



INPASSINGSPLAN

**Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre
Brasweg-Flierderweg, Gorssel**

PROVINCIE GELDERLAND

Opdrachtnummer : 99.277
ID nr. : NL.IMRO.9925.IPN348QuatrebrasGo-vst1
Datum : 31 augustus 2016
Versie : v5
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	9
1.5	LEESWIJZER.....	11
2	PLANBESCHRIJVING	13
2.1	HUIDIGE SITUATIE	13
2.2	TOEKOMSTIGE SITUATIE	16
2.3	VERTALING NAAR HET INPASSINGSPLAN	21
3	BELEIDSKADER	25
3.1	RIJKSBELEID	25
3.2	PROVINCIAAL BELEID	27
3.3	REGIONAAL BELEID	31
3.4	GEMEENTELIJK BELEID	32
3.5	CONCLUSIE	34
4	RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN	35
4.1	INLEIDING.....	35
4.2	GELUID	35
4.3	LUCHTKWALITEIT	38
4.4	EXTERNE VEILIGHEID	40
4.5	BODEM	42
4.6	WATER	43
4.7	ECOLOGIE	47
4.8	ARCHEOLOGIE	51
4.9	CULTUURHISTORIE	53
4.10	KABELS EN LEIDINGEN	56
5	JURIDISCHE PLANOPZET	57
5.1	INLEIDING.....	57
5.2	HET INPASSINGSPLAN	57
5.3	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING.....	58
5.4	TOELICHTING OP DE ARTIKELEN	59
6	MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID	63
6.1	INFORMATIEBIJENKOMST	63
6.2	VOOROVERLEG EX ART. 3.1.1 BRO	63
6.3	ZIENSWIJZEN ONTWERPINPASSINGSPLAN	64
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	65
7.1	EXPLOITATIEPLAN	65
7.2	FINANCIERING	65
7.3	GRONDVERWERVING	65

Bijlagen bij toelichting:

1. Kruising N348- Quatre Brasweg / Flierderweg - Verkenning naar de best passende kruispuntvorm (Grontmij, 15 juli 2014);
2. Akoestisch onderzoek Aanpassing kruising “Quatre Bras” Eefde (N348), (Omgevingsdienst Regio Nijmegen, 27 augustus 2016);
3. Effectbeoordeling herstructurering N348 Quatre Bras, Eefde (Ecogroen, 27 juni 2016);
4. Reactienota ‘Reconstructie kruising Quatre Bras’, februari 2014;
5. Kruising Zutphenseweg (N348) – Flierderweg, Huize Quatre Bras (Eelerwoude);
6. Nota van Zienswijzen behorend bij het inpassingsplan Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg, Gorssel, 31 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.

In samenhang met de plannen voor de rondweg N348 Zutphen – Eefde is een uitgebreide studie / onderzoek uitgevoerd naar knelpunten en oplossingen op het wegvak Eefde tot aan de snelweg A1. Daaruit is naar voren gekomen dat er een aantal kruispunten geoptimaliseerd moet worden om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor een aantal kruispunten zijn de maatregelen al gerealiseerd of wordt een inpassingsplan voorbereid. Specifiek voor de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Brasweg/ Flierderweg), gelegen ten noorden van de kern Eefde en ten zuiden van Gorssel, is een afzonderlijke studie / onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursvariant. De voorkeursvariant staat aan de basis van het wegontwerp die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Omdat deze reconstructie van het kruispunt niet geheel past binnen de bestemmingen van het geldende bestemmingsplan is ter plaatse een nieuw planologisch regime 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 'Quatre Brasweg – Flierderweg' planologisch-juridisch mogelijk te maken.

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 / 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-Flierderweg 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 gestart 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 Kruising N348 Quatre Bras

Om de verkeersveiligheid op de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Brasweg/ Flierderweg) te verbeteren is in het verleden een plan opgesteld om bij het kruispunt verkeerslichten te plaatsen. Het bestemmingsplan dat hiervoor nodig was, heeft in 2009 ter inzage gelegen. Gaandeweg bleek dat de ruimtelijke inpassing van de maatregelen in relatie tot de normen voor geluid problematisch was. Op basis daarvan is besloten om de procedure voor het bestemmingsplan stop te zetten.

De provincie Gelderland heeft daarna met de gemeente Lochem onderzoek gedaan naar lange termijnoplossingen. Zoals hierboven aangegeven, hebben Provinciale Staten echter besloten om geen invulling te geven aan een lange termijnoplossing. Daarop is de planvoorbereiding voor de reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Brasweg/ Flierderweg) door de provincie Gelderland weer opgestart.

Vervolgens is specifiek voor het kruispunt N348-Quatre Brasweg / Flierderweg een verkenning naar de best passende kruispuntvorm (Grontmij) uitgevoerd.

Aan de hand van vier mogelijke oplossingen (varianten) is een voorkeursvariant opgesteld, welke tijdens een inloopavond op 27 november 2013 aan omwonenden en belanghebbenden is gepresenteerd.

De voorkeursvariant kenmerkt zich door een linksafstrook vanuit de richting Gorssel en een middengeleider vanuit de richting Eefde. In de middengeleider is een oversteekvoorziening voor (brom)fietsers voorzien. Het fietspad dat parallel langs de N348 loopt wordt aan de kant van de Flierderweg uitgebogen en geaccentueerd door rood asfalt. Daarnaast wordt een aantal zichtbeperkende bomen verwijderd. Aangegeven is dat de kruising N348 Quatre Bras met deze maatregelen toekomstbestendig en veilig gemaakt kan worden. In februari 2014 is de voorkeursoplossing in het bestuurlijk overleg tussen de gemeente Lochem en de provincie Gelderland vastgesteld.

Middels het voorliggende inpassingsplan wordt de herinrichting van de kruising N348 Quatre Bras planologisch-juridisch mogelijk gemaakt.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de bovengenoemde voorkeursvariant naar aanleiding van ingekomen zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan op onderdelen is aangepast. Zo is er geen sprake meer van een linksaf-strook vanuit richting Gorssel naar de Flierderweg. Hiervoor in de plaats komt een tweede verhoogde (fysieke) middengeleider. Verder wordt de (fysieke) middengeleider ten zuiden van de kruising verhoogd en verbreed. In dit kader wordt ook verwezen naar paragraaf 2.2.2 van deze plantoelichting.

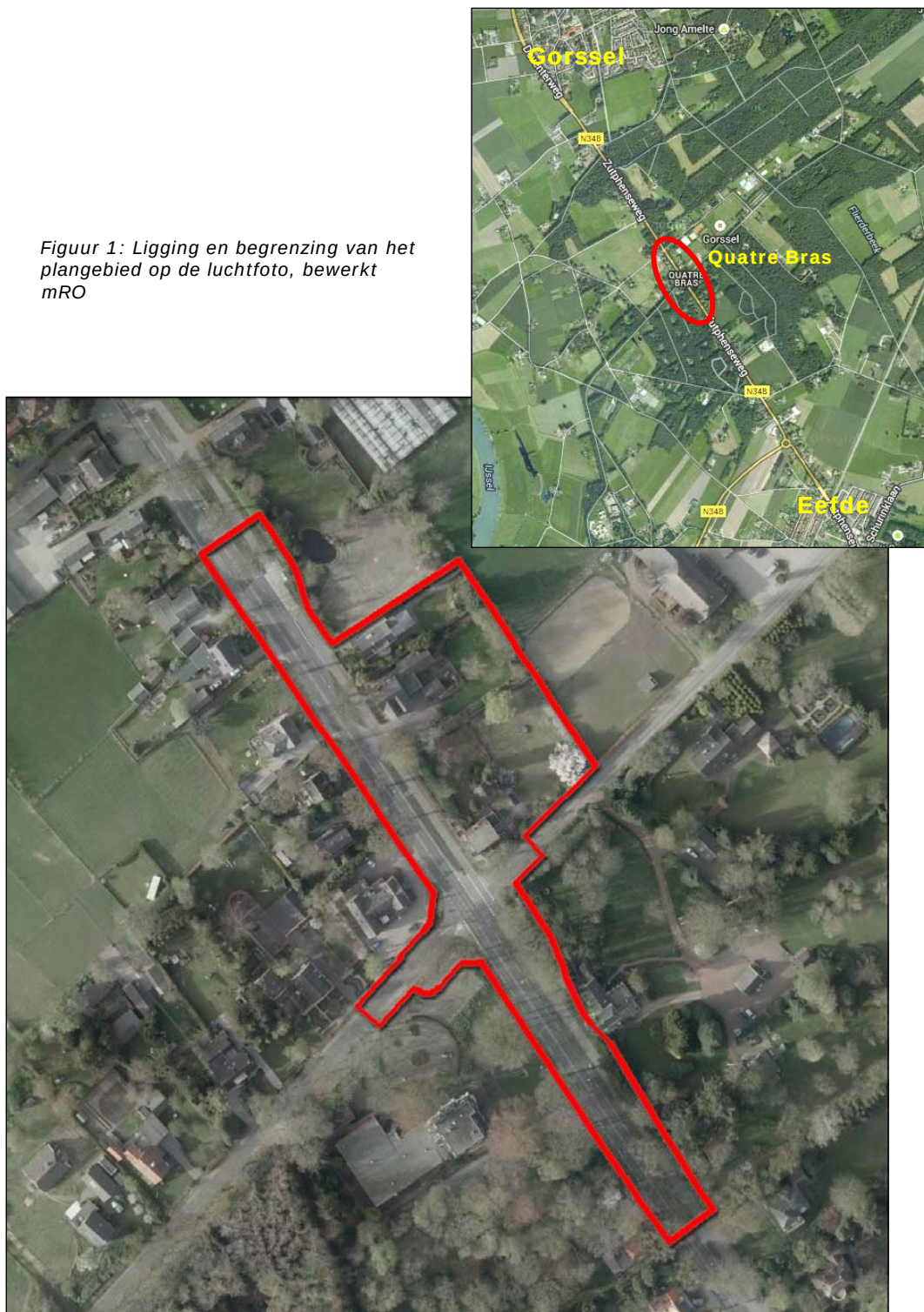
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied heeft betrekking op de kruising N348 Quatre Bras en de direct aangrenzende gronden. Het betreft een voorrangskruising op de N348 (Zutphenseweg) met de Quatre Brasweg en Flierderweg, ter hoogte van het buurtschap Quatre Bras in het buitengebied van de gemeente Lochem, tussen de kern Gorssel in het noorden en de kern Eefde in het zuiden.

Het plangebied wordt begrensd door tuinen van aangrenzende woningen en bedrijven, alsook enkele agrarische gronden (weilanden). Daarbij geldt dat de

(woon)percelen gelegen aan de Zutphenseweg 19, 21 en 23 eveneens deel uitmaken van het plangebied. Reden is de benodigde herbestemming van het perceel Zutphenseweg 23, aangezien het nieuwe wegontwerp gedeeltelijk over het perceel loopt en de bestaande woning gesloopt dient te worden. Omdat de huidige woonbestemming met de bijbehorende bouwregels voor de woning gekoppeld is aan de (woon)percelen gelegen aan de Zutphenseweg 19 en 21 dient ook voor deze twee percelen opnieuw een passende bestemming vastgelegd te

Figuur 1: Ligging en begrenzing van het plangebied op de luchtfoto, bewerkt mRO



worden. Daarop zijn ook deze twee percelen toegevoegd aan het plangebied. De totale omvang van het plangebied bedraagt hierdoor ruim 1,1 hectare.

In figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.4 Vigerend bestemmingsplan en inpassingsplan

Het plangebied maakt momenteel deel uit van drie bestemmingsplannen, te weten:

1. het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010';
2. het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening';
3. 'Paraplubestemmingsplan Archeologie', gemeente Lochem.

1.4.1 Bestemmingsplan Buitengebied Lochem 2010

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

De N348 (Zutphenseweg), Quatre Brasweg en Flierderweg met bijbehorende bermen zijn bestemd voor 'Verkeer', als bedoeld in artikel 21 van de bijbehorende regels.

De uitvoering van het verkeerstechnisch ontwerp voor de kruising ('aangepaste' voorkeursvariant), ligt echter (deels) buiten de huidige verkeersbestemming. Vooral aan de oostzijde, ter hoogte van de woonpercelen aan de Zutphenseweg 23 en 25, waar de uitbuiging van het fietspad wordt beoogd, passen de beoogde maatregelen niet binnen de geldende bestemming. De gronden hebben de bestemming 'Wonen' als bedoeld in artikel 24 van de bijbehorende planregels.

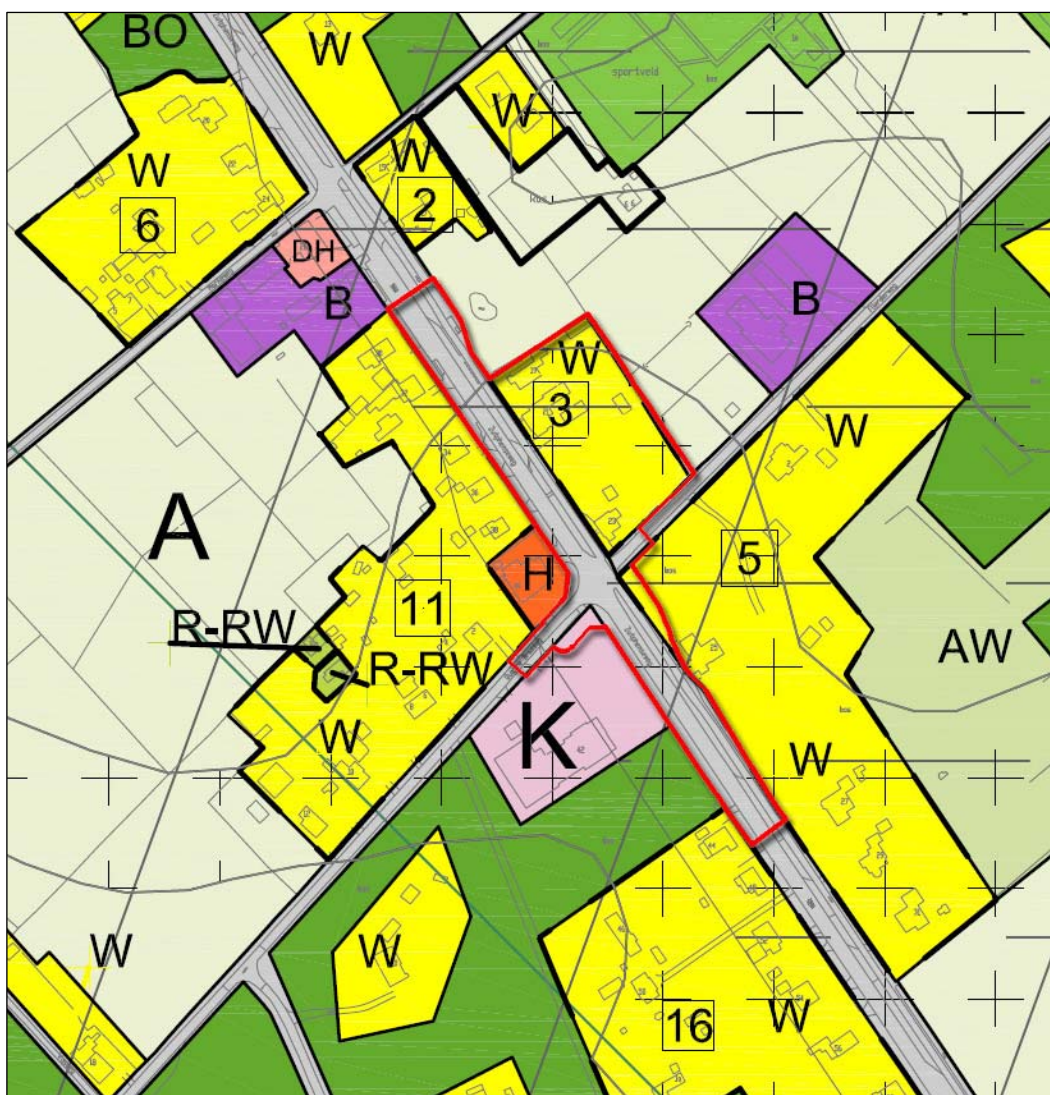
Ook een smalle strook grond behorend bij het kantoor aan de Zutphenseweg 42 wordt bij de herinrichtingsplannen betrokken. De gronden hebben de bestemming 'Kantoor' als bedoeld in artikel 13 van de bijbehorende planregels en zijn momenteel (gedeeltelijk) in gebruik als parkeerplaats.

Tevens is een drietal gebiedsaanduidingen binnen het plangebied van toepassing, te weten 'landschapstype-bos- en landgoederenlandschap', 'reconstructiewetzone – extensiveringsgebied' en 'overig – beschermingszone natte landnatuur'.

Ter plaatse van de aanduiding 'landschapstype-bos- en landgoederenlandschap' is het beleid gericht op het behoud en de ontwikkeling van het aanwezige landschap.

Ter plaatse van de aanduiding 'reconstructiewetzone - extensiveringsgebied' gelden specifieke regels voor intensieve veehouderijen.

De aanduiding 'beschermingszone natte landnatuur' behelst de bescherming van de hydrologische situatie teneinde natuur en landschap die sterk afhankelijk zijn van de waterstanden te beschermen.



Figuur 2: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010', inclusief de partiële herziening daarvan

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. Naast een aantal ondergeschikte aanpassingen in de (algemene) regels is in deze partiële herziening specifiek voor perceel aan de Zutphenseweg 23 een bestemmingswijziging doorgevoerd. Voor het achterste deel van het perceel was in het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' de bestemming 'Agrarisch' opgenomen, terwijl het hele perceel op grond van het voorgaande bestemmingsplan 'Rijksweg Zuid' nog een woonbestemming had. Dit is in de herstelde partiële herziening hersteld. Daarbij is de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' (3), behorend bij de reeds bestaande woningen aan de Zutphenseweg van toepassing. Om er voor te zorgen dat de aanpassing niet multi-interpretabel is, is de gehele woonbestemming met

bijbehorende aanduiding voor deze percelen in de herziening opgenomen, dus ook betrekking hebbend op Zutphenseweg 19 en 21.

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 gehele plangebied ligt nu binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 7'. Deze gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van terreinen met een lage 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.

1.5 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 en de geldende bestemmingsplannen die (gedeeltelijk) komen te vervallen beschreven.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige en toekomstige situatie. Ingegaan wordt op reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Brasweg/ Flierderweg) waarbij de maatregelen worden toegelicht die de betreffende kruising toekomstbestendig en veilig 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.

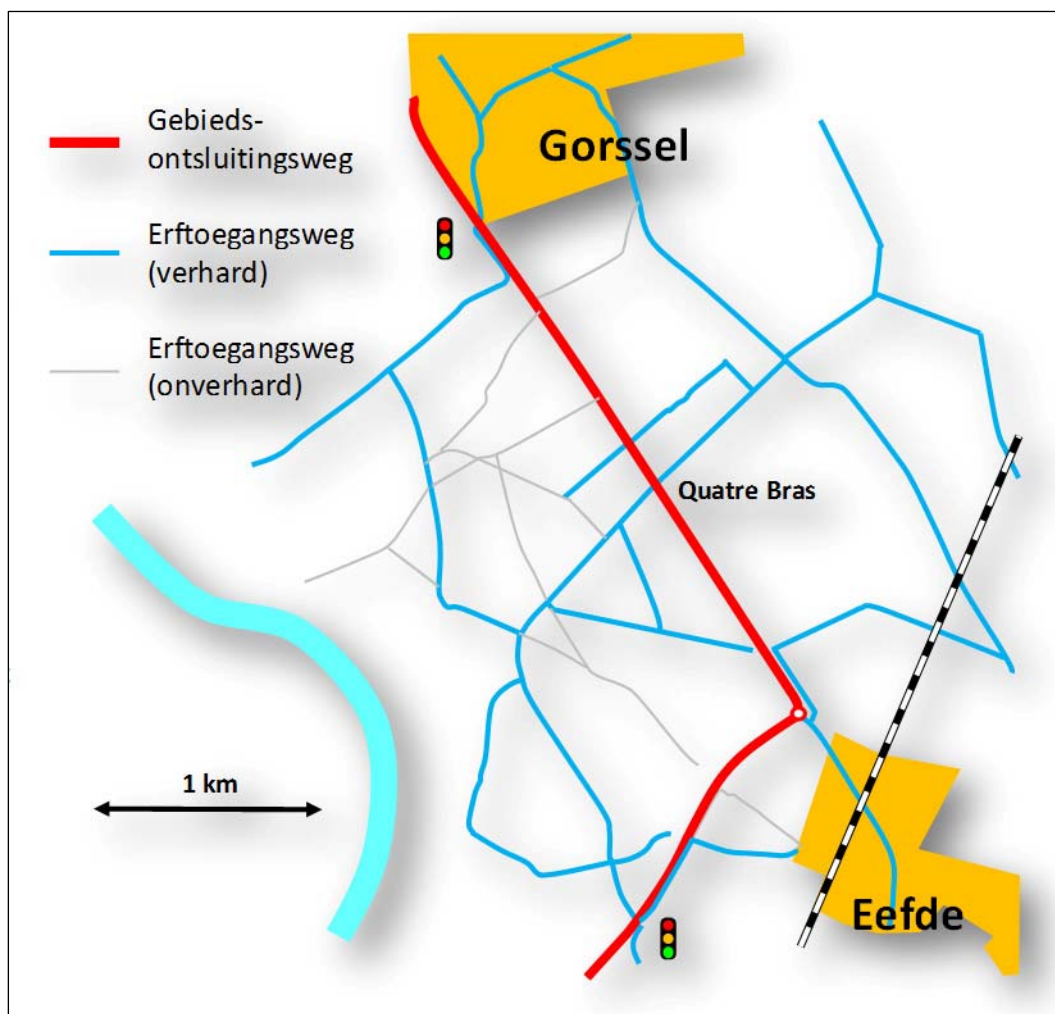
2 PLANBESCHRIJVING

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige situatie van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Brasweg/ Flierderweg). De rapportage 'Verkenning naar de best passende kruispuntvorm' (Grontmij, 2014) is daarbij als basis gebruikt.

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Functionele indeling wegennet

De N348 (Zutphenseweg) is als gebiedsontsluitingsweg op zowel regionaal als bovenlokaal niveau een belangrijke verbindende schakel. De weg tussen de kernen Gorssel en Eefde is vormgegeven als zogenaamde eenbaansweg (één rijbaan met twee rijstroken die in tegenovergestelde richting bereden worden) en kent 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 tweerichtingen) aanwezig. Langs het wegvak staat relatief veel bebouwing, vooral aan de zuidwestzijde van de N348.



*Figuur 3: Functionele wegindeling nabij het plangebied
(bron: Kruising N348- Quatre Brasweg / Flierderweg - Verkenning naar de best passende kruispuntvorm, Grontmij, 2014)*

De kruising tussen de N348 en de Quatre Brasweg / Flierderweg lijkt op het totale traject van de N348 een onbeduidende schakel, maar een blik op de netwerkstructuur leert dat de kruising op lokaal niveau een belangrijke uitwisselfunctie kent.

De betreffende kruising ligt centraal tussen de kernen Gorssel en Eefde. Net als de meeste andere wegen tussen de kernen Gorssel en Eefde hebben de Quatre Brasweg en de Flierderweg een erftoegangsfunctie, maar zij zijn wel enkele van de (weinige) wegen die qua verhardingsbreedte enigszins boven de overige erftoegangswegen uitsteken (> 5 m). De andere kruisingen aan de N348 zijn veelal van lagere orde, en minder overzichtelijk. Uitzondering hierop vormen de kruisingen met de Hoofdstraat (Gorssel) en met de Mettrayweg (bij Eefde) die beiden met een verkeersregelininstallatie (VRI) zijn ingericht.

Samen met deze 2 VRI's vormt de kruising met de Quatre Brasweg / Flierderweg de voornaamste ontsluiting van het buitengebied tussen Gorssel en Eefde. Daarbij wordt opgemerkt dat de kruising van de N348 met de Jodendijk / Scheuterdijk eveneens zal worden gereconstrueerd, waarbij de Jodendijk voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten vanaf de N348, en de Scheuterdijk via een parallelweg tot net voorbij de rotonde bij Eefde wordt geleid.

2.1.2 Kruispunt Quatre Bras

De kruising tussen de N348 en de Quatre Brasweg / Flierderweg is in de huidige situatie een voorrangskruising zonder voorsorteervakken of specifieke oversteekvoorzieningen. Daarbij is de obstakelvrije ruimte langs de N348 in een aantal gevallen structureel kleiner dan gewenst; in de westelijke berm staan de bomen op slechts een halve meter van het asfalt. In de berm tussen het fietspad en hoofdrijbaan geldt hetzelfde voor de lichtmasten.



Figuur 4: Foto van de kruising Quatre Bras, genomen in noordwestelijke richting (bron: Kruising N348- Quatre Brasweg / Flierderweg - Verkenning naar de best passende kruispuntvorm, Grontmij, 2014)

Aan de oostzijde van de N348 ligt een in twee richtingen bereden (brom)fietspad. Op de kruising krijgt doorgaand fietsverkeer langs de N348 voorrang boven verkeer van/naar de Flierderweg.

Verkeer dat vanaf de Flierderweg de N348 wil oprijden / oversteken heeft een beperkte conflict-vrije opstelruimte; tussen het fietspad en de hoofdrijbaan is de beschikbare lengte 3 meter; opstellende personenauto's zullen altijd een deel van het fietspad blokkeren. Bij opstellen vóór het fietspad is het zicht op de N348 zeer beperkt.

Op de N348, in de aanloop naar de kruising, zijn niet of nauwelijks voorzieningen aanwezig die de attentie verhogen voor het naderen van de kruising. Mede door de vrijwel geheel doorlopende bebossing aan weerszijden van de weg valt de kruising dan ook nauwelijks op totdat deze op ongeveer 100 meter genaderd is. Komende vanuit zuidelijke richting vindt er nog enige onderbreking van de bomenrij plaats, maar vanuit noordelijke richting niet. Er zijn nauwelijks elementen aan het wegbeeld die erop wijzen dat men een kruising nadert waar behoorlijk wat uitwisseling plaatsvindt. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties voor gebruikers van de weg.

Nabij de kruising zijn verschillende functies aanwezig. Op de hoek van de kruising met de Quatre Brasweg is aan de noordwestzijde (Zutphenseweg 44) een Chinees restaurant gesitueerd. Dit restaurant heeft zowel aan de N348 als aan de Quatre Brasweg een eigen in-/uitrit.

Aan de zuidwestzijde van de kruising is een statig kantoorpand aanwezig (Zutphenseweg 42). Hoewel het gebouw op ca. 50 meter van de kruising af ligt, grenzen de bijbehorende parkeerplaatsen direct aan de kruising. De parkeervoorziening heeft daarbij een centrale ontsluiting op de Quatre Brasweg.

Op de hoek van de kruising met de Flierderweg is aan de noordoostzijde een burgerwoning (Zutphenseweg 23)



Figuur 5: De aansluiting van de N348 met de Quatre Brasweg, met aan de rechterzijde het Chinees restaurant en aan de linkerzijde het kantoorgebouw met bijbehorende parkeervoorziening (bron: Google Streetview)



Figuur 6: Bestaande uitritten van woonpercelen ten noorden van de kruising Quatre Bras (bron: Google Streetview)

aanwezig. Deze woning staat relatief kort op het fietspad. Ten zuidoosten van de Flierderweg is een begroeide aarden wal aanwezig, als onderdeel van de tuin behorende bij de woning aan Zutphenseweg 25. De woning zelf ligt op ongeveer 40 meter van de kruising af.

Verder liggen er binnen 100 meter van de kruising een vijftal uitritten van woonpercelen. Allen liggen ten noorden van de kruising, drie ten westen van de N348 en twee ten oosten. Net als bij de kruising is ook bij veel van deze uitritten het uitzicht beperkt vanwege de bomen, waardoor het op drukke momenten lastig kan zijn op het erf te verlaten. Deze problemen hebben in principe echter geen relatie met de kruising.

Verder wordt de N348 door één reguliere buslijn aangedaan: bus 81 tussen Zutphen en Deventer. Deze rijdt op werkdagen eens per half uur in beide richtingen. De dichtstbijzijnde bushalte ligt op ongeveer 120 meter ten noorden van de kruising.

Figuur 4, 5 en 6 geven een indruk van het plangebied en de omgeving.

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Uitgangspunten

Zoals uit voorgaande paragraaf blijkt, schiet de verkeersveiligheid op de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) tekort. Dit komt door een combinatie van beperkt zicht, het ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen en de verkeersdruk in de spits. Het risico op ongevallen, met name voor (brom)fietzers, is aanleiding om de verkeersveiligheid op de kruising te verbeteren.

In het verlengde van het rapport “Verkenning N348 Eefde-Deventer” (Arcadis, 2008), waarin voor het wegvak tussen Eefde en Gorssel diverse maatregelen en oplossingen zijn bedacht, is specifiek voor de kruising N348 Quatre Bras een onderzoek uitgevoerd naar de best passende kruispuntvorm ter verbetering van de verkeersveiligheid op en de oversteekbaarheid van de N348.

Aan de hand van vier mogelijke oplossingen (varianten) is een voorkeursvariant opgesteld die in de rapportage “Kruising N348- Quatre Brasweg / Flierderweg - Verkenning naar de best passende kruispuntvorm” (Grontmij, 2014) nader is toegelicht en uitgewerkt. Deze voorkeursvariant vormt de basis voor het inpassingsplan. Volledigheidshalve is de rapportage van de Grontmij als bijlage (nr. 1) bij de plantoelichting gevoegd.

Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat de voorkeursvariant naar aanleiding van ingekomen zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan op onderdelen is aangepast. In dit kader wordt ook verwezen naar de ‘Nota va Zienswijzen’ in bijlage 6 van deze plantoelichting.

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.

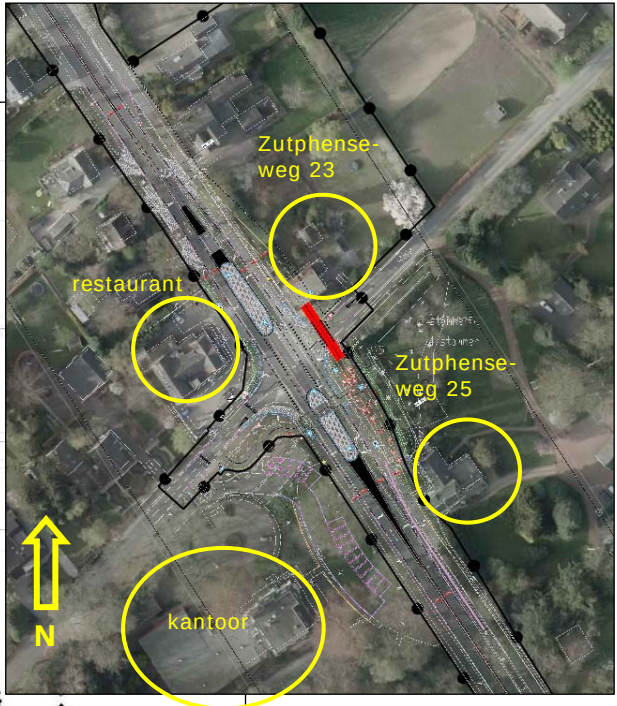
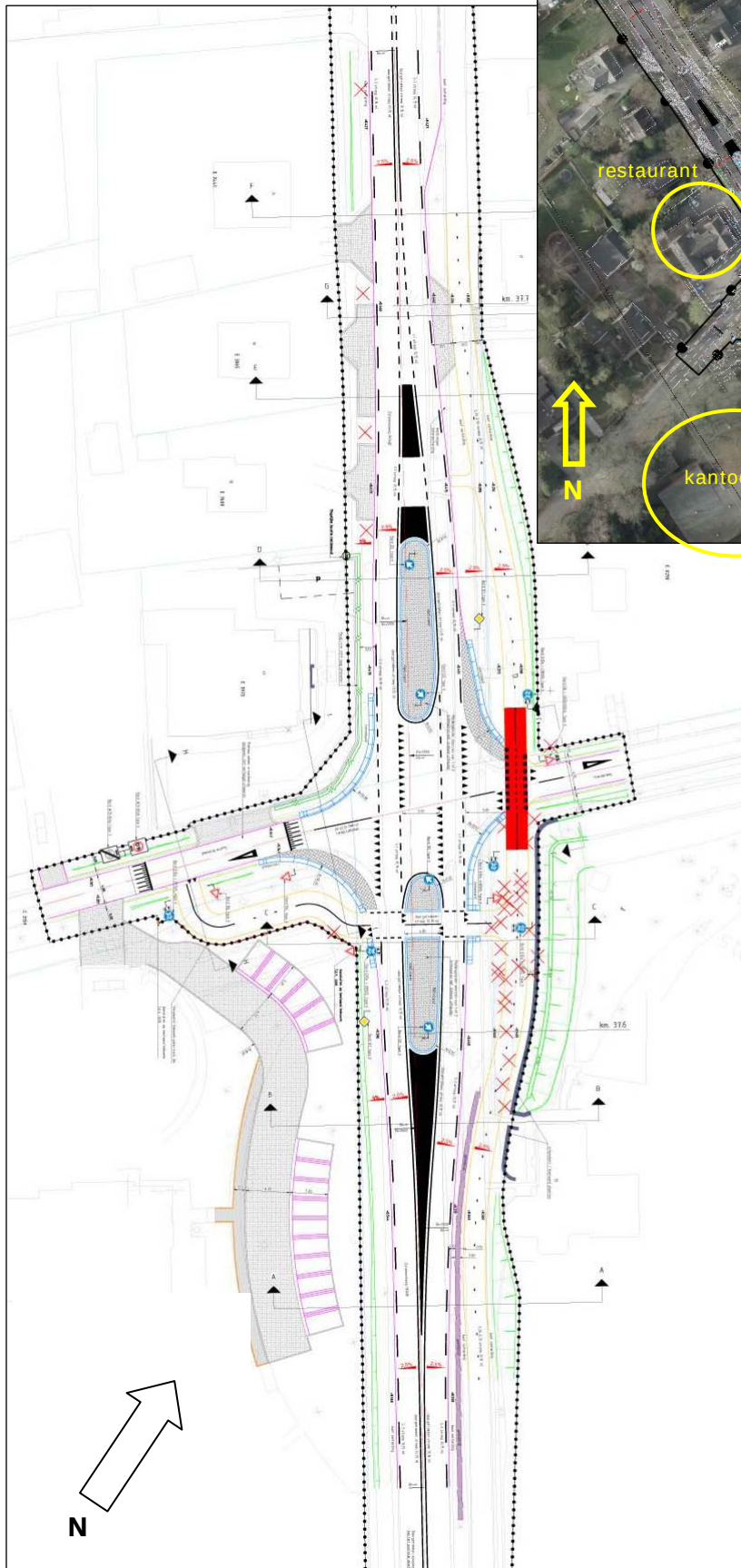
Van oudsher is de N348 de doorgaande hoofdweg tussen Zutphen en Deventer, de wegbreedte is hier dan ook op afgestemd. Dat moet ook wel, om twee tegemoet rijdende vrachtauto's elkaar met normale snelheid te laten passeren. De hoofdrijbaan is voorzien van landelijk geldende markering (dubbele asstreek,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

2.2.2 Nieuwe inrichting en ontwerpkeuzes

De aangepaste voorkeursvariant kenmerkt zich op hoofdlijnen door een verhoogde (fysieke) middengeleider vanuit de richting Gorssel en een verhoogde (fysieke) middengeleider vanuit de richting Eefde. De beoogde linksaf-strook uit de voorkeursvariant is daarmee komen te vervallen.

In de zuidelijke middengeleider is een oversteekvoorziening voor (brom)fietsers voorzien. Het fietspad dat parallel langs de N348 loopt wordt aan de kant van de Flierderweg uitgebogen en geaccentueerd door rood asfalt ter hoogte van de kruising met de Flierderweg). Daarnaast wordt een aantal zichtbeperkende bomen verwijderd.

In figuur 7 is het wegontwerp van de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 7: Ontwerp reconstructie kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg; Quatre Brasweg / Flienderweg), de zogenaamde 'aangepaste voorkeursvariant' (bron: provincie Gelderland / Grontmij, 14 juni 2016, bewerkt mRO)

Horizontaal alignement N348

Ten aanzien van het lengteprofiel van de provinciale weg zijn de volgende ontwerpkeuzes gemaakt:

- De westelijke rijstrook van de N348 (richting Eefde / Zutphen) is gestrekt. De oostelijke rijstrook (richting Gorssel / Deventer) wordt uitgebogen ten behoeve de middengeleider naar de Flierderweg.
- Om voldoende opstelruimte te creëren voor afslaand verkeer naar de Flierderweg wordt het fietspad ter hoogte van de kruising 5,5 meter uit de hoofdrijbaan gelegd. Hiermee ontstaat voldoende ruimte om een personenauto te laten opstellen zonder dat deze het fietspad bezet. Ter plaatse van de oversteek over de Flierderweg wordt het fietspad in rood asfalt uitgevoerd ten behoeve van betere zichtbaarheid en ter accentuering van de voorrangsregeling. Het (brom)fietspad heeft hier voorrang. Ten zuiden van de kruising wordt het fietspad ter hoogte van Zutphenseweg 25 weer 'teruggebogen' naar de huidige ligging. Ten noorden van de kruising gebeurt dit tussen de huisnummers 21 en 23.
- De rijstroken op de N348 worden in geluidsreducerend asfalt uitgevoerd.

Configuratie kruising

- Aan de zuidzijde van de oversteek wordt een verhoogde (fysieke) middengeleider aangebracht. Voor overstekende (brom)fietsers is hierin een onderbreking aangebracht (zie ook navolgende alinea 'Fietsinfrastructuur'). Door de verhoging en de uitbuiging zal de geleider als een obstakel ervaren worden, waardoor de rijsnelheid van autoverkeer op de N348 licht zal afnemen.
- Ten noorden van de oversteek vanuit de richting Gorssel wordt ook een verhoogde (fysieke) middengeleider gerealiseerd. In combinatie met de verhoogde middengeleider ten zuiden van de oversteek ontstaat er een beter zicht op het (brom)fietsverkeer waarmee de verkeersveiligheid verbetert. Bovendien zal het achteropkomende verkeer ter hoogte van de kruising niet meer kunnen inhalen door de twee fysieke middengeleiders.

Fietsinfrastructuur

- Voor (brom)fietsers van de N348 en Flierderweg naar de Quatre Brasweg en vice versa wordt een gefaseerde oversteek gerealiseerd. Overstekende (brom)fietsers kunnen in twee fasen oversteken, wat hun wachttijd aanzienlijk verkort. De middengeleider (breedte ca. 5 meter) biedt hen daarbij de nodige rugdekking. De oversteek biedt plaats aan beide rijrichtingen.
- Voor diezelfde (brom)fietsers is er tevens opstelruimte (ca. 5,5 meter) aan de oostzijde van de N348, zodat zij – ook in groepen – niet het doorgaande fietspad langs de N348 afdekken terwijl ze wachten.
- Aan de westzijde van de oversteek wordt het fietspad teruggebogen richting de Quatre Brasweg. Meteen ten westen van de uitrit van het restaurant sluit het fietspad aan op de rijbaan. (Brom)fietsers komende vanaf de N348 steken hier de Quatre Brasweg over. Ter attentieverhoging en ter regulering van de snelheid wordt ter plaatse een verkeersplateau aangebracht.
- Om (brom)fietsers aan de westzijde van de N348 voldoende ruimte en een logische rijlijn te bieden wordt de parkeervoorziening, als onderdeel van het kantoor aan de Zutphenseweg 42, verplaatst. Het fietspad wordt eromheen gebogen.

- Overstekende voetgangers kunnen van dezelfde faciliteiten gebruik maken als overstekende (brom)fietzers.

Zichtverbetering en attentieverhoging

De volgende maatregelen worden genomen ter verbetering van het zicht van/ naar de kruising en ter verhoging van de attentie ter plaatse:

- Een aantal bomen in de berm van de N348, allen aan de westzijde van de rijbaan, wordt gekapt om het oprijzicht vanaf de Quatre Brasweg naar de N348 te verbeteren. Verkeer vanaf de Quatre Brasweg kan hierdoor eerder verkeer op de N348 zien aankomen en beter / eerder inschatten of de N348 opgereden / overgestoken kan worden.
- De uitbuiging van de oostelijke rijbaan van de N348 en de twee fysieke middengeleiders zijn vanuit beide rijrichtingen van verre zichtbaar. Hierdoor zal naderend autoverkeer beter geattendeerd worden op de uitwisseling die op dit kruispunt plaatsvindt, en haar rijgedrag daarop aanpassen.
- Door het asfalt van de fietsoversteek over de Flierderweg in rood uit te voeren zal het fietspad voor afslaand verkeer vanaf de N348, de Quatre Brasweg en de Flierderweg meer opvallen. Automobilisten zullen daardoor meer rekening houden met naderend (brom)fietsverkeer.
- In de nadere detailuitwerking van de kruising zijn specifieke maatregelen denkbaar ten behoeve van zicht en attentie (zie ook paragraaf 'Nadere uitwerking').

2.2.3 Nadere uitwerking

Het voorlopig ontwerp (VO) dat als onderlegger is gebruikt voor het inpassingsplan zal worden opgewaardeerd naar een definitief ontwerp (DO), dat de basis vormt voor de uiteindelijke uitvoering. Daarin zullen ook nadere detailuitwerkingen van de kruising opgenomen worden, zoals specifieke maatregelen ten behoeve van zicht en attentie.

Bovendien zijn er naar aanleiding van de inloopavond van 27 november 2013 enkele specifieke zaken naar voren gekomen die ook in de DO-fase nader uitgewerkt worden.

Toegang tot parkeerterrein restaurant

Momenteel heeft het restaurant zowel aan de N348 als aan de Quatre Brasweg een uitrit. Mede vanwege de aanleg van de verhoogde (fysieke) middengeleider is het de bedoeling dat de inrit aan de N348 wordt afgesloten. De inrit aan de Quatre Brasweg wordt dan breder gemaakt, zodat ook de bevoorrading van het restaurant via deze inrit kan plaatsvinden.

Fietsroutering op kruispunt

Voor (brom)fietzers zijn er meerdere routes tussen Deventer en Zutphen beschikbaar. Eén daarvan loopt via de N348 en de bebouwde kom van Eefde (oude traverse). Een andere route leidt de (brom)fietzers vanaf de N348 via de Quatre Brasweg en de Mettrayweg.

Voor (brom)fietzers (ook groepen) verbetert de verkeersveiligheid in de voorkeursvariant structureel.

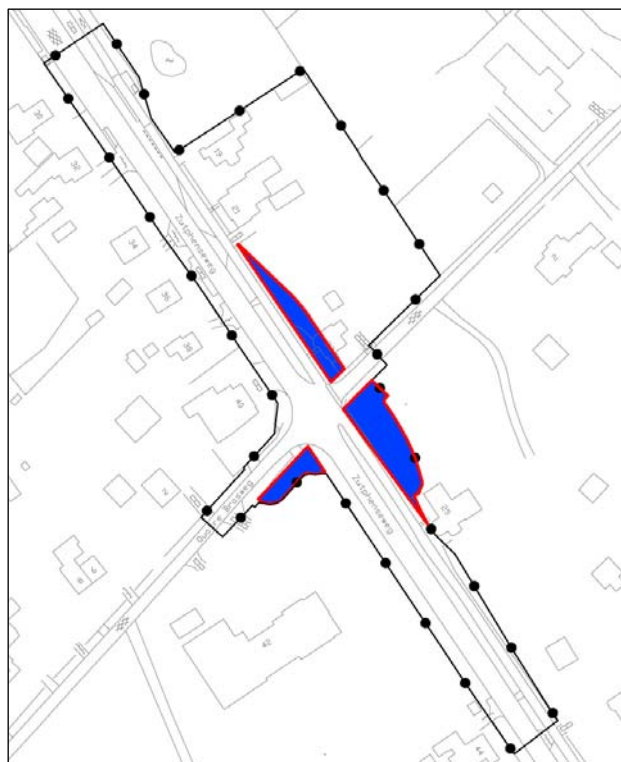
De regio Stedendriehoek is een studie gestart naar het invoeren van fietsruggengraden tussen de belangrijkste steden en dorpen in de regio. Voor het traject Zutphen – Deventer is reeds een inventarisatie uitgevoerd. Om de

fietsstroom beter te faciliteren wordt in de loop van 2016 een schetsontwerp voor dit traject opgeleverd.

2.3 Vertaling naar het inpassingsplan

Zoals reeds in paragraaf 1.4 van deze plantoelichting is aangegeven, past de uitvoering van het verkeerstechnisch ontwerp voor de kruising N348 Quatre Bras niet geheel binnen de bestemming 'Verkeer' zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' (en de partiële herziening daarvan). Met name vanwege de uitbuiging van de N348 in oostelijke richting is extra ruimte nodig, en dus een bestemmingswijziging naar 'Verkeer':

- In de zuidoosthoek van de kruising dient een deel van de tuin / het erf behorend bij de woning aan de Zutphenseweg 25 betrokken te worden bij de uitvoering van de plannen. Dit om plaats te bieden aan de uitbuiging van de hoofdrijbaan en het fietspad, en om beter oprijzicht te verkrijgen vanaf de Flierderweg naar de N348 vanuit Eefde / Zutphen.
- De woning aan de Zutphenseweg 23 (in de noordoosthoek van de kruising) dient te wijken ten behoeve van de uitbuiging en zichtverruiming.
- In de zuidwesthoek dient de huidige parkeervoorziening, als onderdeel van het kantoor aan de Zutphenseweg 42, te worden verplaatst. Daarmee wordt ruimte gecreëerd voor het fietspad van / naar de Quatre Brasweg en de fietsoversteek over de N348.



Figuur 8: Gronden (in blauw) die middels voorliggend inpassingsplan worden gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer'

In figuur 8 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 Quatre Brasweg – Flierderweg, planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt.

Verder geldt dat de gronden behorend bij de percelen aan de Zutphenseweg 19, 21 en 23 ook deel uitmaken van het plangebied. Reden is de benodigde herbestemming van het perceel Zutphenseweg 23, aangezien het nieuwe

wegontwerp gedeeltelijk over het perceel loopt en de bestaande woning gesloopt dient te worden. Voor de gronden van het perceel Zutphenseweg 23 die geen bestemming 'Verkeer' hebben gekregen, en dus ook niet behoren tot het verkeerstechnisch ontwerp, dient een passende bestemming opgenomen te worden. In dit kader is aangesloten bij de bestemming 'Groen' uit het aangrenzende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010'.

Voor dit perceel is bovendien een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied') die de mogelijkheid biedt om op termijn de gronden (weer) te wijzigen naar een woonbestemming. Reden is de sloop van de woning op het perceel Zutphenseweg 23 en tegelijkertijd de wens om het perceel opnieuw her in te richten. Deze herinrichting is momenteel nog niet duidelijk, maar gezien de ligging van het perceel in een cluster van 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.

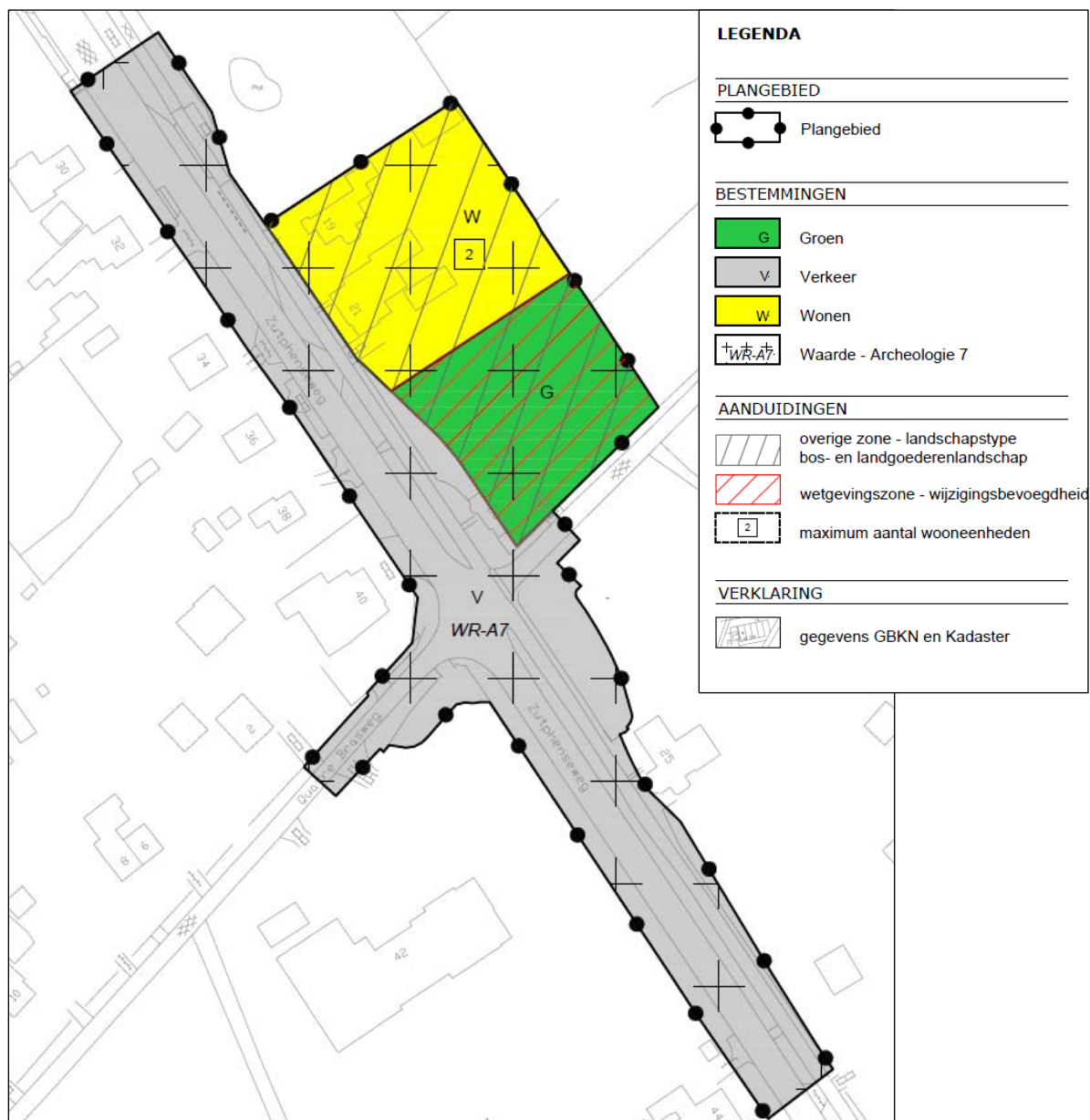
Bovendien geldt dat het perceel Zutphenseweg 23 vanuit planologisch oogpunt in de huidige situatie gekoppeld is aan de (woon)percelen Zutphenseweg 19 en 21. Dit heeft te maken met de gekozen systematiek in het geldende bestemmingsplan waarbij de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' (3) voor deze woningen gezamenlijk van toepassing is. Nu het de bedoeling is dat de woning op het perceel Zutphenseweg 23 gesloopt wordt, is voor de aangrenzende percelen Zutphenseweg 19 en 21 de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' (2) opgenomen.

Naast deze woonbestemming 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 aanduiding 'overige zone – landschapstype bos- en landgoederenlandschap'.

De aanduiding 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied' en 'overig – beschermingszone natte landnatuur' zijn niet in het inpassingsplan vertaald. Reden is dat deze aanduidingen alleen betrekking hebben op agrarische activiteiten. Omdat er geen agrarische bestemming in het plangebied voorkomt, is het niet zinvol om deze gebiedsaanduidingen in het inpassingsplan op te nemen.

Verder heeft de gemeente Lochem recent een nieuw archeologiebeleid opgesteld (zie hiervoor ook paragraaf 4.8). De verbeelding en de regels zijn hierop afgestemd. Het plangebied ligt geheel binnen de bestemming 'Waarde-Archeologie 7' (lage archeologische verwachtingswaarde).

In figuur 9 is een weergave van de verbeelding opgenomen.



Figuur 9: Uitsnede verbeelding 'Inpassingsplan Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg, 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 'Kruising N348- Quatre Brasweg / FLierderweg - Verkenning naar de best passende kruispuntvorm') is hiervoor de basis gelegd. Verder wordt opgemerkt dat de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' niet van toepassing is op infrastructurele projecten. De woonbestemming die met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt (gronden Zutphenseweg 23), is aan te merken als "kleinschalige ontwikkeling", niet zijnde een stedelijke ontwikkeling 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;
- Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur);
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Relatie met het plangebied

Met uitzondering van het Natuur Netwerk Nederland (waarop in paragraaf 4.4 van deze plantoelichting nader wordt ingegaan) maakt het plangebied voor de reconstructie van de N348 Quatre Bras geen deel uit van een van de bovengenoemde gebieden. Daarmee zijn de ontwikkelingen niet strijdig zijn 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 paragraaf 4.6 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 geluidhinder, Wet luchtkwaliteit, besluit externe veiligheid, Flora- en faunawet en de Erfgoedwet. Op deze aspecten zal respectievelijk in paragraaf 4.2, 4.3, 4.4, 4.7 en 4.8 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 N348 Quatre Bras mogelijk gemaakt, met als primair doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast het bevorderen van de doorstroming.

De beoogde reconstructie wijkt daarmee niet af van het beleid op hoofdlijnen van de provincie Gelderland wat betreft de realisatie van infrastructuur.

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 de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen passend bij de provinciale aanpak van ambities en doelen in de Omgevingsvisie.

In relatie tot het project 'reconstructie kruising N348 Quatre Bras' (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) te Eefde is vooral het aspect 'natuur en landschap' van belang die een nadere afweging, c.q. onderbouwing, behoeft.

Hoewel sprake is van een intrekgebied waarop het beschermingsregime van artikel 2.6 van de Omgevingsverordening van toepassing is, is in overeenstemming met artikel 2.6.3.1 van de Omgevingsverordening geen bestemming opgenomen die de winning van fossiele energie etc. mogelijk maakt. Hiermee is het plan in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

Natuur en landschap

Het omgevingsbeleid voor natuur en landschap wordt namelijk bepaald door 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.

Het plangebied ligt deels binnen de GO. Het betreft de locatie waar de uitbuiging van het fietspad en oversteekplaats aan de zuidzijde van de Flierderweg wordt gerealiseerd. Ook de Zutphenseweg is ingetekend als GO, maar de weg zelf heeft geen ecologische waarde. De berm aan de westzijde van de weg valt ook onder de GO. Ten zuiden van het plangebied ligt een houtwal die tot het GNN hoort.

Om de effecten van de beoogde reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras op de natuur in beeld te brengen en aan te tonen dat door de plannen de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk niet significant aangetast worden, is door adviesbureau Ecogroen een effectbeoordeling in de vorm van een natuurtoets uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen herstructurering van het kruispunt geen negatieve effecten op de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het betreffende GNN/GO-deelgebied heeft. In paragraaf 4.7 wordt hierop nader ingegaan.

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.

Binnen de kaders van het project voor de reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras is gezocht naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er zijn weliswaar alternatieven voor een structurele aanpak van de N348 voor het traject tussen Eefde en de A1 bij Deventer denkbaar, maar die passen niet binnen de beschikbare (financiële)kaders. In paragraaf 1.2.4 van deze plantoelichting is hierop reeds ingegaan.

Nu daarmee grootschalige aanpassingen van de baan zijn, ligt de focus op de aanpak van het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg en het kruispunt N348 Jodendijk – Scheuterdijk.

Met het voorliggende inpassingsplan wordt nu invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het kruispunt N348 Quatre Brasweg – Fliederweg 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.

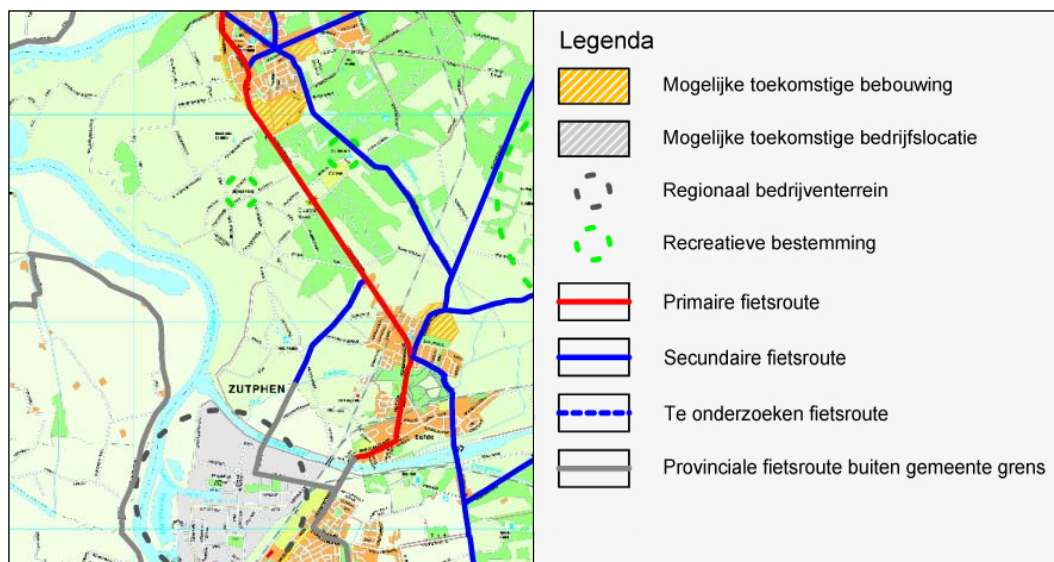
Het totale fietsnetwerk in Lochem is opgebouwd uit zogenaamde primaire en secundaire routes. De primaire fietsroutes bestaan in beginsel uit vrijliggende (brom)fietspaden. Binnen het netwerk van primaire routes vindt in principe geen menging met het overige verkeer plaats. Het kruisen van de meest prominente 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. Daarmee is het ook een belangrijke (primaire) fietsroute.

De N348 is de afgelopen jaren onderwerp van onderzoek geweest ('Corridorstudie N348 Zutphen - Deventer' en 'Verkenning N348 Eefde Deventer'). De gemeente Lochem heeft met betrekking tot de herinrichting van de kruising Quatre Bras in het bestuurlijk overleg met de provincie Gelderland haar steun uitgesproken voor de voorkeursvariant, zoals die in de 'Verkenning naar de best passende kruispuntvorm' (Grontmij, 2014) is weergegeven en toegelicht.

Naast de extra linksaf-strook vanuit richting Gorssel voor gemotoriseerd verkeer, vormt de verbeterde fietsverbinding en fietsoversteek een belangrijk onderdeel van de reconstructie.



Figuur 10: Fietsnetwerk Lochem (bron: Nota Mobiliteit 2008)

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 N348 Quatre Bras past binnen de uitgangspunten die de provincie hanteert bij de reconstructie van provinciale wegen. De aanpak past bovendien binnen het rijksbeleid, alsook het regionale en gemeentelijke beleid. De herinrichting van de kruising met als primair doel een verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt Quatre Bras (zowel voor gemotoriseerd verkeer alsook voor langzaam verkeer), zijn maatregelen die naadloos aansluiten bij de beleidsvisie van de gemeente Lochem.

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 het algemeen kan worden gesteld dat de beoogde herinrichting van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) vooral tot doel heeft om ervoor te zorgen dat een betere verkeersveiligheid en oversteekbaarheid 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 ter hoogte van de kruising 'Quatre Bras' 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

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege een weg bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. De Wgh stelt 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.

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 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 53 dB.

Bij fysieke wijzigingen van een bestaande weg dient nagegaan te worden of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Dit is het geval 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 1,5 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde als gevolg van deze wijziging.

Dit laatste dient per woning inzichtelijk gemaakt te worden. Het kan dus zo zijn dat voor de ene woning wel sprake is van reconstructie en voor de andere woning niet.

Indien er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidsbelasting tot aan het maatgevende jaar ongedaan te maken (bijvoorbeeld door toepassing van een geluidsscherm).

Hierbij is niet alleen van belang of het technisch mogelijk is om dergelijke maatregelen te treffen, ook het kostenaspect is van belang. Er wordt daarom ook beoordeeld of maatregelen als geluidsschermen per woning waar sprake is van reconstructie, niet te duur zouden worden.

Naast het kostenaspect kunnen tenslotte nog bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke aard bestaan tegen het realiseren van bepaalde geluidsmaatregelen.

Wanneer sprake is van reconstructie en er kunnen geen of onvoldoende doelmatige maatregelen worden getroffen om de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie terug te brengen tot de toetswaarde, kan het bevoegd gezag in een aantal vast omschreven situaties een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidsbelasting vaststellen, met dien verstande dat deze de maximaal toelaatbare waarde van de Wgh niet te boven mag gaan.

4.2.2 Geluid in relatie tot de herinrichting van de kruising Quatre Bras

Om te bepalen of er als gevolg van de beoogde herinrichting van het kruispunt N348 Quatre Bras (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh en de eventuele geluidstoename binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders blijft, is door de Omgevingsdienst Regio Nijmegen een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hieronder opgesomd. De volledige rapportage is als bijlage 2 bij deze plantoelichting opgenomen.

Reconstructietoets Zutphenseweg

In het onderzoek komt naar voren dat er tussen 2016 en 2028 geen toenames van meer dan 1,5 dB voorkomen vanwege de Zutphenseweg. De grootste toename vindt plaats bij de woning Quatre Brasweg 2 en bedraagt 0,9 dB. De rekenresultaten en toetsing wordt weergegeven in bijlage 6 van het akoestisch onderzoek.

Reconstructietoets Quatre Brasweg / Flierderweg

In het onderzoek komt naar voren dat er tussen 2016 en 2028 geen toenames van meer dan 1,5 dB voorkomen vanwege de Quatre Brasweg en Flierderweg. Door de lage verkeersintensiteiten op deze wegen blijven in zowel de huidige als toekomstige situatie de geluidbelastingen onder de 48 dB. De rekenresultaten en toetsing worden weergegeven in bijlage 7 van het akoestisch onderzoek.

¹ Akoestisch onderzoek Aanpassing kruising "Quatre Bras" Eefde (N348), Omgevingsdienst Regio Nijmegen, 27 augustus 2016

Saneringswoningen

In het onderzoeksgebied zijn niet-afgehandelde saneringswoningen aanwezig. Saneringswoningen zijn woningen waarvan de geluidsbelasting (als etmaalwaarde) in 1986 al hoger was dan 60 dB(A). Doordat er geen “reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder” optreedt, is er geen verplichting om voor deze woningen een saneringsprogramma op te stellen.

Cumulatie en gevolgen elders

In bijlage 8 van het akoestisch onderzoek worden de gecumuleerde rekenresultaten weergegeven. Deze zijn in tegenstelling tot de resultaten in bijlage 6 en 7 van het onderzoek zonder aftrek art. 110g. Ook cumulatief blijven de toenames echter onder 1,5 dB. Gezien deze resultaten zijn er geen relevante effecten buiten het plangebied te verwachten.

Geluidcontouren Zutphenseweg 23

In verband met de mogelijke herontwikkeling van het perceel Zutphenseweg 23 (via een wijzigingsbevoegdheid) zijn ook de geluidcontouren van de Zutphenseweg ter hoogte van dit perceel in beeld gebracht. In dit kader wordt verwezen naar figuur 3 van het akoestisch onderzoek.

De contouren zijn bepaald na aftrek conform artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Nieuwbouw kan plaats vinden tot de 53 dB contourlijn. Hiervoor is wel een hogere waarde benodigd, welke aangevraagd kan worden bij de gemeente Lochem. Indien uitgegaan wordt van vervangende nieuwbouw, is het hoogste geluidniveau 58 dB.

4.2.3 Conclusie

Op grond van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat er met de beoogde herinrichting van de kruising ‘N348 Quatre Bras’ geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Er hoeven derhalve geen aanvullende maatregelen voor geluid getroffen te worden noch hogere waarden verleend te worden. Hiermee wordt voldaan aan de bepalingen die de Wgh stelt en welke gelden vanuit het Gelders geluidbeleid.

Ook is de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid (nieuwbouw woning op het perceel Zutphenseweg 23) onder voorwaarden mogelijk. Om van deze mogelijkheid gebruik te maken zal nog wel een planologische procedure doorlopen moeten worden, evenals een hogere waarden procedure. Uit het bovengenoemde reconstructieonderzoek wegverkeerslawaaï blijkt evenwel dat dit onderdeel van het inpassingsplan uitvoerbaar is.

Bezien vanuit het aspect geluid zijn er geen belemmeringen voor onderhavig inpassingsplan, mits aan de voorwaarden (doorlopen hogere waarden procedure in het kader van de Wgh, als onderdeel van de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Zutphenseweg 23) wordt voldaan. De genoemde hogere waarden procedure moet dus uitsluitend doorlopen worden indien middels de wijzigingsbevoegdheid een nieuwe woning aan de Zutphenseweg 23 wordt gerealiseerd.

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 Wlk 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 PM_{10} of NO_2 . Deze grenswaarde is gesteld op $40 \mu g/m^3$. Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} als NO_2 . 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 PM_{10} . De grenswaarde voor $PM_{2,5}$ is gesteld op $25 \mu g/m^3$.

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 vertegenwoordigt 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.

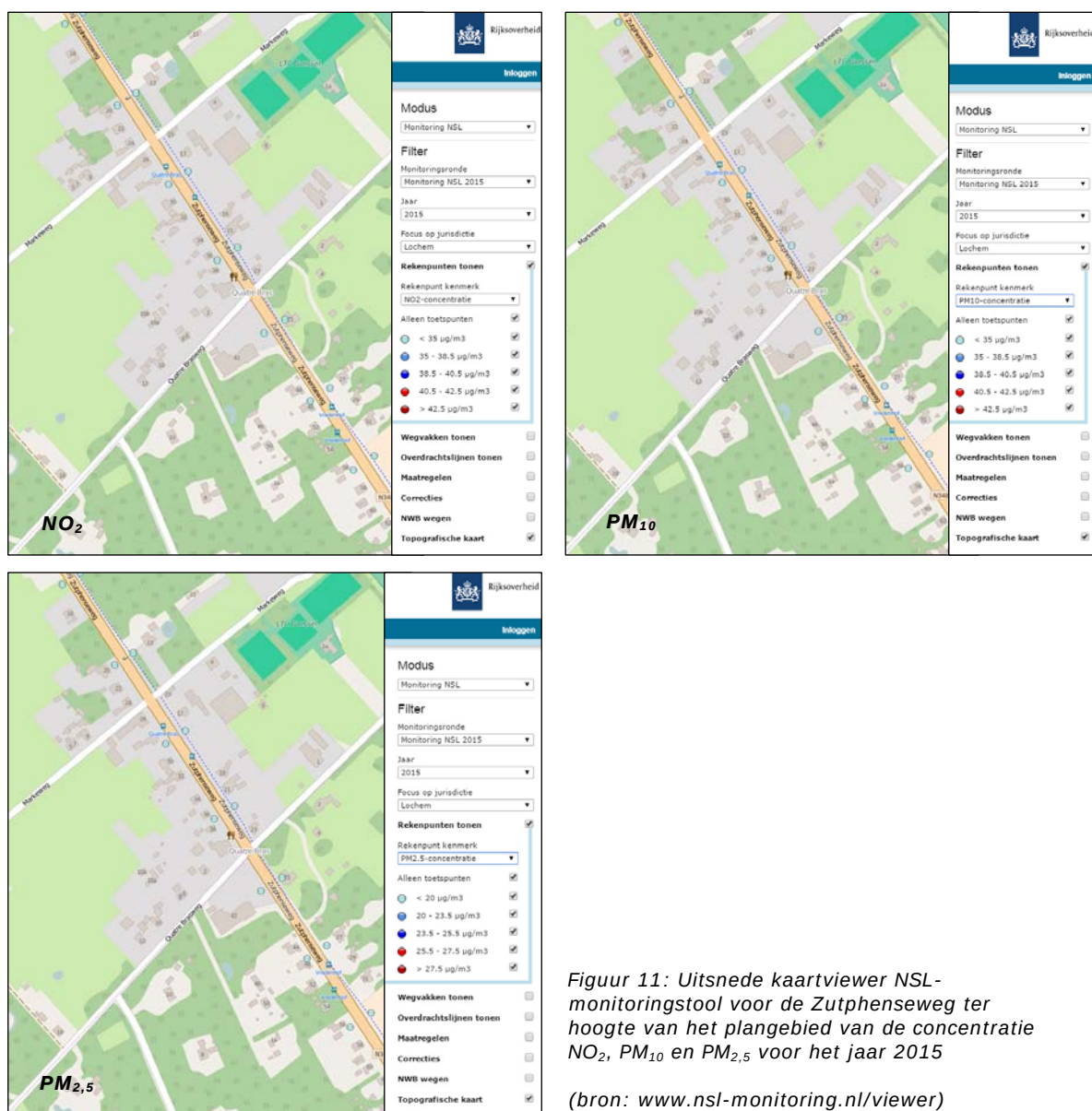
4.3.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Het voorliggende inpassingsplan beoogt de reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het betreft een herinrichting waarmee vooral de verkeersveiligheid op de betreffende kruising beoogd wordt. Een toename van het aantal verkeersbewegingen is niet aan de orde. Met andere woorden, door de aanpassing van de kruising zullen de capaciteit van de weg en het aantal verkeersbewegingen niet toenemen. De herinrichting van de kruising draagt dus niet in betekenende 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 N348 (Zutphenseweg) niet overschreden. Dit blijkt uit de monitoringsrapportages van het Nationale Samenwerking Lucht (NSL), in combinatie met raadpleging van de NSL-monitoringstool. In bijgaande figuur 11 is dit in beeld gebracht.

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.



Figuur 11: 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)

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

In of nabij het plangebied zijn geen buisleidingen gelegen waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

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 is een (minimale) verbetering opgetreden 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.

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 Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) wordt de samenstellingswaarde in de bovengrond in de regel overschreden. Deze overschrijdingen zijn veelal in dusdanige gehalten / concentraties aanwezig dat aanvullende maatregelen niet noodzakelijk worden geacht. Verwacht wordt dan ook dat de herinrichting van de weg, gezien vanuit milieuhygiënisch oogpunt, geen beletsel vormt.

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 kruising N348 Quatre Bras en de direct aangrenzende gronden. Het betreft een voorrangskruising op de N348 (Zutphenseweg) met de Quatre Brasweg en Flierderweg. Daarbij geldt dat de (woon)percelen gelegen aan de Zutphenseweg 19, 21 en 23 eveneens deel uitmaken van het plangebied.

Het totale plangebied is ca. 11.700 m² groot. Hiervan is ruim de helft bestemd voor verkeersdoeleinden, waarbinnen wegen, paden en bermen liggen. Op de percelen Zutphenseweg 19, 21 en 23 zijn een drietal vrijstaande woningen met bijbehorende gebouwen aanwezig. In totaal gaat het om ca. 620 m² aan gebouwen.

Oppervlaktewater en waterkeringen

In het plangebied is geen oppervlaktewater (waterpartijen en –gangen) aanwezig. Ditzelfde geldt voor waterkeringen of kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen). 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. Wel ligt het gebied in een zogenaamd intrekgebied. Hierop is het beschermingsregime van artikel 2.6 van de Omgevingsverordening van toepassing. In overeenstemming met artikel 2.6.3.1 van de Omgevingsverordening is in het voorliggende inpassingsplan geen bestemming opgenomen die de winning van fossiele energie etc. mogelijk maakt. Hiermee is het plan in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

Bodem en geohydrologie

Op grond van de bodemkaart blijkt dat in het plangebied vooral veldpodzolgronden met zwaklemig fijn zand aanwezig zijn. Wanneer de grondwatertrappenverdeling wordt vergeleken met het voorkomende bodemtype, blijkt dat over het algemeen rekening gehouden

moet worden met grondwatertrap VII. 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

Wateroverlast (oppervlaktewater) en waterberging

Binnen het profiel van de huidige wegen is er ca. 3.700 m² verharding aanwezig, exclusief verharding ten behoeve van in- en uitritten van aangrenzende percelen.

Bij de uitvoering van de plannen zal een deel van de aanwezige bermen naast de wegen worden verhard, met name als gevolg van de uitbuiging van de oostelijk rijbaan. Na de beoogde reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras is er ca. 4.180 m² aan verharding binnen het profiel van de wegen aanwezig. In figuur 12 is dit in beeld gebracht.

Hoewel daarmee het verharde oppervlak in de nieuwe situatie 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.



Figuur 12: Overzicht verharding in relatie tot groen (onverhard) in de bestaande situatie (links) en nieuwe situatie (rechts)

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.

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 en te infiltreren in de bodem.

Grondwaterkwaliteit

In de toplaag van de aangrenzende bermen kan 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.

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?	Nee	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?	Nee	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 perceelstoppen of andere wateren?	Nee	1
	5. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Nee	1
	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
# 17 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 zijn er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen te verwachten voor de voorgestane ontwikkeling in het plangebied. 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 Quatre Bras op de natuur, is door advies- en ingenieursbureau Ecogroen een natuurtoets² uitgevoerd. Deze is integraal als bijlage bij de deze plantoelichting opgenomen. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hieronder weergegeven.

Flora- en faunawet

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat in het plangebied enkele beschermde soorten voorkomen en verwacht worden. Het betreft Huismus en (overige) broedvogels. Ook zijn de omstandigheden in het plangebied geschikt voor enkele laag beschermde zoogdieren en amfibieën, zodat deze hier te verwachten zijn. Overige zwaardere beschermde soorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht.

Voor aanwezige laag beschermde zoogdieren en amfibieën geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ingrepen. Wel is de algemene zorgplicht van kracht. Indien de bebouwing aan Zutphenseweg 23 wordt gesloopt, is aanvullend onderzoek naar Huismus nodig. Het opgaand groen binnen het plangebied biedt broedgelegenheid voor diverse vogels. Deze genieten in het broedseizoen strikte bescherming. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren wordt aantasting en verstoring voorkomen.

Voorts wordt aangegeven dat de aanwezige bomen binnen het plangebied geen holtes bevatten die potentieel geschikt zijn voor boombewonende

² Effectbeoordeling herstructurering N348 Quatre Bras, Eefde – Beoordeling in het kader van de Flora- en faunawet, het Gelders Natuurnetwerk en de Natuurbeschermingswet 1998 (Ecogroen, 27 juni 2016)

vleermuizen. Ook de woning aan de Zutphenseweg 23 is niet geschikt voor vleermuizen.

Wel kan het plangebied gebruikt worden als foerageergebied door enkele soorten vleermuizen. Het betreft hier geen essentieel onderdeel van het leefgebied, aangezien er veel verkeer en (straat) verlichting aanwezig is. Daarnaast is door de beperkte plantenvariatie de insectenrijkdom vrij laag. Gezien de laanbeplanting langs de Zutphenseweg kan deze als vliegroute worden gebruikt.

Het plangebied blijft geschikt als foerageergebied, ook na uitvoering van de plannen. Bovendien blijft de laanfunctie en daarmee een eventuele vliegroute behouden. Negatieve effecten zijn derhalve uitgesloten.

Gelders Natuurnetwerk

Het plangebied ligt geheel buiten de begrenzing van het GNN. De ontwikkelingen vinden deels binnen de GO plaats. Het project betreft een kleinschalige ontwikkeling, dat binnen de GO is toegestaan: de weg wordt landschappelijk ingepast en de herinrichting heeft geen negatieve effecten op de bestaande en potentiële waarden.

Door de aarden wal met inheemse (struik)soorten in te planten en een haag bij het Chinees restaurant te realiseren, kan het project bijdragen aan verbetering van het leefgebied voor aanwezige soorten zoals Huismus en andere broedvogels. Daarbij wordt opgemerkt dat de genoemde haag niet noodzakelijk is voor de instandhouding het leefgebied.

Door de bermen waar mogelijk in te zaaien met een kruidenmengsel en deze extensief te beheren, wordt de ecologische kwaliteit en biodiversiteit verhoogd. Op deze wijze draagt het project bij aan de bestaande en potentiële waarden van de GO ter plaatse.

Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied ligt niet in een gebied dat beschermd is onder de Nbw. Het meest dichtbij gelegen Natura 2000-gebied betreft 'Rijntakken' op circa 1,1 kilometer afstand ten zuidwesten van het plangebied (zie figuur 14). Het meest nabij gelegen ander Natura 2000-gebied of Beschermde Natuurmonument betreft 'Landgoederen Brummen', op ruim 7 kilometer in zuidwestelijke richting. Andere Natura 2000-gebieden of Beschermde Natuurmonumenten liggen op meer dan 10 kilometer afstand.

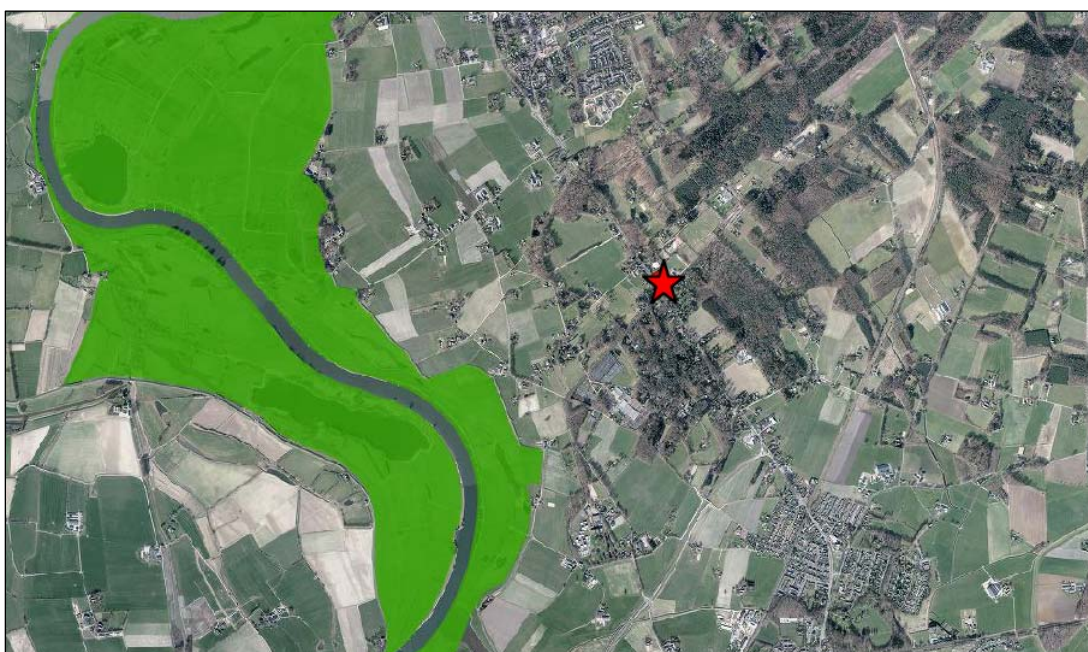
Omdat het plangebied niet in Natura 2000-gebied ligt, zijn directe negatieve effecten zoals aantasting van habitattypen en leefgebied van soorten uitgesloten. Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken en de aard en omvang van de werkzaamheden, worden effecten door licht, geluid en trillingen eveneens uitgesloten.

Als gevolg van stikstofdepositie zijn evenmin negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Rijntakken te verwachten. De tijdelijke depositie van stikstof gedurende de werkzaamheden als gevolg van machines zijn zeer lokaal, beperkt van omvang en van korte duur. De herinrichting heeft als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er gaat geen directe verkeersaantrekkende werking van deze maatregelen uit. Ook blijft de snelheid gelijk. Na afronding van de werkzaamheden is dan ook geen sprake van extra stikstofdepositie. Negatieve effecten op de instand-

houdingsdoelen van Natura 2000-gebied Rijntakken zijn derhalve uitgesloten. Ditzelfde geldt voor andere Natura 2000-gebieden.



Figuur 13: Ligging plangebied (asterisk) ten opzichte van begrenzing GNN (donkergroen) en GO (lichtgroen). Inzet: ligging plangebied waar maatregelen plaatsvinden ten opzichte van de begrenzing GNN/GO (bron: figuur 3.1 uit de Natuurtoets van Ecogroen, 27 juni 2016)



Figuur 14: Ligging plangebied (rode asterisk) ten opzichte van begrenzing Natura 2000-gebied Rijntakken (bron: figuur 4.1 uit de Natuurtoets van Ecogroen, 27 juni 2016)

4.7.5 Conclusie

Op grond van de uitgevoerde natuurtoets en bijbehorende effectbeschrijving wordt geconcludeerd dat het aspect ecologie de vaststelling van het inpassingsplan niet in de weg staat.

Wel dient voorafgaand aan de sloop van de woning op het perceel Zutphenseweg 23 een aanvullend onderzoek naar Huismus uitgevoerd te worden. Bovendien dient uitvoering van de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden, zodat aantasting en verstoring voorkomen wordt. In het kader van de algemene zorgplicht voor ook laag beschermde zoogdieren en amfibieën kunnen de werkzaamheden het beste in de periode september-oktober worden uitgevoerd.

Tot slot dient bij de definitieve uitwerking van de plannen aandacht besteed te worden aan de aanplant van inheemse struiken en ingezet te worden op extensief beheer van de bermen zodat het project bijdraagt aan de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het GO-gebied 't Joppe. Laatstgenoemde is overigens regulier beleid binnen de provincie Gelderland.

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

Naar aanleiding van de bovengenoemde Wamz heeft de gemeente Lochem 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

Op grond van de archeologische beleidskaart van de gemeente Lochem heeft het gehele plangebied een lage archeologische verwachting (categorie 7). Een dergelijke verwachting wordt als volgt omschreven:

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).

Vertaling in het inpassingsplan

Een groot deel van de werkzaamheden vindt plaats op het huidige tracé van de N348 dat nu al een verkeersbestemming heeft. Voor werkzaamheden op deze gronden is geen archeologisch onderzoek verplicht, omdat deze gronden ten behoeve van de aanleg van de weg al zijn geroerd en ook de bestemming niet wijzigt. Een aantal inrichtingsmaatregelen als onderdeel van de herstructurering van de kruising N348 Quatre Bras vormen hierop een uitzondering, te weten:

- de uitbuiging van de oostelijke rijbaan en het fietspad in de noordoost- en zuidoosthoek van de kruising;
- de aansluiting van het fietspad met de Quatre Brasweg in de zuidwesthoek van de kruising.

De gronden waar deze maatregelen uitgevoerd worden zijn momenteel in gebruik als woning, tuin/erf bij de woning, parkeerterrein en onverharde stroken grond langs wegen (berm). In totaal gaat het om een gebied van ca. 2.000 m² groot. De grondwerkzaamheden in het gebied met 'categorie 7' vallen daarmee onder de vrijstelling voor archeologisch onderzoek omdat pas vanaf 2.500 m² nader onderzoek verplicht is. Met andere woorden, voorafgaand aan de werkzaamheden is geen archeologisch onderzoek nodig. Desalniettemin is de bovengenoemde categorie voor de bescherming van de archeologische (verwachtings)waarde vertaald in de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 7'. De dubbelstemming fungeert in dit kader meer als signaleringsfunctie. De bijbehorende regels zijn daarbij afgestemd op het

'Paraplubestemmingsplan Archeologie' zoals dat op 20 januari 2014 door de gemeenteraad van Lochem is vastgesteld.

Ondanks de lage verwachting op archeologische resten kan een zogenaamde toevalsvondst echter niet worden uitgesloten. In het algemeen geldt dat indien er bij de uitvoering van de werkzaamheden archeologische grondsporen worden aangetroffen en/of vondsten worden gedaan, deze conform de Erfgoedwet artikel 5.10 dienen te worden gemeld bij het bevoegd gezag.

4.8.3 Conclusie

Het aspect archeologie staat de uitvoerbaarheid van de beoogde reconstructie van de kruising N348 Quatre Bras (Zutphenseweg / Quatre Brasweg / Flierderweg) op voorhand niet in de weg.

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 Quatre Brasweg en de Flierderweg 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. Dit geldt ook voor de laanbeplanting langs de N348 (Zutphenseweg).

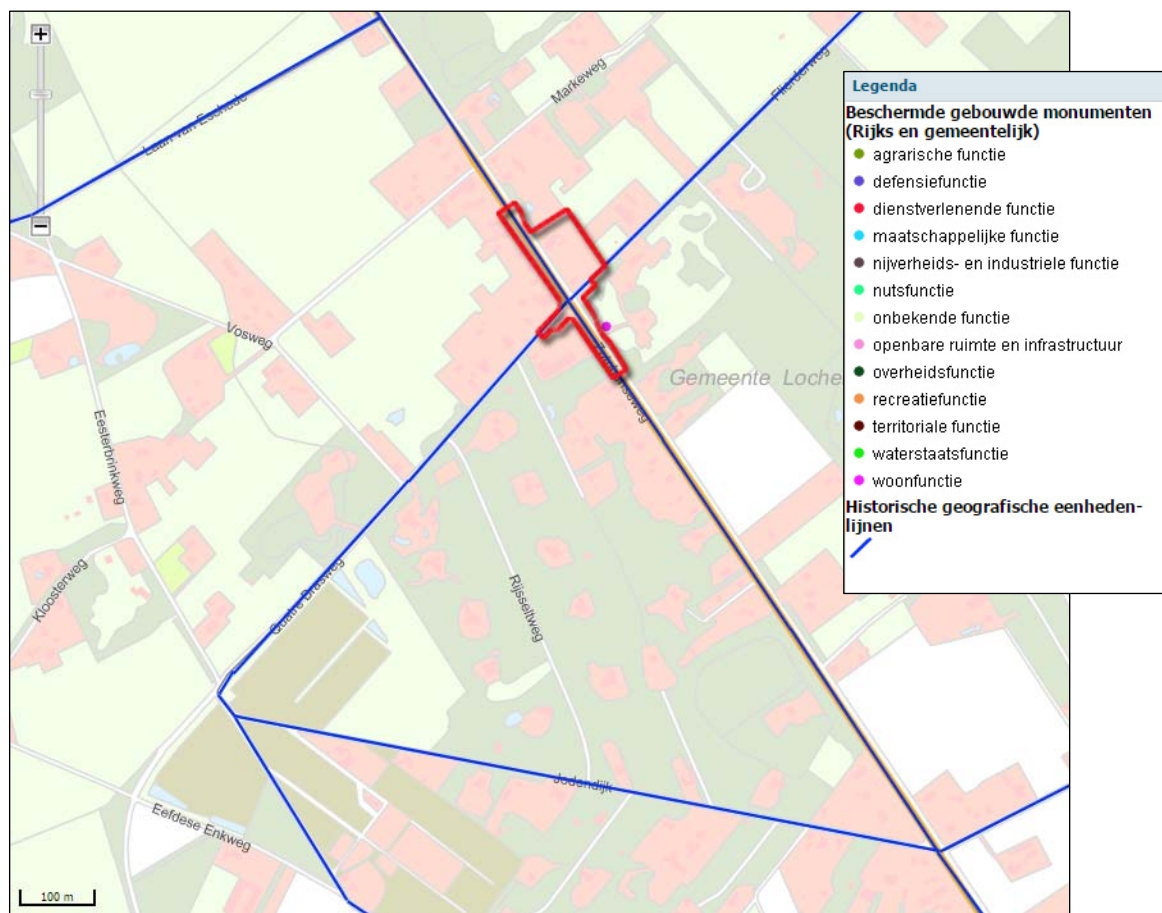
De reconstructie van het kruispunt N348 Quatre Bras met relatief kleinschalige inrichtingsmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, staat deze kleinschaligheid niet in de weg.

Verder liggen er in het plangebied geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Wel is er direct grenzend in het zuidoosten van het plangebied een gemeentelijk monument aanwezig (Zutphenseweg 25 – woonhuis Quatre Bras). De redengevende (monument)omschrijving voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst luidt als volgt:

"Het object is van architectuurhistorische waarde omwille van de gaaf bewaard gebleven hoofdvorm, de detaillering en het materiaalgebruik. Het pand kent een lange historie (ontstaan vanaf het midden van de 19^e eeuw) en

heeft een ongewone plattegrond. De bijzondere detaillering in onder andere zichtbaar aan de driezijdig afgesloten zijgevel en de zeer rijk uitgevoerde dakkapellen, dakruiter en windvaan.

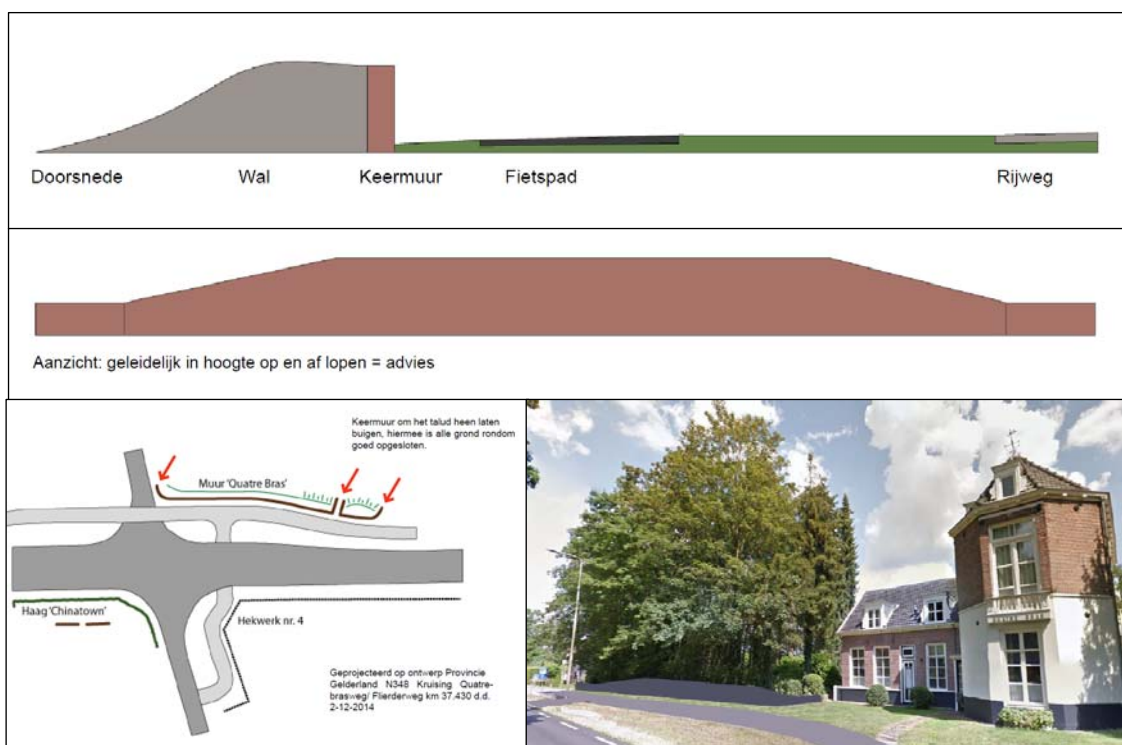
Het object heeft een situeringswaarde omwille van de markante situering op de hoek van de Zutphenseweg en de Flierderweg.”



Figuur 15: Cultuurhistorische waarden ter hoogte van het plangebied
(bron: Themakaart 'Historisch landschap, historische stedenbouw en archeologie', website provincie Gelderland)

Hoewel met de beoogde reconstructie van het kruispunt N348 Quatre Bras de monumentale woning ongewijzigd blijft, wordt een deel van de tuin wel betrokken bij de herinrichting, vooral ten behoeve van de uitbuiging van het fietspad. Hiervoor moet een deel van de aanwezige beplanting (en wal) ten noorden van het woonhuis Quatre Bras verwijderd worden.

Om het monument en bijbehorende perceel in relatie tot de (inrichtings)maatregelen goed op elkaar af te stemmen, is door adviesbureau Eelerwoude een inrichtingsplan opgesteld. In dit plan, 'Kruising Zutphenseweg (N348) – Flierderweg, Huize Quatre Bras' genaamd, wordt voorgesteld om passend bij de stijl van Huize Quatre Bras een (gemetselde)keermuur te realiseren om de bestaande grondwal op te sluiten. Volledigheidshalve is dit advies als bijlage 5 bij de plantoelichting opgenomen.



Figuur 16: Advies inpassing keermuur bij Huize Quatre Bras
(bron: Eelerwoude)

Voorstel is om de kleur van de gevel, en/of het verband te laten aansluiten op de gevel van Quatre Bras. Omdat de keermuur niet overal even hoog hoeft te zijn, de wal loopt geleidelijk op en af, kunnen de koppen van de keermuren in hoogte verspringen. Daarbij is het voorstel om deze geleidelijk op en af te laten lopen en ook om het talud heen laten buigen zodat alle grond rondom goed opgesloten is. In figuur 16 is het advies voor de keermuur in beeld gebracht.

Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat het bovengenoemde inrichtingsplan en bijgaande figuren een indicatief karakter hebben. Hoewel het advies bij de uitvoering van de plannen wordt betrokken, kan het dus zijn dat de keermuur en de grondwal bij de definitieve uitwerking van de plannen iets anders worden vormgegeven dan in figuur 16 en bijlage 5 is aangegeven.

4.9.3 Conclusie

Op het kruispunt Quatre Bras komen wegen samen die van oorsprong een belangrijke cultuurhistorische landschappelijke waarde hebben. Dit komt tot uiting in een kleinschalig landschap, met houtwallen, wegbeplantingen, etc. De reconstructie van het kruispunt N348 Quatre Bras met relatief kleinschalige inrichtingsmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, staat deze kleinschaligheid niet in de weg.

Om de (inrichtings)maatregelen en huize Quatre Bras als gemeentelijk monument goed op elkaar af te stemmen is door adviesbureau Eelerwoude een voorstel en advies opgesteld, welke bij de uitvoering van de plannen wordt betrokken. Daarmee wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden in en direct nabij het plangebied.

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 Quatre Bras 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 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 werken, 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 Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor de gronden van het perceel Zutphenseweg 23 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 het betreffende perceel is bovendien een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de mogelijkheid biedt om op termijn de gronden te wijzigen naar een woonbestemming. Hieraan zijn wel diverse voorwaarden verbonden.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is de belangrijkste bestemming in het plangebied en heeft niet alleen betrekking op de (hoofd)rijbanen van de N348 (Zutphenseweg), Quatre Brasweg en Flierderweg, maar ook op de

aanliggende bermen, in- en uitritten naar aanliggende percelen, (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 Wonen

Aan de percelen Zutphenseweg 19 en 21 is de bestemming 'Wonen' toegekend. Ter plaatse is de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' (2) opgenomen, overeenkomstig de twee aanwezige vrijstaande woningen op de percelen. De bestemmingsomschrijving en bijbehorende bouwregels zijn daarbij afgestemd op de regeling uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' (en de partiële herziening daarvan).

Artikel 6 Waarde-Archeologie 7

De voor 'Waarde-Archeologie 7' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van gronden met een lage 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 7' 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 2.500 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 7 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 9 Algemene bouwregels

In dit inpassingsplan zijn deels gestandaardiseerde bouwregels opgenomen, voor zover deze betrekking hebben op de reeds aanwezige bouwwerken. Er kunnen echter overschrijdingen voorkomen, waarvoor in het (recente) verleden omgevingsvergunningen voor bouwen (bouwvergunningen) zijn verleend. Deze vergunde overschrijdingen zijn hier positief bestemd.

Artikel 9 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 10 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels is de gebiedsaanduiding 'overige zone – landschapstype bos- en landgoederenlandschap' opgenomen. Indien bij de bestemmingen verwezen wordt naar een landschappelijke inpassing, dienen de hiervoor aangegeven kernkwaliteiten in acht genomen te worden.

Artikel 11 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. Bovendien is in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Lochem 2010' (en de partiële herziening daarvan) een aantal afwijkingsregels opgenomen die specifiek betrekking hebben op de woonbestemming (bedrijfsactiviteiten aan huis, herbouw van een woning en mantelzorg).

Artikel 12 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 13 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 14 Slotregel

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

6 MAATSCHAPPELIJK UITVOERBAARHEID

6.1 Informatiebijeenkomst

Op 27 november 2013 heeft de provincie Gelderland, in samenwerking met de gemeente Lochem, een inloopbijeenkomst gehouden voor omwonenden en belangstellenden over de reconstructie van het kruispunt Quatre Bras – Flierderweg met de N348 in Eefde. Aanleiding vormde het onderzoek naar de best passende kruispuntvorm ter verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt Quatre Bras. Naar aanleiding hiervan is een aantal oplossingen (varianten) uitgewerkt.

Tijdens de inloopbijeenkomst was er gelegenheid deze varianten te bekijken en om vragen te stellen. Tevens was er de mogelijkheid een reactie op de oplossingsrichtingen via een reactieformulier aan de provincie kenbaar te maken. De provincie heeft in dat kader ruim 20 reacties, suggesties en opmerkingen ontvangen.

De ingekomen reacties zijn in een zogenaamde 'reactienota' samengevat en voorzien van een antwoord. De reactienota is als bijlage 4 opgenomen bij dit inpassingsplan.

6.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

6.2.1 Algemeen

Het voorontwerp Inpassingsplan "Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg, Gorssel" heeft in de maanden december 2015 en januari 2016 het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening doorlopen.

In totaal hebben drie overlegpartners gereageerd. De samengevatte reacties en de beantwoording van de provincie zijn hieronder weergegeven.

6.2.2 Waterschap Rijn en IJssel, Liemersweg 2, 7006 GG Doetinchem Reactie

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Het waterschap kan zich vinden in de conclusie dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen te verwachten zijn. Het waterschap heeft dan ook geen aanvullende opmerkingen op de waterparagraaf.

Antwoord provincie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.2.3 Gemeente Lochem, Hanzeweg 8, Lochem

Reactie

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Geadviseerd wordt om het inpassingsplan verder in procedure te brengen.

Antwoord provincie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Het inpassingsplan wordt verder in procedure gebracht.

**6.2.4 Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland, (VNOG)
Europaweg 79, 7336 AK Apeldoorn**

Reactie

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Antwoord provincie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.3 Zienswijzen ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan 'Herinrichting N348 Zutphenseweg, kruispunt Quatre Brasweg-Flierderweg, Gorssel' 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 31 maart 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 9 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 Quatre Brasweg-Flierderweg, Gorssel', welke als bijlage (nr.6) 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 Quatre Bras (Zutphenseweg/ Quatre Braswegg / Flierderweg) 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 beoogde reconstructie van het kruispunt N348 Quatre Bras 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 'Groen' een titel voor onteigening van deze gronden op basis van de Onteigeningswet, mocht hierover geen overeenstemming worden bereikt.

