als onderdeel van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening. Het waterschap heeft de waterparagraaf positief beoordeeld.

4.6.5 Watertoetstabel

In bijgaande watertoetstabel zijn de relevante en niet-relevante waterhuishoudkundige thema's nog eens inzichtelijk gemaakt.

Thema	Toetsvraag	REL	IT
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 ?	Nee	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?	Ja	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
			1

	5. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Nee	
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?	Nee	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	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	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee	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
# IT de intensiteit van het watertoetsproces is afhankelijk van de antwoorden op bovenstaande vragen. Als er op een categorie 2 vraag een 'ja' is geantwoord is een uitgebreide watertoets noodzakelijk. Is er op geen van de categorie 2 vragen een 'ja' geantwoord dan kan een verkorte watertoets doorlopen worden. Als er alleen met 'nee' is geantwoord dan is het RO-plan waterhuishoudkundig niet van belang en hoeft er geen wateradvies bij het waterschap gevraagd te worden.			

Tabel 2: De Watertoetstabel

4.6.6 Conclusie

Op grond van de watertoets blijkt dat het aspect water goed gewaarborgd is in dit inpassingsplan. Het waterschap Rijn en IJssel heeft de bovenstaande waterparagraaf in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening beoordeeld. Het waterschap concludeert dat de watertoetstabel volledig is opgenomen en de relevante waterthema's voldoende zijn uitgewerkt.

Het aspect water staat de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg.

4.7 Ecologie

4.7.1 Inleiding

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken of en zo ja, in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' (natuurtoets) en de 'toets in het kader van soortenbescherming' (flora en faunatoets).

4.7.2 Gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet beschermt drie typen gebieden: Natura 2000-

gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden), Beschermde natuurmonumenten en Wetlands.

Plannen dan wel projecten in deze gebieden, maar ook daar buiten in verband met de zogenaamde externe werking, kunnen vergunningplichtig zijn.

Naast de bescherming van de Natuurbeschermingswet kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS genoemd). Het Natuurnetwerk is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk.

De provincie Gelderland maakt daarbij onderscheid in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO). Het betreft in dit kader een nieuwe benaming voor de Ecologische Hoofdstructuur, waarbij de GNN een vertaling is van de 'EHS-natuur' en GO een vertaling van 'EHS-verbinding' en 'EHS-verweving'.

Op gronden binnen het GNN mogen geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, tenzij er geen reële alternatieven aanwezig zijn, redenen zijn van groot openbaar belang en negatieve effecten op het gebied worden beperkt. Uitbreiding van bestaande functies in het GNN kan alleen als de kernkwaliteiten van het gebied per saldo worden versterkt. Op gronden die deel uitmaken van het GO zijn nieuwe ontwikkelingen of uitbreiding van bestaande functies alleen mogelijk als dat niet leidt tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten van dat gebied.

4.7.3 Soortenbescherming

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden.

Soortenbescherming geldt voor elk plangebied. In elk gebied kunnen bijzondere soorten voorkomen en/of elk plangebied kan geschikt zijn voor deze soorten. Voor iedereen in Nederland geldt dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. In het kader van de soortenbescherming dient beoordeeld te worden wat via het ruimtelijke project wordt toegelaten. Zo is sloop van bebouwing of het verrichten van werken (maaien, kappen etc.) vaak ook al mogelijk zonder een ruimtelijk besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

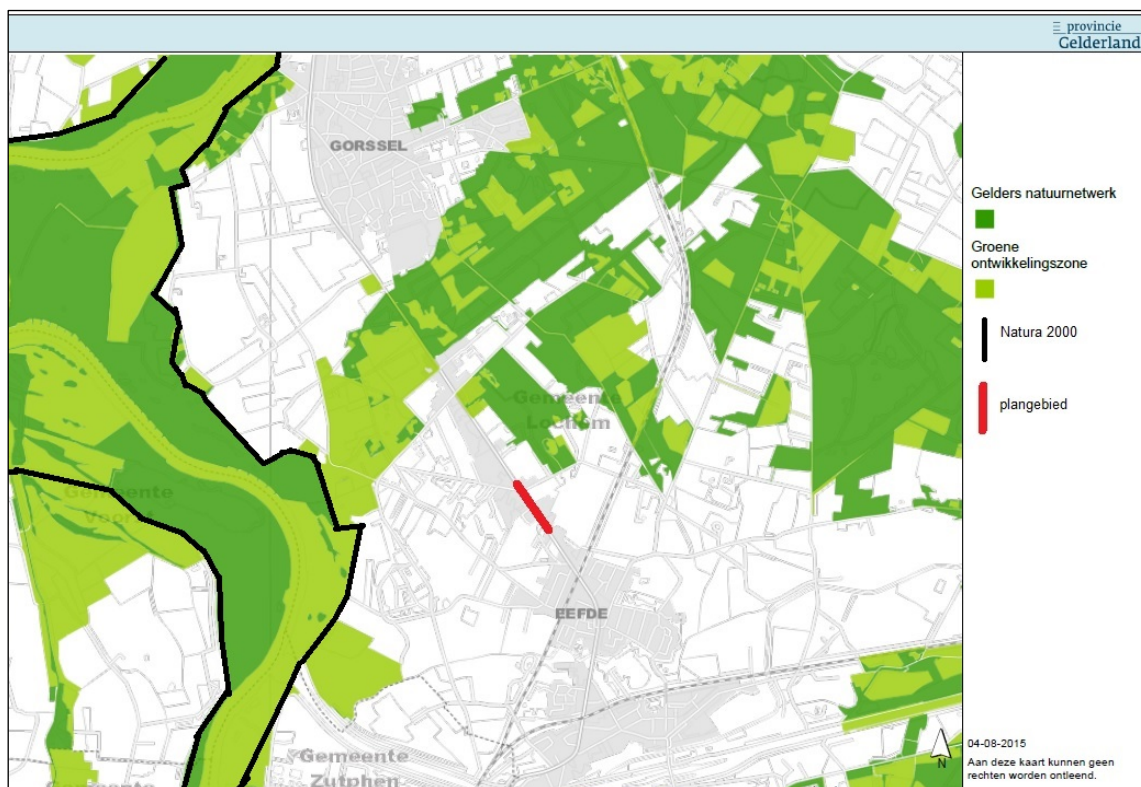
4.7.4 Natuurtoets

Om te beoordelen wat de effecten zijn van de reconstructie van de kruising N348 (Zutphensweg) met de Jodendijk en Scheuterdijk, is door bureau Zoon Ecologie een natuurtoets uitgevoerd, 'Natuurtoets N348 Eefde' (d.d. 21 oktober 2015) genaamd. Het betreft een actualisering van het natuuronderzoek uit 2013. Reden is het gewijzigde wegontwerp in verband met de beoogde sloop van de woningen en bijbehorende opstallen op de percelen Zutphenseweg 51 en 55. Het geactualiseerde onderzoek is als bijlage

bij de deze plantoelichting opgenomen. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hieronder weergegeven.

Gebiedsbescherming in relatie tot het plangebied

Het plangebied ligt niet in een beschermd gebied. Op ca. 300 meter ten oosten van de planlocatie ligt een terrein dat tot het GNN en GO behoort. Het plangebied ligt naar het westen op ca. 1 km van het Natura 2000 gebied "Rijntakken" deelgebied "Uiterwaarden IJssel" (dat ook GNN en GO is).



Figuur 15: Ligging van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden
(bron: Natuurtoets N348 Eefde, Zoon Ecologie)

Door de grote afstand (1 km) en de geringe omvang van de aangetroffen biotopen is het belang er van voor het Natura 2000 gebied te verwaarlozen. Bovendien heeft het plangebied geen betekenis als verbinding tussen beschermde gebieden en de storing door mensen en verkeer is in het gebied zeer groot. Verder heeft het plan geen verkeersaantrekkende werking. Het plan heeft dan ook geen negatieve invloed op de beschermde gebieden.

Soortenbescherming in relatie tot het plangebied

In de periode april-augustus 2013 en juni-augustus 2015 is het plangebied meerdere keren bezocht. Doel is een inventarisatie van de bomen in en nabij het plangebied op de aanwezigheid van beschermde nesten en mogelijke holtes, het bepalen van aanwezige territoriale vogels en het vaststellen hoe vleermuizen het gebied gebruiken. Ook is de flora van de bermsloot onderzocht en is onderzoek gedaan naar de verblijfplaatsen van vleermuizen en/of vogels in de te slopen woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied enkele beschermde soorten voorkomen en verwacht worden. Het betreft onder andere broedvogels in de bomen langs de weg en op het erf van Enkzicht. Doordat het plan voorziet in het vellen van enkele bomen gaan bestaande nestplaatsen van algemene beschermde vogels verloren. Er blijven echter enkele hoge oude eiken staan. Deze bieden meer dan voldoende gelegenheden voor het maken van nesten voor deze soorten. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren wordt aantasting en verstoring voorkomen.

In de te slopen woningen langs de oostzijde van de weg zijn geen broedende vogels vastgesteld. Enkele laag beschermde amfibieën zijn in verband met de aanwezige bermsloot in het plangebied wel te verwachten. Hiervoor geldt echter een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ingrepen. Indien het verleggen van de bermsloot plaatsvindt in het zomerhalfjaar (maart-september) is er geen sprake van overtreding van de flora- en faunawet.

Voorts zijn er geen holtes in de bomen waargenomen. Boombewonende vleermuizen worden dan ook niet verwacht. Ook in de te slopen woningen zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld. Wel werden enkele soorten vleermuizen jagend en trekkend waargenomen. Door het plan gaat een klein deel van de hoge boomkronen, als jachtgebied voor vleermuizen, verloren. In de verder boomrijke omgeving is dit effect verwaarloosbaar. Bovendien worden er (meer) nieuwe laanbomen aangeplant, waardoor dit effect op den duur niet meer bestaat. Negatieve effecten zijn derhalve uitgesloten.

4.7.5 Conclusie

Op grond van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect ecologie de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg staat. Wel dient bij de uitvoering van de werkzaamheden aan een aantal voorwaarden voldaan te worden om te voorkomen dat de flora- en faunawet niet wordt overtreden. Ook is de algemene zorgplicht van kracht.

4.8 Archeologie

4.8.1 Beleid en regelgeving

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed was tot voor kort vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988, met een nadere uitwerking in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) uit 2007.

Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden waarmee de Monumentenwet 1988 ten aanzien van het archeologisch erfgoed is vervangen. Belangrijke uitgangspunten uit de Monumentenwet 1988, zoals de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem en het inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening en de financiering van onderzoek ('de verstoorder betaalt'), blijven echter onverminderd van kracht.

In het kader van het opstellen van het inpassingsplan is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de betreffende gronden van archeologische waarde kunnen zijn.

Archeologiebeleid gemeente Lochem

De gemeente Lochem heeft voor het gehele grondgebied van de gemeente een archeologische beleidskaart op laten stellen. Dit 'eigen' archeologiebeleid is vervolgens vertaald in het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie'. Dit overkoepelende bestemmingsplan is op 20 januari 2014 door de gemeenteraad van Lochem vastgesteld.

Op de archeologische beleidskaart wordt onderscheid gemaakt in verschillende archeologische categorieën. Daarnaast zijn er gebieden waar door bijvoorbeeld vergravingen geen archeologische waarden meer worden verwacht. De volgende categorieën worden onderscheiden:

- categorie 1: rijksmonument
- categorie 2: gemeentelijk monument
- categorie 3: terrein van archeologische waarde
- categorie 4: historische stads- of dorpskern
- categorie 5: hoge archeologische verwachting
- categorie 6: middelmatige archeologische verwachting
- categorie 7: lage archeologische verwachting
- categorie 8: zonder een archeologische verwachting

4.8.2 Archeologie in relatie tot het plangebied

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Lochem ligt het zuidoostelijke deel van het plangebied binnen een gebied met beleidscategorie 5. Het noordwestelijke deel van het plangebied ligt binnen categorie 7.

Categorie 5: Hoge archeologische verwachting

Gebieden die op grond van geomorfologie, grondwatertrap en bodem en op grond van veel bekende vindplaatsen in vergelijkbare omstandigheden, een grote kans hebben op archeologische resten in de bodem.

Streven naar behoud in huidige staat. Bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 250 m² én de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm –Mv is inventariserend archeologisch onderzoek verplicht (volgens Richtlijn Archeologisch Onderzoek).

Categorie 7: Lage archeologische verwachting

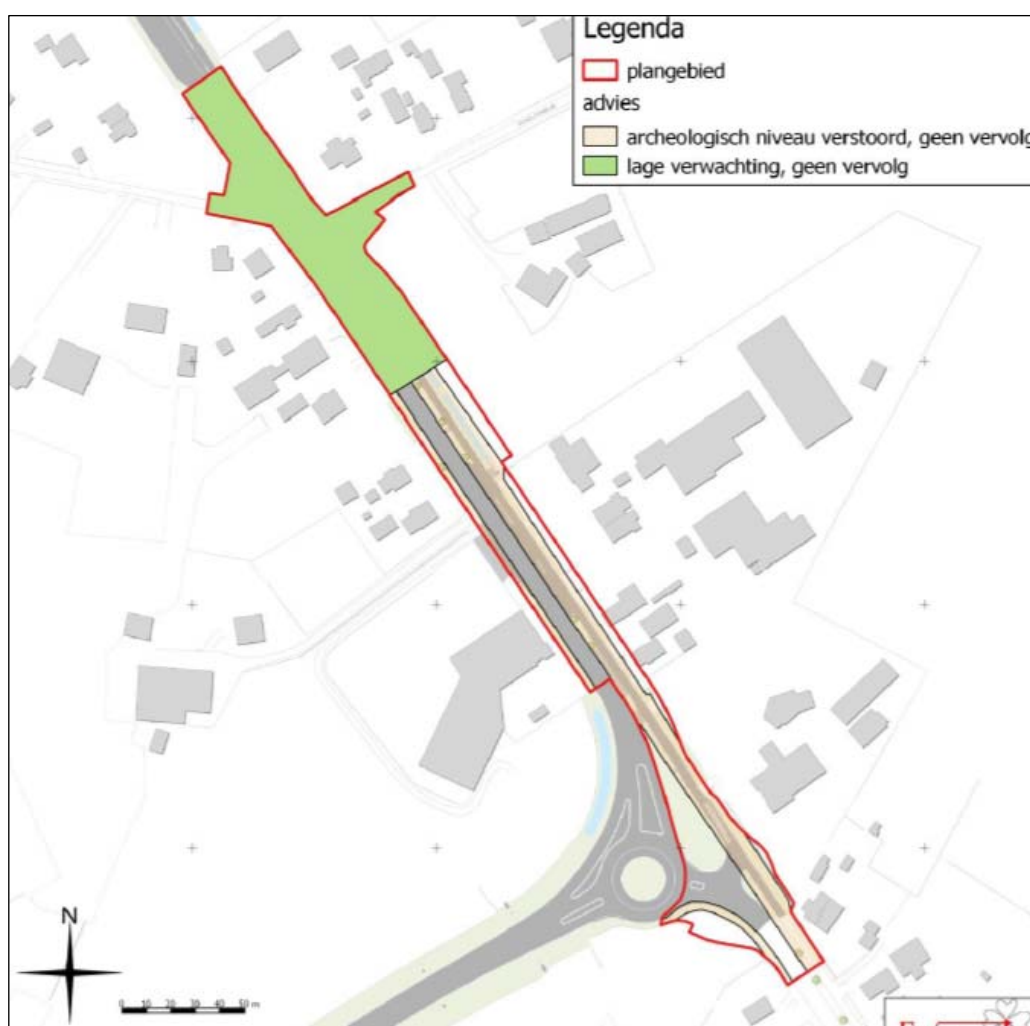
Gebieden die op grond van geomorfologie, grondwatertrap en bodem en op grond van weinig bekende vindplaatsen in vergelijkbare omstandigheden, een lage kans hebben op archeologische resten in de bodem. Hieronder vallen ook de gebieden met een verhoogde kans op archeologische off-site resten (met bijzondere vondstcategorieën, zoals bruggen, dammen, fuiken en rituele deposities).

Geen noodzaak tot streven naar behoud in huidige staat. Bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 2.500 m² én de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm –Mv is inventariserend archeologisch onderzoek verplicht (volgens Richtlijn Archeologisch Onderzoek).

Omdat de bijbehorende grondwerkzaamheden in het kader van de voorgenomen herinrichting van de weg dieper reiken dan 30 cm -mv en de verstoringsoppervlakte groter is dan 250 m² is een inventariserend archeologisch onderzoek² uitgevoerd. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hieronder opgesomd. De volledige rapportage is als bijlage 6 bij deze plantoelichting opgenomen.

Archeologisch onderzoek

Het bureauonderzoek toonde aan dat er zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied zouden kunnen bevinden. In het bijzonder de ligging binnen de historische enk van Eefde en de aanwezigheid van vindplaatsen binnen en direct buiten de begrenzing van het plangebied verhoogden de kans daarop. Daarom is aansluitend een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een



Figuur 16: Advieskaart archeologie n.a.v. archeologisch onderzoek
(bron: Archeologisch bureauonderzoek en gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek, Econsultancy, 26 augustus 2016)

² Archeologisch bureauonderzoek en gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek kruising N348-Jodendijk-Scheuterdijk te Eefde in de gemeente Lochem, Econsultancy, 26 augustus 2016

gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek uitgevoerd. De aangetroffen bodemopbouw komt grotendeels overeen met de verwachtingen. Ter plaatse van de enk is sprake van een dik antropogeen eerddek op dekzand. Buiten de enk bestaat het bodemprofiel uit een dikke bouwvoor op plaatselijk een dunne laag dekzand of direct op de onderliggende fluviopie-riglaciale afzettingen.

Op basis van de bodemopbouw, die ongunstig is voor bewoning en agrarisch gebruik, in combinatie met het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van een archeologische vindplaats, wordt de kans klein geacht dat in het noordwestelijke deel van het plangebied, gelegen buiten de enk, sprake zal zijn van archeologische waarden. In bijgaande figuur 16 is dit in beeld gebracht.

Voor de overige delen van het plangebied blijft de middelhoge tot hoge verwachting gehandhaafd. Op basis van het uitgevoerde booronderzoek zijn binnen dit deel van het plangebied wel trajecten aan te wijzen waar geen intact archeologisch niveau meer wordt verwacht. Dit betreft de bestaande kabel- en leidingtracés en greppels die zijn aangelegd ter plaatse van of direct langs het verlaagd aangelegde wegtracé van de N348. Ter plaatse van dit tracé is het maaiveld verlaagd. Gecombineerd met de aanlegdiepte van de kabels en leidingen en de greppels wordt hier geen intact archeologisch niveau meer verwacht (zie figuur 16). Buiten de begrenzing van de kabel- en leidingtracés en de greppels, ter plaatse van de weg en de wegbermen, kan nog wel (plaatselijk) sprake zijn van een intact archeologisch sporenniveau. Op de percelen grenzend aan het wegtracé, waar het maaiveld relatief hoog ligt, wordt verwacht dat grotendeels sprake zal zijn van een intact archeologisch sporenniveau.

Selectieadvies

Econsultancy heeft geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren voor het noordwestelijke deel van het plangebied, gelegen buiten de enk, waar een lage archeologische verwachting geldt. Ook is geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren ter plaatse van de bestaande kabel- en leidingtracés en greppels parallel aan het wegtracé van de N348, zoals weergegeven in figuur 16. Hier wordt geen intact archeologisch sporenniveau meer verwacht.

Voor de overige delen van het plangebied is geadviseerd om alle bodemingrepen dieper dan 30 cm onder het huidige maaiveld uit te voeren onder archeologische begeleiding.

Bovenstaande betrof het advies van Econsultancy. Dit advies is beoordeeld door het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat de kosten en inspanningen van de archeologische begeleiding niet opwegen tegen de baten (vanwege de beperkte zone waar nog archeologische resten verwacht worden en de mogelijkheid dat deze hier deels verstoord zijn). Verder archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Vertaling in het inpassingsplan

Naar aanleiding van het uitgevoerde archeologisch onderzoek en het advies van het bevoegd gezag is er voor de bestemming 'Verkeer', die de beoogde herstructurering van de weg planologisch mogelijk maakt, geen dubbelbestemming (meer) opgenomen ter bescherming van archeologische waarden.

Voor gronden die buiten de bestemming 'Verkeer' vallen en die in het uitgevoerde archeologisch onderzoek niet zijn onderzocht, is wel een dubbelbestemming ten behoeve van de bescherming van de (mogelijk aanwezige) archeologische waarden opgenomen. Het betreft de gronden aan de Zutphenseweg 51 en 55 waarvoor de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 5' geldt, afgestemd op het vastgestelde archeologiebeleid van de gemeente Lochem dat planologisch is vastgelegd in het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie' (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 januari 2014).

4.8.3 Conclusie

Op grond van het uitgevoerde archeologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect archeologie de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg staat.

4.9 Cultuurhistorie

4.9.1 Beleid en regelgeving

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er, onder meer bij het opstellen van inpassingsplannen, een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Eén van die belangen is de cultuurhistorie. Het inpassingsplan is daarbij een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen.

Door wijziging per 1 januari 2012 van het Besluit ruimtelijke ordening (art. 3.1.6) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen, waaronder inpassingsplannen.

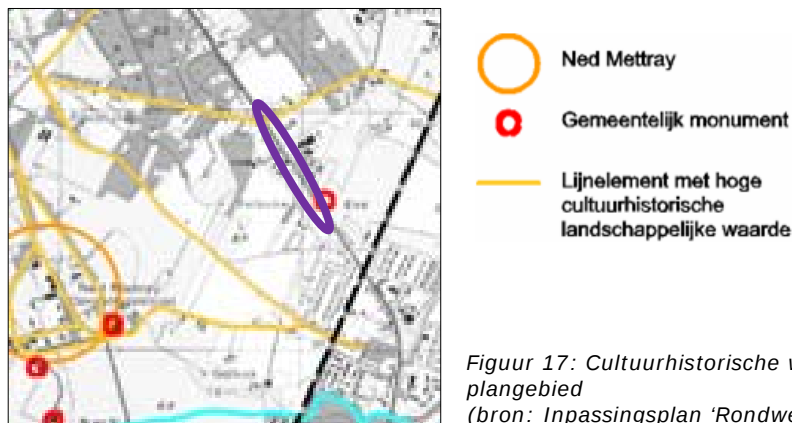
4.9.2 Cultuurhistorie in relatie tot het plangebied

Het plangebied maakt geen deel uit van een (beschermde) cultuurhistorisch waardevol gebied. Bovendien liggen er nabij het plangebied geen gebieden en/of structuren met te beschermen cultuurhistorische waarden.

De Jodendijk en Scheuterdijk vormen van oudsher wel lijnelementen die een belangrijke cultuurhistorische landschappelijke waarde hebben. Vooral de aanwezige houtwallen rondom de aangrenzende akkers, wegbeplantingen e.d. zorgen voor een kleinschalig landschap dat in de regel als aantrekkelijk wordt beschouwd. De reconstructie van het kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk staat deze kleinschaligheid niet in de weg. Sterker, met de beoogde herinrichtingsmaatregelen (herplant bomen en realisatie beukenhaag) wordt dit versterkt.

In het plangebied liggen geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Wel is ten zuidoosten van het plangebied een gemeentelijk monument aanwezig (Zutphenseweg 57/59 – Enkzicht). Het pand ligt op ca.

10 meter van de plangrens. De beoogde reconstructie en bijbehorende (inrichtings)maatregelen die in dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, zorgen niet voor aantasting van dit monument.



Figuur 17: Cultuurhistorische waarden ter hoogte van het plangebied
(bron: Inpassingsplan 'Rondweg N348 Zutphen –Eefde')

4.9.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie staat de beoogde reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk–Scheuterdijk met éézijdige parallelweg, niet in de weg.

4.10 Kabels en leidingen

In het kader van het inpassingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen. Indien daartoe aanleiding bestaat, dient rondom een leiding een zone te worden aangegeven waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Zoals reeds uit de paragraaf voor externe veiligheid blijkt, liggen er in en nabij het plangebied geen buisleidingen waarvan de risicocontouren het plangebied beïnvloeden. Ook andere planologisch relevante leidingen, zoals rioolpersleidingen, zijn in het plangebied niet aanwezig.

Bij de uitvoering van graafwerkzaamheden zal rekening gehouden worden met de overige, niet planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen voor nutsvoorzieningen, etc.). Deze zullen, waar nodig, tijdens de uitvoering verplaatst worden.

5 JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt toegelicht op welke wijze het plan voor de reconstructie van het kruispunt N348 (Zutphenseweg), Jodendijk-Scheuterdijk is vertaald in regels met de bijbehorende verbeelding. De verbeelding en de regels vormen samen het juridische deel van het plan, dat bindend is voor de burger en voor de overheid.

5.2 Het inpassingsplan

5.2.1 Algemeen

Een inpassingsplan is een instrument dat sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 opgesteld kan worden. Een inpassingsplan wordt vastgesteld voor plannen van rijks- of provinciaal belang. Provinciale Staten zijn bevoegd, als er sprake is van provinciale belangen, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vast te stellen, met als gevolg uitsluiting van delen van de gemeentelijke bestemmingsplannen die vigerend zijn voor die gronden. De gemeente Lochem is gehoord door middel van het art. 3.1.1. Bro overleg (zie ook bijlage nr. 4 van deze plantoelichting).

De opzet van een inpassingsplan is gelijk aan dat van een bestemmingsplan. Met het plan wordt de bestemming van een gebied juridisch vastgelegd. Het plan regelt:

- het toegestane gebruik van de grond;
- welke gebouwen of bouwwerken mogen worden opgericht;
- het toegestane gebruik van gebouwen;
- het verrichten van werken of werkzaamheden (aanleggen).

5.2.2 Onderdelen van het inpassingsplan

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende deel van het plan. Ze moeten in onderlinge samenhang worden gelezen. Op de verbeelding zijn de bestemmingen door middel van vlakken (bestemmingsvlakken) aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en gebruiksregels gekoppeld.

Bij het plan is voorts een kaart opgenomen waarop de voorgenomen inrichting van de weg is ingetekend. Deze kaart hoort bij de toelichting van het plan. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar is wel een belangrijk onderdeel van het plan. In de toelichting wordt een beschrijving van het beoogde plan gegeven en de beweegredenen die daaraan ten grondslag liggen. Ook is in de toelichting aandacht voor de beleidsuitgangspunten en de resultaten van de wettelijk verplichte onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2.3 Digitaliseringsvereisten

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ook digitaliseringsverplichtingen aan een inpassingsplan gesteld. De regels en de

verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkterreinen. SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen, inpassingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012, als opvolger van de RO Standaarden 2008, verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen en inpassingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden. Het voorliggende inpassingsplan is overeenkomstig deze nieuwe vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

5.3 Opbouw regels en verbeelding

5.3.1 Algemeen

Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifiek te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de verbeelding en hebben een juridische betekenis in het inpassingsplan. Alle overige op de verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

5.3.2 Regels

Zoals gezegd is voor de planregels de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP2012 aangehouden. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk mag zijn dat een bestemmingsregel niet alle bovenstaande elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

5.3.3 Analoge verbeelding (plankaart)

Voor de ondergrond van de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN, 1 januari 2015). Straatnamen en huisnummers zijn op de analoge verbeelding weergegeven. Deze kaart heeft een schaal van 1:1000.

Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

De analoge verbeelding (plankaart) is verder opgesteld volgens de Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplan Kaart (PRABPK2012). Hieruit volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven.

5.4 Toelichting op de artikelen

In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de artikelen van de regels.

Artikel 1 en 2 Begrippen en wijze van meten

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij het SVBP 2012. Deze begrippen zijn aangevuld met voor het plan relevante begrippen.

Artikel 3 Agrarisch

De bestemming 'Agrarisch' is opgenomen voor de resterende gronden van de percelen aan de Zutphenseweg 51 en 55, die geen deel uitmaken van het nieuwe wegontwerp. De bestemmingsomschrijving en bijbehorende bouwregels zijn daarbij afgestemd op de regeling uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' (en de partiële herziening daarvan).

Voor beide percelen is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de mogelijkheid te bieden om (op termijn) de gronden te wijzigen naar een woon- en/of bedrijfsbestemming (Zutphenseweg 51) en een bedrijfsbestemming (Zutphenseweg 55). Hiervoor zijn twee

gebiedsaanduidingen opgenomen, respectievelijk 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 1' en 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 2'.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is de belangrijkste bestemming in het plangebied. Binnen de bestemming 'Verkeer' valt niet alleen de weg (en parallelweg) zelf, maar ook de aanliggende bermen, afwateringssloten, (brom)fietspaden, nutsvoorzieningen, etc.. De bestemmingsgrens is daarbij afgestemd op het nieuwe wegontwerp.

Er mogen binnen de bestemming 'Verkeer' geen gebouwen worden gebouwd. Wel toegestaan zijn overige bouwwerken (bouwwerken, geen gebouwen zijnde). Hieronder vallen vooral voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer, zoals bewegwijzering en lichtmasten. In de regels zijn maximale hoogtes voor deze voorzieningen opgenomen.

Artikel 5 Waarde-Archeologie 5

De voor 'Waarde-Archeologie 5' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Binnen deze dubbelbestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Bouwwerken ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) zijn alleen onder voorwaarden, zoals het uitvoeren van een archeologisch onderzoek, mogelijk.

Binnen de bestemming 'Waarde-Archeologie 5' geldt een ondergrens voor het doen van archeologisch onderzoek. Archeologisch onderzoek is nodig voor bodemingrepen dieper dan 0,30 meter en/of met een oppervlakte groter dan 250 m², tenzij kan worden aangetoond dat de archeologische waarden reeds eerder verstoord zijn op een diepte van meer dan 30 centimeter onder het bestaande maaiveld. Dit wordt getoetst door een archeologisch deskundige.

Bij de bestemming geldt ook een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden voor de bescherming van de archeologische waarden. Alleen onder voorwaarden kan een vergunning worden verkregen. Uitgezonderd van de vergunningplicht zijn onder meer werken en werkzaamheden die behoren tot het normale onderhoud en beheer van de gronden, evenals de bovengenoemde ondergrens.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is hiervoor een standaard bepaling opgenomen. Het Bro verplicht om deze bepaling in het inpassingsplan op te nemen.

De anti-dubbeltelbepaling beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan/inpassingsplan.

Door het "overhevelen" van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen

ontstaan, die groter is dan het inpassingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Het verbod om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met het inpassingsplan is opgenomen in artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wabo. In deze bepaling is dan ook enkel aangegeven welk gebruik in ieder geval als strijdig met dit inpassingsplan moet worden aangemerkt.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels zijn de gebiedsaanduidingen uit het aangrenzende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' ongewijzigd overgenomen, voor zover van toepassing op dit plan. Het betreft de aanduiding 'overige zone – essenlandschap'.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

De regels bevatten een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken, zoals het met maximaal 10% afwijken van de voorgeschreven maatvoering.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

In deze regels is de bevoegdheid opgenomen voor een geringe verschuiving van bestemmingsgrenzen. De verschuiving mag niet meer dan 5 meter bedragen en is verder aan een aantal voorwaarden gekoppeld. Omdat de wijzigingsbevoegdheid meer ingrijpende aanpassingen toelaat, worden deze gekoppeld aan een zwaardere procedure dan bij het verlenen van een 'ondergeschikte afwijkingen'.

Artikel 11 Overgangsrecht

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan of inpassingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan.

De overgangsrechtelijke regels dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode de sloop respectievelijk beëindiging plaatsvindt.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al in strijd zijn met het vorige bestemmingsplan/inpassingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft daardoor een optie.

Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De regels van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze regels zijn zodoende overgenomen.

Artikel 12 Slotregel

Bij deze regel is vermeld hoe het plan kan worden aangehaald.

6 MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID

6.1 Informatiebijeenkomst

Op 18 april 2013 is een informatiebijeenkomst georganiseerd in de vorm van een vrije inloopavond. De belanghebbenden (aanwonenden, nabij wonenden, bedrijven, dorpsraden en belangenorganisaties) zijn in dit kader individueel uitgenodigd.

Tijdens deze avond is het wegontwerp gepresenteerd, alsook de bijbehorende dwarsprofielen. Tevens is uitleg gegeven waarom bepaalde keuzen zijn gemaakt (o.a. afsluiting Jodendijk).

De avond is bezocht door circa 75 belangstellenden. Naast positieve reacties waren er ook kritische vragen en opmerkingen. Diverse mensen hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt om schriftelijk, middels een reactieformulier, hun reactie kenbaar te maken. Alle reacties zijn beoordeeld en in een reactienota is aangegeven hoe met de reacties is omgegaan. De reactienota is als bijlage 3 opgenomen bij dit inpassingsplan.

Op basis van de ingekomen reacties is het plan op onderdelen aangepast. De belangrijkste wijzigingen betreft het verbreden van de parallelweg en het wijzigen van de vormgeving van de aansluiting van de parallelweg en fietsoversteek op de Zutphenseweg ten zuiden van de rotonde.

6.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

Het voorontwerp Inpassingsplan "Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde" heeft in de maanden september en oktober 2013 het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) doorlopen.

In totaal hebben drie overlegpartners gereageerd. De samengevatte reacties en de beantwoording van de provincie zijn opgenomen in de "Reactienota artikel 3.1.1. Bro overleg". Deze nota is als bijlage (nr. 4) bij deze plantoelichting opgenomen.

6.3 Zienswijzen ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan 'Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde' heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 juncto artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 28 januari 2016 is er een inloopbijeenkomst gehouden waar belangstellenden kennis hebben kunnen nemen van de beoogde plannen voor de herinrichting van het tracé en het ontwerp inpassingsplan. Ook was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

In dit kader zijn 11 schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht. Deze zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een antwoord door de provincie in een aparte 'Nota van Zienswijzen behorend bij het inpassingsplan Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Jodendijk-Scheuterdijk, Eefde', welke als bijlage (nr.7) is toegevoegd bij deze toelichting.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In dit hoofdstuk worden diverse aspecten besproken die van belang zijn voor de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

7.1 Exploitatieplan

Samen met het inpassingsplan kan een exploitatieplan (ex. art. 6.12 Wro) vastgesteld worden. Op basis van het exploitatieplan kunnen (plan)kosten worden verhaald.

Een exploitatieplan hoeft niet opgesteld te worden als het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is, door middel van bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten of als de provincie eigenaar is van de gronden. Eveneens hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld als:

- Er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro;
- Het totaal der exploitatiebijdragen dat met toepassing van artikel 6.19 van de Wro kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
- Er geen verhaalbare kosten zijn als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro;
- De verhaalbare kosten, bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro, uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

Het voorliggende inpassingsplan maakt de reconstructie van een weg mogelijk. Dit betreft geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro. Derhalve is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

7.2 Financiering

De reconstructie van het kruispunt N348 Jodendijk (Zutphenseweg/ Jodendijk/ Scheuterdijk) met éénzijdige parallelweg en de daarbij behorende inrichtingsmaatregelen, worden gefinancierd door de provincie Gelderland. Dit geldt ook voor de verwerving van gronden die nog niet in eigendom zijn. De provincie heeft hiervoor voldoende middelen gereserveerd. Het plan is daardoor financieel uitvoerbaar.

7.3 Grondverwerving

De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels in eigendom van de provincie Gelderland. Desalniettemin is nog wel grond van particuliere eigenaren nodig om de reconstructie van de N348 (Zutphenseweg), kruispunt Jodendijk – Scheuterdijk met éénzijdige parallelweg, uit te kunnen voeren. Hoewel de provincie streeft naar een minnelijke schikking met de grondeigenaren biedt het inpassingsplan met het toekennen van de bestemming 'Verkeer' en 'Agrarisch' een titel voor onteigening van deze gronden op basis van de Onteigeningswet, mocht hierover geen overeenstemming worden bereikt.

