

# Inpassingsplan Verlegging N825

Provincie Gelderland

Vastgesteld



# Inpassingsplan Verlegging N825

## Provincie Gelderland

### Vastgesteld

|                           |                                |
|---------------------------|--------------------------------|
| Rapportnummer:            | P00831_7                       |
| IMRO-identificatienummer: | NL.IMRO.9925.IPN825Lochem-VST1 |
| Datum:                    | 29 oktober 2019                |
| Opdrachtgever:            | Provincie Gelderland           |
| Projectteam BRO:          | WdR, NvdH, TA                  |
| Concept:                  | november 2018                  |
| Concept ontwerp           | 6 februari 2019                |
| Ontwerp:                  | 11 juni 2019                   |
| Vaststelling:             | 11 december 2019               |
| Bron foto kaft:           | BRO                            |
| Beknopte inhoud:          | --                             |

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

## Toelichting

## Inhoudsopgave

pagina

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING</b>                                              | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding en doel                                           | 4         |
| 1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?                       | 5         |
| 1.3 Ligging en begrenzing plangebied                             | 6         |
| 1.4 Vigerend bestemmingsplan                                     | 6         |
| 1.5 Leeswijzer                                                   | 7         |
| <br>                                                             |           |
| <b>2. BELEIDSKADER</b>                                           | <b>8</b>  |
| 2.1 Rijksbeleid                                                  | 8         |
| 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte                    | 8         |
| 2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening               | 8         |
| 2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening                               | 9         |
| 2.1.4 Toetsing                                                   | 10        |
| 2.2 Provinciaal beleid                                           | 10        |
| 2.2.1 Omgevingsvisie                                             | 10        |
| 2.2.3 Omgevingsverordening                                       | 12        |
| 2.2.5 Toetsing                                                   | 14        |
| 2.3 Regionaal beleid                                             | 15        |
| 2.3.1 Regionale Structuurvisie De Voorlanden Stedendriehoek 2030 | 15        |
| 2.3.2 Toetsing                                                   | 15        |
| 2.4 Gemeentelijk beleid Lochem                                   | 16        |
| 2.4.1 Ruimtelijke Structuurvisie (2012-2020)                     | 16        |
| 2.4.2 Toetsing                                                   | 16        |
| 2.5 Conclusie                                                    | 17        |
| <br>                                                             |           |
| <b>3. PLANBESCHRIJVING</b>                                       | <b>18</b> |
| 3.1 Inleiding                                                    | 18        |
| 3.2 Huidige situatie                                             | 18        |
| 3.3 Toekomstige situatie                                         | 21        |
| 3.4 Landschappelijke inpassing                                   | 23        |
| <br>                                                             |           |
| <b>4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN</b>            | <b>28</b> |
| 4.1 Inleiding                                                    | 28        |
| 4.2 Geluid                                                       | 28        |
| 4.2.1 Wettelijk kader en beleid                                  | 28        |
| 4.2.2 Resultaten onderzoek                                       | 29        |
| 4.2.3 Conclusie                                                  | 30        |
| 4.3 Luchtkwaliteit                                               | 30        |
| 4.3.1 Wettelijk kader en beleid                                  | 30        |
| 4.3.2 Resultaten onderzoek                                       | 31        |
| 4.3.3 Conclusie                                                  | 31        |
| 4.4 Externe veiligheid                                           | 31        |

|                                                      |               |
|------------------------------------------------------|---------------|
| 4.4.1 Algemeen                                       | 31            |
| 4.4.2 Onderzoek en conclusie                         | 33            |
| 4.5 Bodem                                            | 33            |
| 4.5.1 Wettelijk kader en beleid                      | 33            |
| 4.5.2 Resultaten onderzoek                           | 34            |
| 4.5.3 Conclusie                                      | 35            |
| 4.6 Natuurtoets                                      | 35            |
| 4.6.1 Algemeen                                       | 35            |
| 4.6.2 Gebiedsbescherming                             | 35            |
| 4.6.3 Soortenbescherming                             | 36            |
| 4.6.4 Bescherming houtopstanden                      | 37            |
| 4.6.5 Conclusie                                      | 39            |
| 4.7 Water                                            | 39            |
| 4.7.1 Beleidskaders                                  | 39            |
| 4.7.2 Watersysteem                                   | 41            |
| 4.7.3 Conclusie                                      | 46            |
| 4.8 Archeologische waarden                           | 46            |
| 4.8.1 Wettelijk kader en beleid                      | 46            |
| 4.8.2 Resultaten onderzoek                           | 47            |
| 4.8.3 Conclusie                                      | 48            |
| 4.9 Cultuurhistorie                                  | 48            |
| 4.9.1 Inventarisatie                                 | 48            |
| 4.9.2 Conclusie                                      | 50            |
| 4.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)               | 50            |
| 4.10.1 Algemeen                                      | 50            |
| 4.10.2 Resultaten onderzoek                          | 50            |
| 4.10.3 Conclusie                                     | 52            |
| 4.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen | 52            |
| 4.12 M.e.r. (beoordelings)-plichtige activiteiten    | 53            |
| <br><b>5. JURIDISCHE ASPECTEN</b>                    | <br><b>55</b> |
| 5.1 Algemeen                                         | 55            |
| 5.2 Procedure                                        | 55            |
| 5.3 Regels                                           | 56            |

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| <b>6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b> | <b>59</b> |
| 6.1 Kostenverhaal                     | 59        |
| 6.2 Financiële haalbaarheid           | 59        |
| 6.3 Verwerving                        | 59        |

|                                            |           |
|--------------------------------------------|-----------|
| <b>7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b> | <b>60</b> |
| 7.1 Algemeen                               | 60        |
| 7.2 Overleg betrokken gemeente             | 60        |
| 7.3 Burgerparticipatie                     | 60        |
| 7.4 Vooroverleg                            | 61        |
| 7.5 Zienswijzen                            | 61        |
| 7.6 Vaststelling                           | 61        |

#### **SEPARATE BIJLAGEN**

|                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------|
| Bijlage 1: Ruimtelijk Kader N825                                |
| Bijlage 2: Akoestisch onderzoek                                 |
| Bijlage 3: Onderzoek luchtkwaliteit                             |
| Bijlage 4: Historisch bodemonderzoek                            |
| Bijlage 5: Toetsing Wet natuurbescherming N825 Nettelhorsterweg |
| Bijlage 6: Onderzoek boomkwaliteit N825                         |
| Bijlage 7: Vooronderzoek Conventionele Explosieven              |
| Bijlage 8: Projectgebonden Risico Conventionele Explosieven     |
| Bijlage 9: Verslag wettelijk vooroverleg                        |
| Bijlage 10: Notitie AERIUS berekening Nettelhorsterweg          |
| Bijlage 11: Zienswijzennota                                     |

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel

De provincie Gelderland werkt in het kader van een geïntegreerde aanpak van provinciale wegen traject gebonden aan haar bestaande wegenstructuur. Op deze manier worden gewenste verbeteringen op het gebied van mobiliteit en leefomgeving gelijktijdig met het geplande onderhoud op een traject uitgevoerd.

De N825 vormt een schakel in de ontsluiting van de oostelijke Achterhoek tussen A1 en N18 (bij Groenlo en bij Neede). Daarmee heeft de weg ook een ontsluitende functie voor het regionale bedrijventerrein Laarberg bij Groenlo in de richting van de A1. Het plangebied betreft het wegvak van de N825 tussen de kruising met de N346 (Goorseweg) en km 2,0 met een lengte van 8,4 km. Uit het trajectonderzoek blijkt dat het wegvak van de N825 niet meer voldoet aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg. Zo voldoet het wegvak vanuit het oogpunt van (optimale) verkeersveiligheid niet meer aan de minimale vereiste breedte die voor een gebiedsontsluitingsweg geldt. De weg dient over de lengte van het gehele traject verbreed te worden. Daarnaast worden de inritten op de N825 geüniformeerd, aansluitingen van erftoegangswegen vernieuwd en de verkeersveiligheid vergroot door het aanbrengen van fysieke middengeleiders op de kruising Nettelhorsterweg/Broekstraat.

De noodzakelijke aanpassingen leiden in het noordwestelijk gedeelte van het wegvak, nabij de aansluiting op de N346 (de Goorseweg), tot problemen vanwege de aanwezige laan met oude eiken aan beide zijden van de weg. Besloten is om de huidige weg niet op de huidige locatie te verbreden, maar te kiezen voor een verlegging van de weg en een nieuwe aansluiting op de Goorseweg, zodat de bestaande bomen en landschappelijke kwaliteiten behouden kunnen blijven. De huidige kruising N346/N825 wordt in dat verband verlegd in noordoostelijke richting en voorzien van verkeerslichten. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van een hoogspanningsmast (mast "15" van het 150Kv tracé Borculo - Lochem) nabij de kruising N346/N825.

Daarnaast voert de N825, tussen de kruising met de Goorseweg en het punt waar de Ruinelaan (vroegere Voortmans Allee) aansluit, door het landgoederenlandschap Nettelhorst. Het hoofduitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de N825 op dit traject is de oorspronkelijke aanleg van dit landgoed te behouden en waar mogelijk te herstellen en beter beleefbaar te maken. Daarom is bij de uitwerking van dit landschapsplan nauw samengewerkt met de Stichting Twickel, eigenaar van het landgoed.

Ter plaatse van het traject N825 nabij Lochem vigeren de bestemmingsplannen 'Buitengebied Lochem 2010' en 'Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening' van de gemeente Lochem. De reconstructie van de N825 en het kruispunt N825/N346 past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, een aanpassing van het planologisch regime is noodzakelijk. Met de reconstructie

van de N825 is sprake van een provinciaal belang. Op 23 april 2019 heeft de gemeenteraad van Lochem ingestemd met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de verlegging van het noordoostelijk deel van de N825 door de provincie Gelderland.



Figuur 1.1. Weergave van de ligging van het plangebied.

## 1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?

De reconstructie van de N825 en het kruispunt N825/N346 is onderdeel van de trajectaanpak van provinciale wegen in Gelderland.

Provinciale Staten van Gelderland hebben de mogelijkheid om inpassingsplannen vast te stellen. Een inpassingsplan kan worden vastgesteld, indien het project aan de volgende drie criteria voldoet:

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

### *Er is sprake van provinciaal belang*

Op het noordwestelijk deel van de N825 laat de verkeerveiligheid te wensen over, omdat de weg daar op grond van landelijke richtlijnen te smal is. Met het opstellen van een inpassingsplan kan de weg verlegd en verbreed worden, waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Het waarborgen van de veiligheid op provinciale wegen is een provinciaal belang.

#### *Het plan kan sneller en efficiënter worden uitgevoerd*

Het plan sluit aan op het inpassingsplan voor N346 Schakel Achterhoek-A1, dit inpassingsplan is reeds onherroepelijk. Voor een deel kan gebruik gemaakt worden van de onderzoeken die hiervoor zijn gedaan. Het kan sneller en efficiënter als de provincie dit benut voor het op te stellen inpassingsplan, omdat er sneller afstemming kan plaatsvinden.

#### *Er is weinig ruimte voor lokale afwegingen*

Het project wordt geleid door de provincie Gelderland. Het inpassingsplan wordt in samenspraak met de gemeente Lochem en omwonenden (waaronder bewonersgroep “De slimste weg”) opgesteld. De N825 maakt, samen met de N346, onderdeel uit van de regionale verbinding tussen A1 en N18. De ontsluitende functie van deze verbinding verbetert. Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid overstijgt het gemeentelijk belang.

### **1.3 Ligging en begrenzing plangebied**

Het plangebied van onderhavig inpassingsplan bestaat uit de N825 (Nettelhorsterweg) vanaf de N346 tot en met km. 2,0 tussen Borculo en Lochem. Het traject is op voorgaand kaartbeeld globaal weergegeven. Zie ook de verbeelding behorende bij dit inpassingsplan voor een nauwkeurig verloop van de plangrens.

De N825 voert door het landgoederenlandschap Nettelhorst. Dit inpassingsplan heeft mede tot doel om de (verlegde) N825 zodanig in het landschap in te passen, dat de kwaliteiten van het landgoed worden behouden en verder worden versterkt. In het landschapsplan is dat verder uitgewerkt. De gronden, die buiten het eigenlijke wegtracé zijn gelegen, maar wel wezenlijk onderdeel zijn van landschapsplan zijn dan ook in dit inpassingsplan meegenomen (zie ook paragraaf 3.4 en 4.9), zodat de uitvoering en instandhouding van het landschapsplan is verzekerd.

### **1.4 Vigerend bestemmingsplan**

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan ‘Buitengebied Lochem 2010’ dat op 7 december 2010 door de raad van Lochem is vastgesteld (en onherroepelijk is geworden bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 augustus 2012), in combinatie met het bestemmingsplan ‘Buitengebied Lochem 2010, Partiële herziening’, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 juni 2014. In het laatstgenoemde plan zijn verschillende omissies uit het bestemmingsplan ‘Buitengebied Lochem 2010’ hersteld. Deze partiële herziening heeft geen inhoudelijke consequenties voor het plangebied.

Voor het plangebied gelden de enkelbestemmingen ‘Agrarisch’, ‘Agrarisch met waarden’, ‘Verkeer’, ‘Bos’ en ‘Water’. Daarnaast gelden de dubbelbestemmingen ‘Waarde-Archeologie 6’, ‘Waarde-Archeologie 7’ en de gebiedsaanduidingen ‘Overige zone-landschapstype bos en landgoederenlandschap’, ‘Overige zone-landschapstype kleinschalig kampenlandschap’ en ‘Reconstructiewetzone-verwevingsgebied’. Door het plangebied loopt een hoogspanningsverbinding, echter ontbreekt in het vigerende bestemmingsplan de dubbelbestemming ‘Leiding –Hoogspanningsverbinding. De bestemmingen en

gebiedsaanduidingen zijn in onderlinge samenhang beschouwd onvoldoende toegesneden op de aanleg van het nieuwe wegtracé.



Figuur 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan met het plangebied (globaal) rood omlijnd.

## 1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk komt het beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie in en nabij het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 omvat de te nemen maatregelen aan de N825. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de planologische en milieuhygiënische aspecten. Een toelichting op de regels en de verbeelding kunt u vinden in hoofdstuk 6. De economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de onderwerpen van respectievelijk hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8.

## 2. BELEIDSKADER

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

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

#### 2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Ten noorden van het plangebied (aan de overzijde van het Twenthe kanaal) loopt een hoogspanningsleiding. Deze leiding is in het vigerende bestemmingsplan aangeduid met de dubbelbestemming 'leiding-hoogspanningsverbinding'. De dubbelbestemming is met rood aangegeven in figuur 3.1. De dubbelbestemming overlapt het plangebied niet waardoor de leiding geen invloed heeft op dit inpasingsplan. Een andere hoogspanningsleiding doorkruist het plangebied wel ter hoogte van de Broekstraat en de N346. Het betreft de hoogspanningsleiding 150 kV Ampsen – Borculo. Deze is destijds abusievelijk niet als dubbelbestemming in het vigerende bestemmingsplan opgenomen. Deze hoogspanningsleiding is met de blauwe lijn in figuur 3.1 aangegeven.



Figuur 2.1 Ligging dubbelbestemming 'leiding-hoogspanningsverbinding ten noorden van het plangebied en de ligging van een hoogspanningsleiding nabij het plangebied.

### 2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt aangegeven dat indien er sprake is van een stedelijke ontwikkeling, de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

In een uitspraak van de ABRvS van 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448 wordt geoordeeld dat de aanleg van een weg niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt. Ook op basis van de ‘nieuwe ladder’ die per 1 juli 2017 in werking is getreden wordt het standpunt ingenomen dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking valt aan te merken na de intreding van de gewijzigde ladder. Het is dan ook niet noodzakelijk in onderhavig inpassingsplan een onderbouwing met behulp van de ladder duurzame verstedelijking op te nemen. Daarnaast voorziet dit planvoornemen niet in de aanleg van een (nieuwe) weg, maar in de verlegging van een deel van de bestaande weg.

#### 2.1.4 Toetsing

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

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

## 2.2 Provinciaal beleid

### 2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland (vastgesteld door Provinciale Staten op 19 december 2018) richt zich formeel op de komende tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de Omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking.

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

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

Dit doel betekent vooral:

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

#### *Mobiliteit*

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

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

- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering van de markt en andere ontwikkelingen.

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

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

#### *De Achterhoek*

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

- Kansrijk platteland: creëren van een multifunctioneel buitengebied waarin functies niet met elkaar concurreren, maar in samenhang bijdragen aan een vitaal en leefbaar buitengebied met toekomstperspectief voor agrariërs;
- Inzetten op duurzame en innovatieve economie;
- Vitale leefomgeving met een goede woonvoorraad en voorzieningenstructuur;
- Slim en snel verbinden: goede verplaatsingsmogelijkheden en verbindingen binnen de regio en tussen de Achterhoek en omliggende regio's.

#### **2.2.2 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland**

Een gaaf Gelderland voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dat wil de provincie Gelderland met haar nieuwe Omgevingsvisie bereiken. Zodat inwoners prettig kunnen wonen, werken, studeren en ontspannen. 'Gaaf' is een woord met 2 betekenissen. Het betekent 'mooi' en gaat over wat – historisch en landschappelijk gezien - heel en mooi en ongeschonden is. Maar 'gaaf' verwijst ook naar dat wat 'cool' en nieuw en vernieuwend is; aantrekkelijk voor nieuwe generaties. De provincie richt zich bij het uitvoeren van haar taken op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Met hulp van 7 onderwerpen wordt hier richting aan gegeven:

- energietransitie;
- klimaatadaptatie;
- circulaire economie;

- biodiversiteit;
- bereikbaarheid;
- economisch vestigingsklimaat;
- woon- en leefklimaat.

Onderhavig planvoornemen gaat over de toekomstbestendigheid van het wegennet en de bereikbaarheid in de provincie. Bereikbaarheid is een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. De samenleving heeft behoefte aan flexibele en efficiënte netwerken die voor iedereen open staan en beschikbaar zijn. Mensen willen snel en veilig op hun werk kunnen komen, elkaar kunnen ontmoeten, ervaringen kunnen delen, de vele Gelderse evenementen kunnen bezoeken, grenzen kunnen verleggen. Een sterk netwerk zorgt daarvoor. En de behoefte daaraan neemt toe. We worden met zijn allen steeds mobieler en verplaatsen ons vaker. Naar verwachting nemen de vervoersstromen in Gelderland richting 2040 met 40% toe. Maar niet op de standaard manier. Steeds vaker worden verschillende vormen van vervoer gecombineerd, zowel door mensen als bij het vervoeren van goederen.

De provincie streeft naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, als hoofdzaak van het verkeers- en vervoersbeleid. Dit wordt benaderd als een systeem waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op elkaar inwerken, ter ondersteuning van een sterke economie, welvaart en welzijn, rekening houdend met de kwaliteit van de leefomgeving en met verkeersveiligheid. De provincie heeft specifiek aandacht voor de wisselwerking en knooppunten in het systeem en gaat uit van drie principes: voorkomen, benutten en bouwen. Dit gebeurt op basis van een meerjaren-investeringsagenda en met een regionale aanpak. Via die aanpak wordt het provinciaal beleid afgestemd op het beleid van het Rijk en de gemeenten. Het beleid richt zich ook op een goede regionale ontsluiting over water. Met onderhavig planvoornemen vindt een versterking en verbetering plaats van de regionale verkeersstructuur.

### **2.2.3 Omgevingsverordening**

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening (1 maart 2019) wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

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

Het plangebied ligt op enkele punten in of nabij de Groene Ontwikkelingszone en Functies van water, zie figuur 2.2. Over de lengte van het tracé zullen verschillende landschapselementen (deels) verdwijnen en nieuwe landschapselementen terugkomen (zie hiervoor het Landschapsplan opgenomen als separate bijlage 1 van de regels).



Figuur 2.2 Ligging Gelders Natuur Network (donkergroen) en Groene Ontwikkelingszone (lichtgroen) ten opzichte van het plangebied.

Het plangebied ligt verder in het Nationaal Landschap buiten Gelders natuurnetwerk, Groene ontwikkelingszone en Nieuw Hollandse Waterlinie. Daarvoor is artikel 2.56 van toepassing:

1. Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Nationaal landschap maar buiten de Groene ontwikkelingszone, het Gelders natuurnetwerk en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maakt ten opzichte van het op 17 oktober 2014 geldende bestemmingsplan alleen bestemmingen mogelijk die de kernkwaliteiten van een Nationaal Landschap, bedoeld in bijlage 6 Kernkwaliteiten Nationale Landschappen, niet aantasten.
2. In afwijking van het eerste lid zijn activiteiten die deze kernkwaliteiten aantasten alleen mogelijk als:
  - a. er geen reële alternatieven zijn;
  - b. er sprake is van redenen van groot openbaar belang;
  - c. compenserende maatregelen plaatsvinden ter waarborging van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen zoals vastgelegd in bijlage 6.

Volgens bijlage 6 van de Omgevingsverordening valt het plangebied in het Nationaal Landschap de Graafschap. In dit landschap zijn talrijke landgoederen aanwezig als samenhangende ruimtelijke eenheden bestaande uit een statig huis, (oprij)lanen, historische tuin, bos, landerijen. Daarnaast wordt het landschap gekenmerkt door oost-west stromende gekanaliseerde beken in halfgesloten landschap met mozaïek van bossen, weilanden en grote boerderijen; parkachtige uitstraling. Het is een samenhangende eenheid van hooggelegen beboste en besloten stuwwalkern van Lochemerberg met karakteristieke krans van open essen. De voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied gaan gepaard

met een versterking van de landschappelijke kwaliteiten. Dit is uitgewerkt in het landschapsplan (bijlage 1 bij de regels). Hierin wordt ook de ruimtelijke structuur en de waterlopen van landgoed Nettelhorst versterkt. Het plan heeft dus geen negatieve invloed op de kernkwaliteit van het Nationaal Landschap.

#### **2.2.4 Functioneel Kader Wegennet Gelderland**

De provincie Gelderland heeft in 2017 het Functioneel kader wegennet Gelderland, ook wel de Wegennetvisie, opgesteld (PS2017-344). De Wegennetvisie is de visie van de provincie op de functie van haar wegen. Het gaat over de rol die een weg heeft voor het regionale verkeer. Die rol is het vertrekpunt voor vragen over hoe een weg eruit moet zien en welk verkeer erop wordt toegelaten. In de Wegennetvisie beschrijft de provincie hoe ze met haar wegennet om wil gaan. In de Wegennetvisie is het regionale hoofdwegennet beschreven en getekend op kaarten.

De werkzaamheden aan de N825 en het kruispunt met de N346 maken in groter verband onderdeel uit van de werkzaamheden aan de rondweg (N346) te Lochem. De N346 bij Lochem heeft in de visie de functie van een regionale verbindingsweg. Een regionale verbindingsweg heeft een functie als voorkeursroute voor de afwikkeling van het regionaal economisch verkeer voor zover dit niet over doorgaande snelwegen wordt afgewikkeld. Het gaat om verkeer tussen stedelijke netwerken en streekcentra onderling en tussen regionale kernen en doorgaande snelwegen in een niet-stedelijk gebied. De Wegennetvisie beoogt de ontsluiting van de oostelijke Achterhoek tussen de A1 en de N18 te verbeteren. Met onderhavig inpassingsplan wordt de N8525 opgewaardeerd waardoor deze als schakel tussen de A1 en N18 beter fungeert.

#### **2.2.5 Toetsing**

De N825 vormt een schakel in de ontsluiting van de oostelijke Achterhoek tussen de A1 en de N18. Daarmee heeft de weg ook een ontsluitende functie voor het regionale bedrijventerrein Laarberg in de richting van de A1. Door dit inpassingsplan ontstaat de juridisch-planologische mogelijkheid om de Nettelhorsterweg deels te verleggen, verkeersveiliger en toekomstvast te maken. Door de laatste fase van de aanpassing van de N825 te realiseren ontstaat er een robuust wegennet tussen Lochem en Borculo en door de aansluiting op de N346 in groter verband tussen de A1 en Borculo. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstellingen die de provincie in de Omgevingsvisie opgenomen heeft rondom mobiliteit, zoals 'bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen' en daarmee eveneens aan de eerste overkoepelende hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'een duurzame economische structuurversterking'. Optimale bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een economisch krachtig gebied. Ook draagt het project bij aan de tweede algemene hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving'. Daarbij zetten provincie en de gemeente Lochem in op het bereiken van een hoog kwaliteitsniveau. Door tijdig voor te sorteren op verwachte veranderingen, kunnen knelpunten op het gebied van (verkeers)veiligheid voorkomen worden.

Daarnaast gaat de beoogde wijziging van de N825 en het kruispunt met de N346 gepaard met een versterking van de landschappelijke kwaliteiten. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 3.4 van dit inpassingsplan. Ruimtelijke kwaliteit vormt de leidraad van het plan waardoor het planvoornemen in lijn is met de geldende beleidskaders ten aanzien van het Nationaal Landschap en de Groene Ontwikkelingszone.

## 2.3 Regionaal beleid

### 2.3.1 Regionale Structuurvisie De Voorlanden Stedendriehoek 2030

In mei 2007 heeft de regio Stedendriehoek de Regionale Structuurvisie voor het Bundelingsgebied vastgesteld. Dit Bundelingsgebied omvat het centrale deel van de regio met de grote stedelijke kernen Zutphen, Deventer en Apeldoorn en het landelijke gebied daartussen. Deze Regionale Structuurvisie De Voorlanden completeert het beeld. De regio heeft, nu deze visie klaar is, een geïntegreerde en samenhangende visie voor het hele grondgebied van zeven gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen. De structuurvisie is voor deze gemeenten een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering. De sleutelbegrippen uit de visie zijn: ruimtelijke samenhang, een ontwikkelingsgerichte en integrale benadering en aandacht voor lokale kwaliteiten.

Een belangrijke ambitie voor de Stedendriehoek is om de huidige ingrijpende ontwikkelingen van het platteland te verenigen met de waardevolle kwaliteiten. Daarnaast wil de regio de eigenheid van de hoogwaardige landschappen zoals de bosrijke Veluwe, de open IJsselvallei en de halfopen coulissenlandschappen erkennen en versterken. In de regio is het goed toeven. De Stedendriehoek beschikt naast haar fraaie natuur over een rijke cultuurhistorie en volop mogelijkheden voor wonen en werken. Stad en landelijk gebied kunnen niet zonder elkaar. Kortom; een regio in balans.

Het autoverkeer neemt sterk toe. In de Netwerkanalyse Stedendriehoek (2006) wordt gesteld, dat zonder maatregelen het wegennet overbelast zal raken. Het aantal voertuigverliesuren zal ruim verdubbelen. De bereikbaarheid van de belangrijke sociaal/culturele en economische locaties vermindert, ook voor het goederenvervoer. De druk op het onderliggend wegennet neemt toe; dit brengt leefbaarheidsproblemen met zich mee. Mede door de toenemende congestie zal de vraag naar openbaar vervoer stijgen. Goed openbaar vervoer zal evenwel het autoverkeer niet gaan vervangen. Het blijft wel een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van stadscentra en concentraties van werkgelegenheid en is essentieel voor de mobiliteit van mensen die geen auto ter beschikking staat.

Met het oog op het op peil houden en de verbetering van de regionale bereikbaarheid heeft de regio Stedendriehoek in 2006 een maatregelpakket samengesteld getiteld "Beter Bereikbaar Stedendriehoek". Dit maatregelpakket behelst een flink aantal grotere en kleinere ingrepen gericht op de bereikbaarheid per auto, bus en fiets. Het planjaar van "Beter Bereikbaar Stedendriehoek" is 2010. De uitvoering ligt op schema. Maar de lange-termijnkwesties van bereikbaarheid in de Stedendriehoek vragen om een verdergaand pakket aan maatregelen.

### 2.3.2 Toetsing

Het verleggen, herstructureren en verbeteren van de N825 nabij Lochem is niet direct van invloed op het ontsluiten van de Achterhoek op omliggende stedelijke netwerken, maar zorgt wel voor een verbeterde verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. Deze ontwikkeling past goed binnen het ruimtelijke beleid van de regio. Daarnaast vormt de versterking van de landschapswaarden een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkeling. De ruimtelijke kwaliteit wordt met het voorgenomen planvoornemen versterkt zoals beschreven in paragraaf 3.4.

## 2.4 Gemeentelijk beleid Lochem

### 2.4.1 Ruimtelijke Structuurvisie (2012-2020)

Op 8 juli 2013 heeft de gemeenteraad van Lochem de Ruimtelijke structuurvisie 2012-2020 vastgesteld. In de structuurvisie wordt een globaal beeld geschetst van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen voor het komend decennium binnen de gemeente. Belangrijke thema's hierin zijn woningbouw, mobiliteit, bedrijvigheid, duurzame energieopwekking, recreatie, enzovoorts.

De regionale weginfrastructuur 'hangt' aan de A1 (paragraaf 3.7 van de Structuurvisie 'regionale wegen'). Doorstroming op deze weg is van groot belang voor het functioneren van het wegennetwerk van de gemeente. Dit bestaat grofweg uit een 'ruit' gevormd door de N348, de N346 en de N332 met daartussen diverse lokale wegen, zie figuur 2.3.

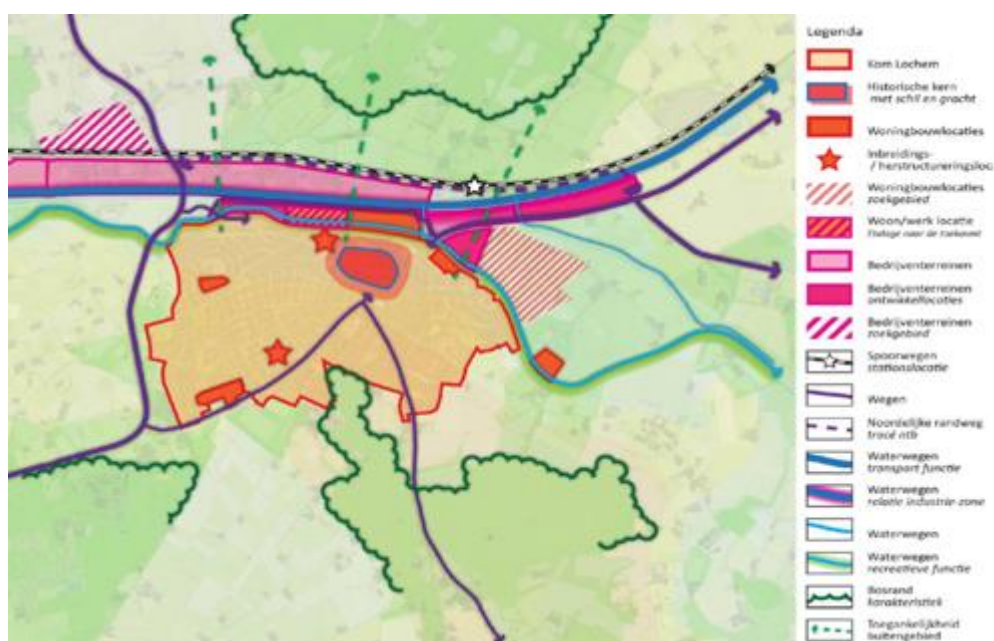


Figuur 2.3 Weergave hoofdwegenstructuur.

De N332 vormt de essentiële schakel tussen de stad Lochem en de A1. De verkeersdruk op de N348 bij Gorssel/Epse en op de N346 bij de stad Lochem heeft zodanig negatieve leefbaarheidseffecten dat aanpak hiervan in de planperiode noodzakelijk is. De N348 wordt thans aangepakt rond Eefde. Verbetering van de situatie in het noordelijk deel bij Gorssel en Epse en van de N346 bij de kern Lochem is ook nodig. Hiervoor zijn plannen in voorbereiding. De provincie Gelderland is als wegbeheerder primair verantwoordelijk voor de veiligheid en doorstroming. De gemeente Lochem zorgt voor de afstemming met het onderliggend wegennet. De A1 kan tenslotte de drager zijn voor een duurzame-energiezone en daarmee bijdragen aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente. Dit wordt interprovinciaal en met de regio's Stedendriehoek en Twente uitgewerkt.

### 2.4.2 Toetsing

De gemeente heeft als één van de speerpunten voor de planperiode van deze structuurvisie het oplossen van de verkeersknelpunten van de N346 aangemerkt als essentieel voor de leefbaarheid in Lochem. Voor de aanpak van de N346 is op 11 september 2019 een inpassingsplan onherroepelijk geworden. Op de Structuurvisie plankaart voor de kern Lochem is dan ook de noordelijke randweg met een indicatief tracé weergegeven, zie figuur 2.4.



Figuur 2.4 Uitsnede plankaart Structuurvisie kern Lochem.

De aanpak van de N825 is onderdeel van de grotere aanpak van de N346 en maakt direct onderdeel uit van het verbeteren van de infrastructuur in de gemeente Lochem. Middels dit inpassingsplan worden de investeringen juridisch planologisch mogelijk gemaakt die noodzakelijk zijn om voor te sorteren op verwachte (autonome) ontwikkelingen en om daarmee knelpunten te voorkomen en zorg te dragen voor een robuust, toekomstvast en samenhangend hoofd- en onderliggend wegennet. Door de N825 deels te verleggen en te verbreden wordt uiteindelijk bijgedragen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Dit inpassingsplan past hiermee in de Ruimtelijke Structuurvisie (2012-2020).

## 2.5 Conclusie

In de beleidsdocumenten op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nagestreefd. De maatregelen aan de N825 welke met onderhavig inpassingsplan mogelijk worden gemaakt dragen hieraan bij. Door de investeringen ontstaat een samenhangend, duurzaam en toekomstvast systeem van hoofd- en onderliggend wegennet.

## 3. PLANBESCHRIJVING

### 3.1 Inleiding

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

### 3.2 Huidige situatie

#### Ruimtelijk functioneel

De provinciale weg N825 vormt een noord-zuidroute in de Achterhoek, vanaf Lochem tot aan Borculo en is 8,4 kilometer lang. Ten oosten van Lochem slaat de N825 van de N346 af en voert zuidoostwaarts door de weilanden en bomenrijen naar Borculo. De weg komt niet door bebouwde kommen, er is wel een rotonde die toegang biedt vanaf de provinciale weg via plaatselijke wegen naar Geesteren en Borculo. Ten oosten van Borculo eindigt de weg op de N315. De N825 is in het kader van duurzaam veilig als een gebiedsontsluitingsweg ingericht, met een maximumsnelheid van 80 km/h.

De N825 vormt een schakel in de ontsluiting van de oostelijke Achterhoek tussen de A1 en de N18. Daarmee heeft de weg ook een ontsluitende functie voor het regionale bedrijventerrein Laarberg (bij Groenlo) in de richting van de A1.



Figuur 3.1 Weergave provinciaal hoofdwegennet rond Lochem.

### *Kenmerken geomorfologie en landschap*

Het noordelijke deel van de Nettelhorsterweg ligt min of meer op de grens van twee landschapstypen. Ten westen van de Nettelhorsterweg ligt het beekdallandschap van de Berkel. Dit landschap is relatief open, waarbij de wegbeplanting (o.a. langs de Goorseweg) en het lanenstelsel van het landgoed Nettelhorst (o.a. de Nettelhorstweg) markante coulissen vormen. In het noorden vormen de bosstroken langs het Twentekanaal een duidelijke begrenzing van de open ruimte. Ten westen van de kruising met de Nettelhorsterweg ligt tussen het kanaal en de Goorseweg een besloten zone met bedrijven en enkele woningen.

Ten oosten van de Nettelhorsterweg ligt oud kleinschalig kampenlandschap met oorspronkelijk noordelijk van de Nettelhorster Laak een oudere, onregelmatige verkaveling en in het zuiden langs de Broekstraat een regelmatig verkavelingspatroon. Rond 1900 was dit een kleinschalig coulisselandschap. Inmiddels heeft schaalvergroting plaatsgehad en zijn de meeste coulissen verdwenen. Door dit gebied loopt nu een hoogspanningslijn en wordt binnenkort een grote zonneweide aangelegd.

In de historische ontwikkeling van deze omgeving is het landgoed Nettelhorst dé bepalende factor. Kenmerkend voor de geomorfologie van deze omgeving zijn beken en overstromingsvlakken met daartussen hogere gronden. Op de hogere gronden tussen de beken de Berkel en de Bolksbeek is het landgoed Nettelhorst ontstaan. Ten westen van de huidige Nettelhorsterweg ligt het beekdallandschap van de Berkel. Hierop sluiten de smallere beekdalen van de Grote Waterleiding en de Nettelhorster Laak aan. De loop van de beken is in de loop der tijd veelvuldig aangepast. In de 13<sup>de</sup> of de 14<sup>de</sup> eeuw is een havezate gesticht op een kruispunt van doorgaande wegen en natuurlijke waterlopen: Het Huis Nettelhorst.

### **Verkeersstructuur**

Het plangebied begint op het kruispunt van de Goorseweg (N346) en de Nettelhorsterweg (N825) en loopt tot kilometer 2,0. Langs het wegvak bevinden zich van km. 0.0 tot km. 0.70 bomenlanen van oude eiken die een hoge landschapswaarde hebben. De bomen staan dicht op de rijbaan in de obstakelvrije zone. De rijbaan is hier 5,95 m. breed. Op het gedeelte tussen 0.70 en 2.0 km is de weg weliswaar iets breder (6.50 m.), maar voldoet daarmee ook nog niet aan de voorkeursbreedte van 7.50 m. voor een weg met functie gebiedsontsluitingsweg.

Het traject doorsnijdt de beek Nettelhorster Laak, daarnaast zijn de erftoegangswegen Wengersteeg, Ruinelaan en Broekstraat als zijweg op de N825 aangesloten en dit verkeer dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de N825. Dit is vormgegeven door haaiantanden met ondersteunde bebording B6. Op de N825 wordt dit ondersteund door het bord B1 (voorrangsweg). De fietsvoorzieningen naast de N825 maken onderdeel uit van de bovenlokale fietsverbindingen in het Gelders fietsnetwerk. De voorrangregeling voor fietsers is niet overal consequent doorgevoerd.

Figuur 3.2 geeft een gedetailleerde weergave van het plangebied in de omgeving.



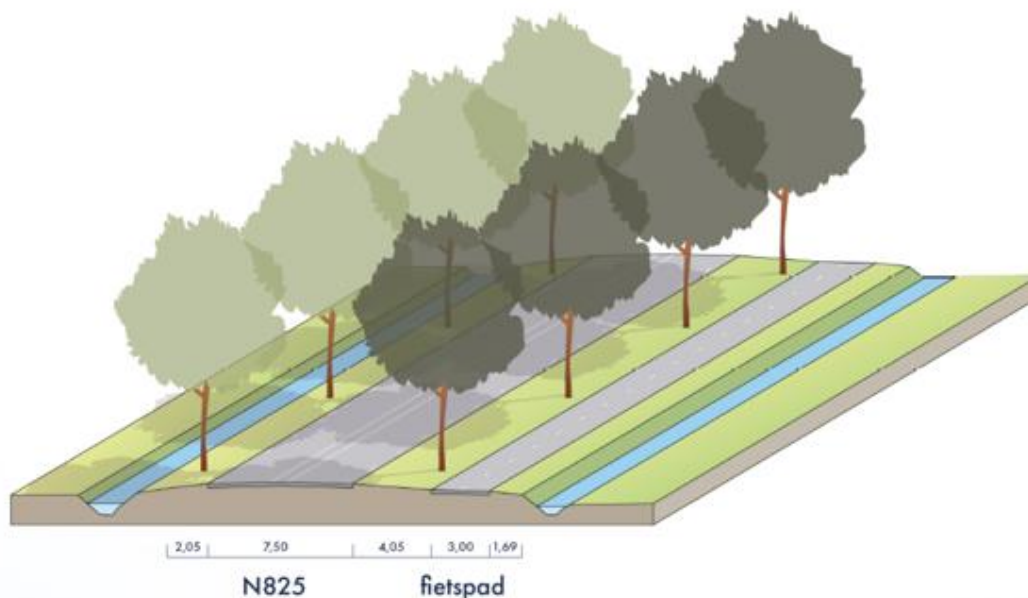
Figuur 3.2 Gedetailleerde weergave plangebied met luchtfoto en ondergrond.

### 3.3 Toekomstige situatie

De Provincie Gelderland hanteert een trajectaanpak voor de provinciale wegen. Uit deze trajectaanpak blijkt dat er aanpassingen moeten geschieden op het huidige wegennet. Dit geldt ook voor de N825. In 2020 zal hiervoor in ieder geval groot onderhoud qua wegdek moeten plaatsvinden. De provincie Gelderland heeft hiervoor het rapport 'Verkenningsrapportage: Traject 146 N825 Lochem – Borculo' laten uitvoeren. In dit rapport is de huidige verkeerskundige situatie van het plangebied in kaart gebracht. Uit dit onderzoek zijn aandachts- en knelpunten naar voren gekomen, welke vertaald zijn in een verkeersontwerp. Onderhavig inpassingsplan maakt realisatie hiervan juridisch-planologisch mogelijk. In deze paragraaf worden de te nemen reconstructiemaatregelen in het plangebied toegelicht en weergegeven in een technisch ontwerp. Het wegontwerp is een definitief en vastgesteld ontwerp. I

#### Verbreden rijbaan

Het wegvak van de N825 tussen de kruising met de N346 en km 2,0 voldoet niet aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg. De verhardingsbreedte in het gehele plangebied wordt aangepast naar 7,50 m. Het doorgaande fietspad wordt verlegd naar het huidige tracé van de huidige verkeersweg via de oude Lochemse Allee. De strook grond zuidelijk langs de allee, waar nu het huidige fietspad ligt, wordt ingericht als ruig, bloemrijk grasland. De verbreding van de weg vormt een knelpunt ter plaatse van het plangebied tussen de kruising met de N346 en km 0,7 vanwege een historische eikenlaan. In onderstaande figuur is een dwarsdoorsnede van de te realiseren weg gegeven. Deze dwarsdoorsnede geeft een impressie van de rijbaan, vrijliggend fietspad en de afwatering naar de watergangen. De maatvoering kan afwijken op andere delen van het plangebied.



Figuur 3.3 Voorbeeld dwarsdoorsnede wegdeel.

### **Aanleggen nieuw tracé en aansluiting kruising Goorseweg/Nettelhortseweg**

Langs het wegvak van de kruising N346 tot km 0.7 is een bomenlaan van oude eiken aanwezig die een grote landschapswaarde hebben. Het uitgangspunt van de provincie is om zo min mogelijk schade aan te brengen aan de landschapswaarden. Het is niet mogelijk om binnen deze bomenlaan de wegverharding te verbreden. Daarom wordt een geheel nieuw tracé ten oosten van de huidige Nettelhorsterweg aangelegd dat loopt tot de knik in de weg bij km. 0.70. Het deel van de huidige Nettelhorsterweg wordt in deze variant afgewaardeerd tot een fietspad en parallelweg voor het ontsluiten van de landbouwpercelen aan de zuidzijde van de weg en de woningen Nettelhorsterweg 2, 4 en 6. Deze worden aangesloten ter hoogte van km. 0.63. De nieuwe weg wordt aangesloten op de nieuwe kruising Goorseweg/Nettelhorstseweg. De bestaande aansluiting wordt verwijderd en verlegd richting het noordoosten. Deze kruising gaat de verbinding vormen tussen de nieuwe rijbaan van de N825 die met dit inpassingsplan wordt voorzien, en de nieuwe parallelweg van de N346 die met het inpassingsplan 'N346 Rondweg Lochem' (19 december 2018) is voorzien.

### **Overige aanpassingen**

#### *Algemeen*

Het gehele wegvak voldoet niet aan de inrichtingseisen voor een GOW Voorkeur. De bovenste twee lagen asfalt worden vervangen, waarbij de hoogte van de weg gelijk blijft. Daarnaast wordt de bewegwijzering aangepast of nieuw geplaatst in het kader van de aanpassing aan de weg en onderhoud.

#### *Uniformiseren inritten*

De inritten naar woningen/percelen en bedrijven in het plangebied voldoen niet aan de provinciale standaard. Ook de breedtes zijn niet uniform. De inritten en zijwegen worden in het kader van de herstructurering van het traject vormgegeven volgens de provinciale standaarden:

- Zijwegen in asfalt
- Zandpaden de eerste meters in klinkers
- Aansluiting inritten naar woningen en boerderijen in klinkers
- Toegang weilanden in grasbeton.

Voor woningen wordt uitgegaan van een inritbreedte van 3 meter uitgevoerd in klinkers, voor dammen naar weilanden geldt een breedte van 5 meter uitgevoerd in grasbetontegels, voor inritten naar boerderijen geldt een breedte van 5 meter uitgevoerd in klinkers en voor bedrijven geldt een breedte van 6,50 meter uitgevoerd in klinkers.

#### *Water*

Langs het traject worden wadi's aangepast of aangelegd om het hemelwater te kunnen verwerken. Daarnaast wordt de oude grachtstructuur rond het oude kasteel op Landgoed Nettelhorst hersteld. Deze gronden maken onderdeel uit van het plangebied.

### 3.4 Landschappelijke inpassing

De ruimtelijke kwaliteit vormt een belangrijk onderdeel van de keuzes die in het traject van de reconstructie van de N825 zijn gemaakt. Daarbij is het uitgangspunt is dat een zo goed mogelijke ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit vraagt om een goed doordacht ontwerp, dat inspeelt op de kernwaarden van de omgeving en waarin ontwerpopgaven bevredigend zijn opgelost. Ruimtelijke kwaliteit vraagt om een integrale benadering van stedenbouwkundig ontwerp, verkeerskundig ontwerp, architectonisch ontwerp, constructief ontwerp en terreinontwerp. Dit alles is door Studio D verwerkt in een landschapsplan. Het landschapsplan is als bijlage 1 bij de regels van dit inpassingsplan opgenomen. Het bijbehorende ruimtelijk kader is als separate bijlage 1 bij de toelichting te vinden. In deze paragraaf wordt hier verder op ingegaan.

Het landschapsplan gaat uit van enkele hoofdprincipes bij het landschapsontwerp, vervolgens wordt het plangebied in drie ontwerp-trajecten verdeeld, te weten 'traject Goorsegweg-Wengersteeg', 'traject Wengersteeg/Broekstraat: Carré Nettelhorst' en de kruising 'Broekstraat en traject N825 in oostelijke richting'.

#### Hoofdprincipes

- Provinciale weg te gast op landgoed Nettelhorst  
Tussen de kruising met de Goorsegweg en het punt waar de Ruïnelaan (vroegere Voortmans Allee) aansluit voert de N825 door het landgoederenlandschap van De Nettelhorst. Het hoofduitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de N825 op dit traject is de oorspronkelijke aanleg van dit landgoed te behouden en waar mogelijk te herstellen en beter beleefbaar te maken. Daarom is bij de uitwerking van dit landschapsplan nauw samengewerkt met de Stichting Twickel, eigenaar van het landgoed. Waar mogelijk is de landgoedvisie (Cultuurhistorische analyse en waardering Nettelhorst te Lochem, d.d. 12 december 2012) als uitgangspunt genomen:
  - Kasteelplaats met carré van bomenrijen is hoofdmonument in beleving en aanleg ("het carré");
  - Lanenstelsel gericht op carré behouden en waar mogelijk versterken (Voortmans Allee, Lochemse Allee, Wengersteeg, Broekstraat);
    - Ruïnelaan (het westelijke deel van de huidige N825) in zijn geheel weer onderdeel laten worden van de landgoedbeleving.
    - De herkenbaarheid van de kasteelplaats vergroten, door nabij de kasteelplaats de bomen langs de zuidzijde van het tracé niet te herplanten en door ter hoogte van de kasteelplaats juist extra bomenrijen te planten
  - Landschapsstructuren, die de N825 kruisen vanaf de N825 beleefbaar houden/maken;
    - Oude laanstructuur Broekstraat/Ruïnelaan
    - Nettelhorster Laak (watergang)
  - Speciale beeldtaal ontwikkelen voor objecten in het landgoederenlandschap van De Nettelhorst, zoals brugleuningen, borden en objecten ter aanduiding van het landgoed en de oude toponiemen etc.
  - Entrees naar het landgoed beleefbaar maken/houden vanaf de hoofdwegen;
    - Begin Ruïnelaan in westen bij kruising Goorsegweg (fietspad)
    - Inrit Voortmansallee in oosten bij Nettelhorstweg
    - Inrit Broekstraat
  - Onderscheid in vormgeving lanen behorend tot landgoed en overige bomenrijen langs de weg; verschillende plantafstanden.

- Heldere doorgaande lijn Provinciale weg N825 + doorgaand fietspad zuidelijk erlangs
  - Consequente materialisatie en maatvoering rijweg, wegbermen en doorgaand fietspad.
  - Doorgaand fietspad ter hoogte van Lochemse Allee en carré opnemen in de aanleg van het landgoed.
  - Verkeersweg ligt buiten de aanleg van het landgoed. Alleen ter hoogte van het carré, de Broekstraat en de Nettelhorster Laak raakt de weg aan de structuren van het landgoed.

#### **Traject Goorsegweg-Wengersteeg**

- Behoud/ herstel Lochemse Allee als één van de lanen van het landgoed.
- De doorgaande verkeersweg N825 als een nieuwe, functionele lijn in het oude landschap
- Versterken van het ruimtelijke contrast tussen het kleinschalige coulisselandschap en het open Berkeldal.
- Ontmoeting grotere landschapsstructuren bij kruising Goorsegweg.

Figuur 3.4 geeft een sfeerimpressie van de landschapsontwikkeling voor het traject Goorsegweg-Wengersteeg.



Figuur 3.4 Impressie traject Goorsegweg-Wengersteeg.

### Traject Wengersteeg/Broekstraat: Carré Nettelhorst

- Kasteelplaats met carré van bomenrijen hoofdmonument in beleving en aanleg ("het carré");

Figuur 3.5 geeft een sfeerimpressie van de landschapsontwikkeling voor het traject Wengerstraat/Broekstraat: Carré Nettelhorst.



Figuur 3.5 Impressie traject Wengerstraat/Broekstraat: Carré Nettelhorst.

### Kruising Broekstraat en traject N825 in oostelijke richting

- Het oorspronkelijke doorlopende karakter van deze structuur van de Broekstraat ter weerszijden van de N825 zo goed mogelijk beleefbaar houden en maken.
- De landschapsstructuur van de Broekstraat wordt ten noorden van de kruising versterkt, door het planten van hagen langs de weg. Onder de hoogspanningskabels kunnen helaas geen bomen worden geplant, maar vlak bij de kruising kunnen nog wel enkele bomen worden toegevoegd, buiten de zichthoeken van het verkeer. Deze bomen zijn ook belangrijk om het verkeer op de N825 te attenderen op deze kruising.
- In zuidelijke richting wordt de inrit naar het landgoed vormgeven als eenvoudige erfaansluiting. Het fietspad wordt recht langs de N825 gelegd en de kavelsloten worden weer haaks aangelegd in lijn met de structuur van het landschap. De inrit wordt gemarkeerd als toegang naar het landgoed.
- De middeneilanden worden voorzien van gras en niet bestraat om zo de landgoedbeleving te versterken.
- Ten oosten van de kruising Broekstraat worden alle bestaande bomen aan de noordzijde gehandhaafd en worden nieuwe bomen geplant langs de zuidzijde van de weg. Hier worden niet de plantmethodes van landgoed Nettelhorst aangehouden; er worden eiken geplant op een afstand van 8-10 meter van elkaar.

Figuur 3.6 geeft een sfeerimpressie van de landschapontwikkeling voor het traject Broekstraat en N825 in oostelijke richting.



Figuur 3.6 Broekstraat en N825.

De in deze paragraaf beschreven maatregelen zijn verwerkt in het landschapsplan (zie bijlage 1 van de regels). Op navolgende pagina is het landschapsplan weergegeven waarin de hierboven beschreven maatregelen zijn verwerkt (figuur 3.7)

# Landschapsplan Nettelhorsterweg N825

Definitief ontwerp



## 4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN

### 4.1 Inleiding

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

### 4.2 Geluid

#### 4.2.1 Wettelijk kader en beleid

##### *Wet geluidhinder*

Voor het aspect wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. De wijzigingen aan de weg N825 vallen onder het regime van deze wet. De geluidsbelastingen vanwege deze te wijzigende wegen dienen te voldoen aan de grenswaarden uit deze wet. Voor de toetsing aan deze grenswaarden is een akoestisch onderzoek nodig. Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien sprake is van overschrijding dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien niet kan worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

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

In de Wgh gelden alleen normen voor woningen binnen een geluidszone. Alle wegen met uitzondering van 30 km/uur gebieden (en in gebieden aangeduid als een woonerf) hebben een geluidzone. De geluidzone aan weerszijden van de weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. In art. 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

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

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

Vanwege de fysieke wijzigingen aan de N825 is sprake van reconstructie. Derhalve is een nader akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het doel van het akoestisch onderzoek is het berekenen van de geluidsbelasting op de gevel van de relevante geluidsgevoelige bestemmingen afkomstig van het wegverkeer van de wegen die wijzigingen ondergaan. Het volledige onderzoek is als bijlage 2 bij dit inpassingsplan opgenomen<sup>1</sup>. Hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

#### *Hogere grenswaarden*

Bij overschrijding van de normen moet worden onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidsbelasting kunnen reduceren. Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting. Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd dient men rekening te houden met de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor geluidgevoelige bestemmingen. Bij woningen waarbij een hogere grenswaarde wordt vastgesteld geldt een maximale waarde in de woonkamer, slaapkamers en keukens groter dan 11 m<sup>2</sup> van 33 dB. Indien deze waarde overschreden wordt, worden maatregelen aangeboden aan de eigenaar om wel aan deze norm te voldoen. Het betreft dan maatregelen aan de woning zelf, zoals extra geluidsisolerend glas of dakisolatie.

#### **4.2.2 Resultaten onderzoek**

Uit het onderzoek blijkt dat de aanpassingen bij de N346, zonder geluidmaatregelen, zorgen voor een toename van maximaal 2 dB tussen 2021 en 2032. Een toename van ten minste 2 dB treedt op bij vier woningen. Het betreft de woningen met de adressen Goorsegweg 24, 24a, 29 en 29a. Voor deze woningen is zonder geluidmaatregelen dus sprake van een 'reconstructie volgens de Wet geluidhinder'. Bij de overige woningen in de geluidzone van de N825/kruising N346 is de toename maximaal 1 dB. Hiervoor is geen sprake van 'reconstructie volgens de Wet geluidhinder'.

Op de hoofdstructuur van de N346 ten westen van de N825, tot 100 m van het kruispunt en op de parallelweg wordt een geluidreducerend wegdek geadviseerd. Uitgegaan is van SMA-NL8 G+. Voor deze bronmaatregel kunnen in overleg alternatieven bepaald worden. Alternatieve maatregelen moeten dezelfde of betere akoestische kwaliteit hebben. Met de hiervoor genoemde bronmaatregel wordt een hogere waarde voorkomen bij de woningen Goorsegweg 24 en 24a. Voor de woningen Goorsegweg 29 en 29a zijn hogere waarden nodig om de wijzigingen aan de wegen mogelijk te maken. Gedeputeerde staten moeten deze hogere waarden vaststellen.

Voor de panden waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, is nader bouwakoestisch onderzoek nodig om te bepalen of het binnenniveau in de toekomstige situatie zal voldoen aan de wettelijke eisen. Indien hier niet aan voldaan wordt, moeten gedeputeerde staten de eigenaren geluidwerende voorzieningen in de gevels aanbieden.

---

<sup>1</sup> Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï wijziging N825 inclusief aansluiting op N346, dB Vision, kenmerk PRV037-01-02sb, d.d. 6 mei 2019

Door de aanpassingen van de wegen wijzen de verkeerstromen op aangrenzende wegen ook. Het planeffect is beperkt tot maximaal 1 dB. Deze toename vormt geen aanleiding om geluidmaatregelen te overwegen bij de aangrenzende wegen.

#### 4.2.3 Conclusie

Nader bouwakoestisch onderzoek wordt uitgevoerd om het binnenniveau ter plaatse van de woningen Goorseweg 29 en 29a te bepalen. Voor de procedure van dit inpassingsplan vormt de Wet geluidhinder geen belemmering.

### 4.3 Luchtkwaliteit

#### 4.3.1 Wettelijk kader en beleid

##### *Wet milieubeheer*

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

In Nederland zijn de componenten stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) de meest kritische luchtverontreinigende componenten. Voor deze componenten bestaat in Nederland de hoogste kans op overschrijdingen van de gestelde grenswaarden. In de navolgende tabel zijn de grenswaarden voor deze componenten opgenomen.

| Stof                                 | Grenswaarde           | Toetsingsperiode                                                            |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| NO <sub>2</sub><br>(stikstofdioxide) | 40 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde                                                              |
|                                      | 200 µg/m <sup>3</sup> | Uurgemiddelden, mag maximaal 18x per kalenderjaar overschreden worden       |
| PM <sub>10</sub><br>(fijn stof)      | 40 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde                                                              |
|                                      | 50 µg/m <sup>3</sup>  | 24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden |
| PM <sub>2,5</sub>                    | 25 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde                                                              |

Tabel 1: Grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>.

Om kwetsbare functies zoals scholen en zorgcomplexen te beschermen tegen hoge concentraties vervuilende stoffen, zijn in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) regels opgenomen om de realisering van dergelijke functies langs drukke wegen tegen te gaan. In het Besluit is vastgelegd dat binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen geen onaanvaardbare situaties ontstaan ten aanzien van de luchtkwaliteit. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gericht op situaties waarin gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd en is niet van toepassing op de aanleg van wegen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet van toepassing voor het onderhavige inpassingsplan. Daarbij komt dat

het betreffende Besluit pas van toepassing is wanneer er sprake is van overschrijding van grenswaarden. Er is een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd<sup>2</sup>. Het doel van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het berekenen van de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en de zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>). Deze worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. Het complete onderzoek is als bijlage 3 bij dit inpassingsplan opgenomen. Hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

#### 4.3.2 Resultaten onderzoek

Met de NSL-tool is de luchtkwaliteit berekend voor de representatieve maatgevende jaren. In dit geval zijn dat:

- 2021: referentiesituatie, één jaar voor aanvang van de werkzaamheden;
- 2032: toekomstige situatie, tien jaar na gereedkomen van de werkzaamheden.

De gebruikte etmaalintensiteiten en de verdeling van de voertuigen in drie categorieën (lichte, middelzware en zware voertuigen) zijn gebaseerd op cijfers van de provincie Gelderland. De luchtkwaliteit is berekend op representatieve locaties, uitgaande van de uitgangspunten volgens het voorgaande hoofdstuk, zie tabel 2. Hieruit blijkt dat de concentraties langs de N825 (en de nabije omgeving) ruim lager zijn dan de grenswaarden 1 uit de Wet milieubeheer.

| Stof                               | Jaargemiddelde concentratie [µg/m <sup>3</sup> ] |      |      |
|------------------------------------|--------------------------------------------------|------|------|
|                                    | Hoogste/ laagste                                 | 2021 | 2032 |
| Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | Hoogste                                          | 15   | 10   |
|                                    | Laagste                                          | 11   | 7    |
| Fijn stof (PM <sub>10</sub> )      | Hoogste                                          | 20   | 17   |
|                                    | Laagste                                          | 16   | 14   |
| Fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )     | Hoogste                                          | 10   | 8    |
|                                    | Laagste                                          | 10   | 7    |

Tabel 2: Berekende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>.

#### 4.3.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor de voorgenomen wijzigingen aan het wegennetwerk.

### 4.4 Externe veiligheid

#### 4.4.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (o.a. chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het

<sup>2</sup> Luchtkwaliteitsonderzoek N825, dBvision, kenmerk PRV037-01-03sb, d.d. 22 april 2018

groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico (PR) mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10<sup>-6</sup>). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10<sup>-6</sup> als grenswaarde.

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

#### *Beleidsvisie externe veiligheid Provincie Gelderland*

De provincie Gelderland heeft een beleidsvisie omgevingsveiligheid 2015 vastgesteld<sup>3</sup>. De provincie streeft naar het voorkomen van overschrijdingen van wettelijke grenswaarden en het beperken van het groepsrisico bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door, nog sterker dan nu, een omslag te maken naar ontwikkelingsplanologie, waarin omgevingsveiligheid vanaf het begin van het planproces wordt meegenomen. Deze omslag is uitgewerkt in zes thema's waarmee de beleidsvisie het veiliger maken van Gelderland richting geeft. Deze thema's zijn:

1. Het beschermen van mensen door uit te voeren wat moet;
2. Het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten;
3. Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering;
4. Het verhogen van de kwaliteit van de risicoinformatie;
5. Het reduceren van risico's van transport;
6. Het reduceren van risico's van inrichtingen.

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

---

<sup>3</sup> 3 Beleidsvisie Omgevingsveiligheid Provincie Gelderland 2015, Provincie Gelderland.

#### 4.4.2 Onderzoek en conclusie

Het plangebied omvat de N825 (inclusief aansluiting op de N346) en de directe omgeving. Figuur 4.1 geeft een uitsnede van de Risicokaart ter hoogte van het plangebied. Uit de kaart blijkt dat de genoemde wegen zijn niet opgenomen in het Basisnet voor wegen. Structureel vervoer van gevaarlijke stoffen vindt hier niet plaats. Dit blijkt ook uit de meest recente telgegevens van Rijkswaterstaat. Navraag bij de Omgevingsdienst Achterhoek bevestigt dit. Gelet op wet- en regelgeving is het daarom niet noodzakelijk de hoogte van het groepsrisico kwantitatief vast te stellen.



Figuur 4.1 Uitsnede Risicokaart.

Op basis van de Beleidsvisie Externe Veiligheid Lochem (17 november 2008) blijkt dat de provinciale wegen in Lochem geen PR-contour hebben. Er zijn geen overschrijdingen van de oriënterende waarde of mogelijk toekomstige knelpunten rond de provinciale wegen.

Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor dit inpassingsplan.

## 4.5 Bodem

### 4.5.1 Wettelijk kader en beleid

#### *Wet bodembescherming*

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

#### *Besluit en de regeling bodemkwaliteit*

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

#### **4.5.2 Resultaten onderzoek**

Ten behoeve van de beoogde maatregelen aan de N825 heeft een Historisch bodemonderzoek plaatsgevonden<sup>4</sup>. Het doel van het historische onderzoek is om op basis van de onderzoeksgegevens vast te stellen of er sprake is van een mogelijke verontreiniging van de bodem met stoffen die een belemmering kunnen vormen met het oog op de voorgenomen ontwikkeling.

Hierna worden alleen de conclusies weergegeven. Voor de onderliggende gegevens, gehanteerde bronnen, uitgangspunten en hypothesen, wordt verwezen naar het betreffende onderzoeksrapport. Het onderzoeksrapport is als bijlage 4 bij het inpassingsplan opgenomen.

Uit de verzamelde (historische) informatie en het uitgevoerde locatiebezoek is gebleken dat ter plaatse van de aan het wegtracé grenzende agrarische- en bebouwde percelen binnen een straal van 25 meter vanaf de grens van de onderzoek locatie geen bodemverontreiniging aanwezig en/of te verwachten is. De bermen van het wegtracé en de (droogliggende) greppels zijn in principe ‘verdacht’ op het voorkomen van zware metalen, PAK en minerale olie vanwege afstromend vervuild hemelwater. Geadviseerd wordt om uitsluitend de aan het wegtracé grenzende woon- en bedrijfspercelen te onderzoeken die worden aangekocht of waar daadwerkelijk (graaf)werkzaamheden plaatsvinden. Het verkennend onderzoek kan in dat geval plaatsvinden conform de NEN5740/A1, strategie ONV-NL.

Daarnaast wordt geadviseerd om de bodemkwaliteit ter plaatse van de wegbermen en (droogliggende) greppels vast te stellen door middel van een uit te voeren verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740/A1, strategie VED-HE-L. Ter plaatse van de gemarkeerde percelen op de asbestkansenkaart van de provincie Gelderland is namelijk een verhoogde (grote) kans op aanwezigheid van asbest in de bodem (verdacht). Geadviseerd wordt ter plaatse van deze percelen uitsluitend onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in de bodem uit te voeren indien deze gronden worden aangekocht of waar daadwerkelijk (graaf)werkzaamheden plaatsvinden.

Op die plaatsen waar de wegreconstructie plaatsvindt kan de teerhoudendheid van het asfalt van de wegen en de fietspaden worden vastgesteld conform de CROW publicatie 210 (richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt). De funderingsmaterialen kunnen worden onderzocht op de milieuhygiënische kwaliteit. Indien het funderingsmateriaal bestaat uit puin of puin met grond dan is het materiaal verdacht ten aanzien van een verontreiniging met asbest. Het funderingsmateriaal moet dan worden onderzocht conform de NEN 5707 (asbest in grond) of conform de NEN 5897 (asbest in puin).

---

<sup>4</sup> Vooronderzoek wegconstructie N346 en N825 te Lochem, Aeres Milieu BV, kenmerk AM18439, d.d. 17 december 2018

### 4.5.3 Conclusie

Wanneer de omgevingsvergunning voor de aanlegwerkzaamheden wordt aangevraagd wordt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd en voorgelegd. Voor de procedure van dit inpassingsplan vormt de bodemkwaliteit dus geen belemmering. Het milieutechnisch onderzoek voor de materialen in de weg wordt tijdens de besteksvoorbereiding van het werk uitgevoerd. Hierbij geldt dat vanuit circulariteit zoveel mogelijk materialen worden hergebruikt. Materialen die uit de grondstoffenketen verwijderd moet worden zullen afgevoerd worden naar erkende eindverwerkers.

## 4.6 Natuurtoets

### 4.6.1 Algemeen

Het aspect natuur is een van de aspecten ten aanzien waarvan de haalbaarheid van het project dient te worden onderzocht. In een aparte onderzoeksrapportage<sup>5</sup> zijn de binnen het aspect natuur optredende milieueffecten beschouwd: de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt Nederlandse natuurgebieden, planten- en diersoorten en houtopstanden. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De verplichtingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die zien op gebiedsbescherming, zijn geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Deze gebieden maken deel uit van het Natura 2000-netwerk.

De relevante milieueffecten zijn getoetst aan vigerende wet- en regelgeving. In het onderzoek wordt aangegeven of het project mogelijk is binnen de vigerende wet- en regelgeving omtrent natuur en ecologie. Ook geeft het onderzoek aan in hoeverre aanvullend onderzoek en mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig of gewenst zijn. Hierna wordt per onderwerp een introductie gegeven evenals een samenvatting van de onderzoeksresultaten. Voor de onderliggende specifieke resultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport dat als bijlage 5 opgenomen is bij de toelichting van onderhavig inpassingsplan.

### 4.6.2 Gebiedsbescherming

#### Natura 2000

In de directe omgeving van het plangebied liggen diverse Natura 2000-gebieden. Op ongeveer >4 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Stelkampsveld. In het ontwerpplan werd geoordeeld dat gelet op de afstand tot de Natura 2000-gebieden, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden er geen reden was om aan te nemen dat er kans is op een belemmering van de kernopgaven van het Natura 2000-gebied, zij het door een rechtstreekse invloed, cumulatieve invloed of externe werking. Een toetsing op grond van de Wet natuurbescherming werd daarom niet noodzakelijk geacht. Gezien de uitspraken van de Raad van State van 29 mei 2019 met betrekking tot het PAS is dit standpunt niet langer houdbaar. Om deze reden is voor het vast te stellen inpassingsplan door Eelerwoude een aeriusberekening uitgevoerd<sup>6</sup>. De berekening is als bijlage 10 bij dit inpassingsplan opgenomen.

<sup>5</sup> Toetsing Wet natuurbescherming N825 Nettelhorsterweg Lochem, Eelerwouden, kenmerk P6284.291, d.d. 22 februari 2019

<sup>6</sup> AERIUS-berekening N825 Nettelhorsterweg Lochem, Eelerwoude, kenmerk P6284.291, d.d. 22 oktober 2019

Voor de aanlegfase is als uitgangspunt genomen, dat het doorgaande verkeer gedurende de hele periode om zal rijden verder van het Stelkampsveld af en dat er een maximale snelheid van 50 km/uur in plaats van 80 km/uur gaat gelden op de Nettelhorsterweg. Uit de berekeningen voor de aanlegfase blijkt, dat de werkzaamheden geen stikstofdepositie boven 0,00 mol/ha/jaar tot gevolg hebben op habitattypen van Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat voor de uitvoering van de werkzaamheden voor het aspect stikstofdepositie geen vergunningplicht Wet natuurbescherming van toepassing is.

De gebruiksfase is niet in beeld gebracht. De reden hiervoor is dat bij aanpassingen op een wegtraject zoals hier aan de orde, de toename van het verkeer over 10 jaar niet te wijten is aan de ontwikkeling, maar aan de autonome (landelijke) ontwikkelingen in het autoverkeer. Alleen als er veranderingen zouden komen in bijvoorbeeld de maximumsnelheid op de Nettelhorsterweg dan zou er een reden zijn dit alsnog te onderzoeken. Het vorenstaande neemt niet weg dat tijdens de gebruiksfase gekeken wordt naar (duurzame)maatregelen zoals het inzetten op minder stroomverbruik qua verlichting.

### **Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone**

Het plangebied en de directe omgeving maakt geen onderdeel uit van gronden behorend tot het GNN. De bomen langs de huidige Nettelhorsterweg maken voor een gedeelte wel onderdeel uit van de Groene Ontwikkelingszone (GO). Deze bomen zullen echter behouden blijven. Een verdere toetsing aan het bestaande GNN-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht

#### **4.6.3 Soortenbescherming**

##### *Planten en mossen*

In het plangebied zijn geen beschermde plant- en mossoorten aangetroffen. Er worden dan ook geen effecten op beschermde plant- en mossoorten verwacht. Een ontheffing Wet natuurbescherming is niet aan de orde.

##### *Vleermuizen*

Negatieve effecten op verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten zijn gelet op de verwachte ontwikkelingen redelijkerwijs uit te sluiten. De verblijfplaatsen in de bebouwing blijven behouden, evenals de bereikbaarheid van deze verblijfplaatsen. Negatieve effecten op verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen zijn eveneens redelijkerwijs uit te sluiten. Tijdens het veldbezoek zijn geen potentiële holtes of kieren en scheuren aangetroffen welke door vleermuizen gebruikt kunnen worden. Een groot deel van de te kappen beplanting beschikt bovendien over een te geringe diameter waardoor deze ongeschikt zijn.

Met betrekking tot het foerageergebied worden geen significant negatieve effecten verwacht. Het grondgebruik verandert niet grootschalig waardoor bestaand foerageergebied grotendeels ongewijzigd blijft. Door de kap van de beplanting neemt lokaal de beschikbaarheid van insecten wel af. Verwacht wordt dat ondanks deze beperkte afname de functionaliteit van het gebied als zodanig niet wordt aangepast omdat essentieel foerageergebied aan de zuidkant van de weg niet wordt aangetast. Essentieel aandachtspunt hierbij betreft de toename van verlichting. Dit dient binnen het plangebied (onder andere op de kruising tussen de N825 en de Wengersteeg) niet verder toe te nemen.

Met betrekking tot de functionaliteit van vliegroutes worden evenmin negatieve effecten verwacht. Tussen km 1,25 en km 1,55 (als mogelijke vliegroute) wordt weliswaar beplanting aan de zuidzijde van het tracé verwijderd maar blijft deze aan de noordkant gehandhaafd. Hierdoor blijven opgaande, lijnvormige structuren behouden en blijft de functionaliteit van deze potentiële vliegroute behouden.

#### *Overige zoogdieren*

Negatieve effecten op algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren zijn redelijkerwijs uit te sluiten. Het plangebied betreft een klein deel van het leefgebied van deze soorten en is na afronding van de werkzaamheden direct beschikbaar voor deze soorten.

Verblijfplaatsen en essentieel leefgebied voor de steenmarter en eekhoorn zijn ter plaatse van de werkzaamheden niet aangetroffen en worden niet verwacht. Mogelijk gebruiken deze soorten het gebied incidenteel. Overige, zwaarder beschermde soorten kunnen op basis van biotoopvoorkoor en bekende verspreiding worden uitgesloten in het plangebied.

#### *Vogels*

Van een aantal vogelsoorten zijn de nesten het hele jaar door beschermd. Ook de functionele leefomgeving is daarbij beschermd. Bij de aantasting van de nestlocatie en/of de functionele leefomgeving is een ontheffing Wet natuurbescherming noodzakelijk. Betreffende soorten hebben geen verblijfplaatsen in de te kappen beplanting. Met de kap van de beplanting treden evenmin negatieve effecten op de functionele leefomgeving van deze soorten op, omdat de te kappen beplanting slechts een zeer klein onderdeel uitmaakt van het leefgebied, en de bovengenoemde soorten veelal jagen of foerageren in open tot halfopen gebied (kerk- en steenuil, buizerd en roek) of dichte dekking nodig hebben in de vorm van struweel (huismus).

Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. In veel situaties kan dit voorkomen worden door versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Verder dient er bij de werkzaamheden rekening gehouden te worden met nesten van vogels en de algemene zorgplicht.

#### *Overig*

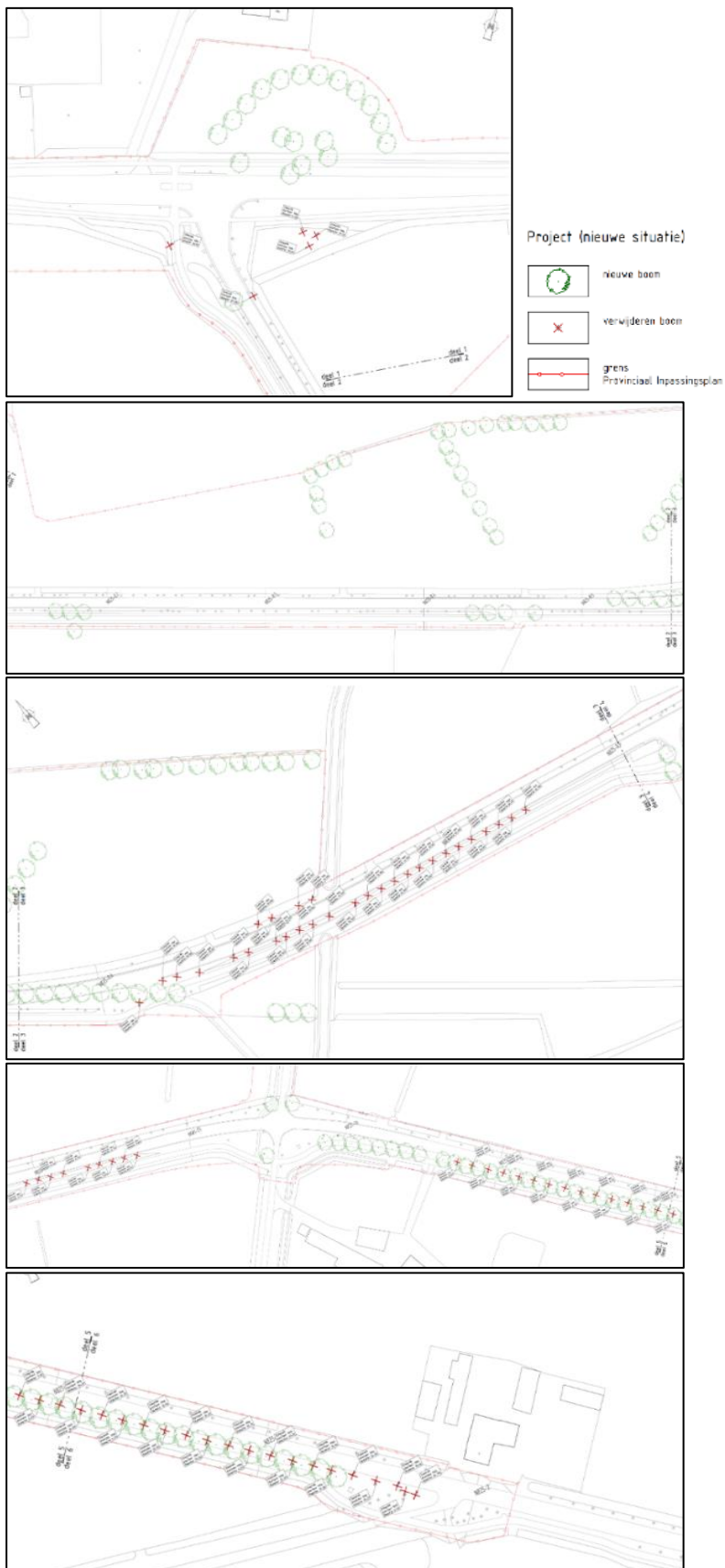
De ontwikkelingen in het plangebied hebben verder geen negatieve effecten op amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden. Een ontheffing Wet natuurbescherming is verder niet aan de orde.

### **4.6.4 Bescherming houtopstanden**

Er worden binnen het plangebied bomen gekapt, betreffende bomen maken onderdeel uit van een bomenrij van meer dan 20 bomen. Voor de betreffende bomen geldt een meldingsplicht bij bevoegd gezag en een herplantplicht.

De provincie Gelderland heeft in het definitief ontwerpplan de te kappen en nieuw aan te planten bomen verwerkt. In het plangebied worden in totaal 113 bomen gekapt en worden er 454 bomen nieuw aangeplant. Op figuur 4.2 staan de te kappen bomen weergegeven. Waar de nieuwe bomen zullen worden aangeplant kunt u zien op het landschapsplan (zie afbeelding 3.7 uit deze toelichting en bijlage 1 bij de regels). Door de nieuwe parallelweg aan te leggen en de N825 niet op de huidige locatie te verbreden worden 118 bomen gespaard.

Er heeft ook een bomenonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is als bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd. Dit onderzoek is gericht op de kwaliteit van de bestaande bomen en op de geschiktheid van de bodem voor aanplanting van nieuwe bomen en is van belang voor de uitvoering van het project.



Figuur 4.2 Weergave te kappen en aan te planten bomen in het plangebied.

#### 4.6.5 Conclusie

##### Bescherming gebieden

Uit aeriusberekeningen blijkt, dat de werkzaamheden geen stikstofdepositie boven 0,00 mol/ha/jaar tot gevolg hebben op habitattypen van Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat voor de uitvoering van de werkzaamheden voor het aspect stikstofdepositie geen vergunningplicht Wet natuurbescherming van toepassing is.

Het plangebied en de directe omgeving maakt geen onderdeel uit van gronden behorend tot het GNN. De bomen langs de huidige Nettelhorsterweg maken voor een gedeelte wel onderdeel uit van de Groene Ontwikkelingszone (GO). Deze bomen zullen echter behouden blijven. Een verdere toetsing aan het bestaande GNN-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht

##### Soortenbescherming

Op basis van voorliggend onderzoek kunnen negatieve effecten op potentiële vliegroutes van vleermuizen worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. In veel situaties kan dit voorkomen worden door verstorende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Verder dient er bij de werkzaamheden rekening gehouden te worden met nesten van vogels en de algemene zorgplicht.

##### Beschermde houtopstanden

Er worden binnen het plangebied bomen gekapt, betreffende bomen maken onderdeel uit van een boomrij van meer dan 20 bomen. Voor de betreffende bomen geldt een meldingsplicht bij bevoegd gezag. Zowel de melding als herplant worden middels een omgevingsvergunning ingediend.

## 4.7 Water

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

### 4.7.1 Beleidskaders

#### Waterplan Gelderland 2010-2015

De ambitie en de rol van de provincie ten aanzien van het aspect water is opgenomen in de Omgevingsvisie Gelderland (2019). De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

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

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag. In de bij de Omgevingsvisie horende Omgevingsverordening zijn regels opgenomen met betrekking tot het aspect water. Het gaat onder meer om de onderwerpen Grond- en drinkwater en vaarwegen. De betreffende regels zijn niet van toepassing op het plangebied.

### **Waterbeheerplan 2016-2021**

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

Het waterschap laat in het waterbeheerplan zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en welke accenten het waterschap in de samenwerking met haar partners belangrijk zijn.

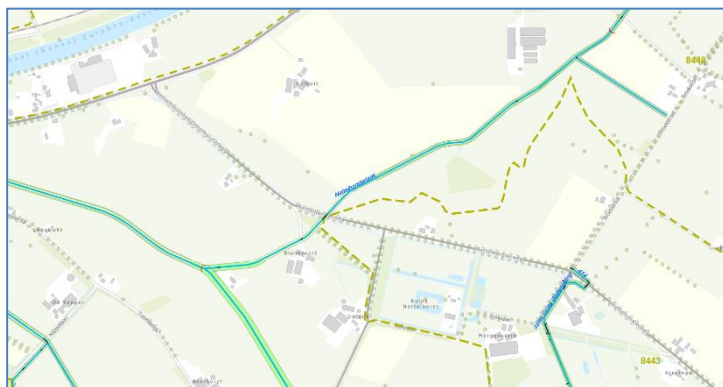
Vanuit die verkenning is er beleid gemaakt voor de planperiode 2016-2021 voor de volgende taakgebieden:

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

## 4.7.2 Watersysteem

### Huidig watersysteem

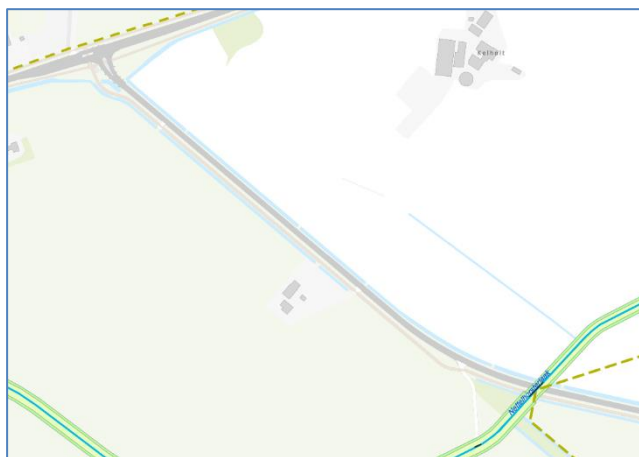
In figuur 4.3 is het plangebied weergegeven. Het plangebied strekt zich uit over de twee stroomgebieden 8448 en 8443.



Figuur 4.3 Ligging plangebied ten opzichte van het watersysteem.

In de figuren 4.4, 4.5 en 4.6 wordt ingegaan op de afzonderlijke delen van het huidig watersysteem.

Vanaf de aansluiting met de Goorseweg/N346 richting de Nettelhorsterlaak (figuur 4.4) liggen de watergangen aan de noord- en zuidzijde van de N825. Dit zijn geen leggerwatergangen maar watergangen in eigendom en beheer van de Provincie Gelderland. Hierop wateren de percelen aan de noord en zuidzijde van de N825 af.

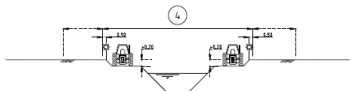
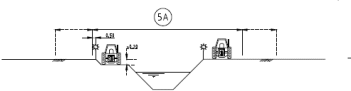
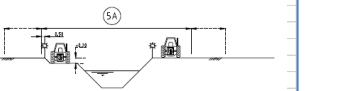


Figuur 4.4 Huidig Watersysteem N346/Goorseweg – Nettelhorsterlaak.

In het gebied ligt een A-watergang: de Nettelhorsterlaak, deze stroomt door middel van een duiker onder de N825 door. De Nettelhorsterlaak bestaat uit de twee Leidingvakken: LV84480020 en LV84480019 en een duiker DR84480032 (figuur 4.5 en 4.6).



Figuur 4.5 Kruising Nettelhorsterlaak - N825.

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Leidingvak: LV84480020                                                                                                               | Duiker: DR84480032                                                                                                                                      | Leidingvak: LV84480019                                                                                                                                  |
| Leidingvak: LV84480020                                                                                                               | Duikercode : DR84480032                                                                                                                                 | Leidingvak: LV84480019                                                                                                                                  |
| Code: LV84480020                                                                                                                     | Duikervorm : mui                                                                                                                                        | Code: LV84480019                                                                                                                                        |
| Bodem Breedte: 1.80                                                                                                                  | Breedte / Diam. : 1.30 m                                                                                                                                | Bodem Breedte: 1.50                                                                                                                                     |
| Talud links: 1:1.50                                                                                                                  | Inw. hoogte a1 : 0.82 m                                                                                                                                 | Talud links: 1:1.50                                                                                                                                     |
| Talud rechts 1:1.50                                                                                                                  | Inw. hoogte a2 : m                                                                                                                                      | Talud rechts 1:1.50                                                                                                                                     |
| Bodemhoogte bovenstrooms: 10.41                                                                                                      | BOK instroom : 10.70 m+NAP                                                                                                                              | Bodemhoogte bovenstrooms: 10.67                                                                                                                         |
| Bodemhoogte benedenstrooms: 10.28                                                                                                    | BOK uitstroom : 10.70 m+NAP                                                                                                                             | Bodemhoogte benedenstrooms: 10.41                                                                                                                       |
| Onderhoudsplichtige 1: WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL                                                                                     | Onderhoudsplichtige 1: PROVINCIE GELDERLAND                                                                                                             | Onderhoudsplichtige 1: WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL                                                                                                        |
| Onderhoudsverplichting 1: Geheel onderhoud                                                                                           | Onderhoudsverplichting 1: Geheel onderhoud                                                                                                              | Onderhoudsverplichting 1: Geheel onderhoud                                                                                                              |
| Profieltype: 4                                                                                                                       | Profieltype: 5A                                                                                                                                         | Profieltype: 5A                                                                                                                                         |
| Profiel type: 4                                                                                                                      | Profiel type: 5A                                                                                                                                        | Profiel type: 5A                                                                                                                                        |
| Onderhoudsstrook links: 1.80 m                                                                                                       | Onderhoudsstrook links: 1.80 m                                                                                                                          | Onderhoudsstrook links: 1.80 m                                                                                                                          |
| Onderhoudsstrook rechts: 1.80 m                                                                                                      | Onderhoudsstrook rechts: 1.80 m                                                                                                                         | Onderhoudsstrook rechts: 1.80 m                                                                                                                         |
|                                                   |                                                                      |                                                                    |
| WATERGANG MET TWEEZIJDE INGEGRAVEN ONDERHOUDSTROOK. OPM: BESCHERMPZONE ALLEEN AANWEZIG IN DEN ONDERHOUDSTROOK SMALLER IS DAN 4.00 m. | WATERGANG MET TWEEZIJDE ONDERHOUDSTROOK, WAARVAN EEN ZIJDE INGEGRAVEN. OPM: BESCHERMPZONE ALLEEN AANWEZIG IN DEN ONDERHOUDSTROOK SMALLER IS DAN 4.00 m. | WATERGANG MET TWEEZIJDE ONDERHOUDSTROOK, WAARVAN EEN ZIJDE INGEGRAVEN. OPM: BESCHERMPZONE ALLEEN AANWEZIG IN DEN ONDERHOUDSTROOK SMALLER IS DAN 4.00 m. |
|                                                                                                                                      |                                                                      |                                                                    |
|                                                                                                                                      | GELIJK AAN 5A, DOCH GEÏNVEGELD                                                                                                                          | GELIJK AAN 5A, DOCH GEÏNVEGELD                                                                                                                          |

Figuur 4.6 Overzicht gegevens kruising Nettelhorsterlaak (bron. Legger Waterschap Rijn en IJssel).

Vanaf de Netterhorsterlaak richting de Broekstraat (figuur 4.7) liggen de watergangen aan de noord- en zuidzijde van de N825. Dit zijn geen leggerwatergangen maar watergangen in eigendom en beheer van de Provincie Gelderland. Hierop wateren de percelen aan de noord en zuidzijde van de N825 af.



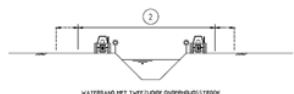
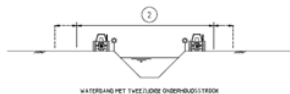
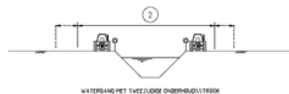
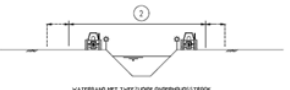
Figuur 4.7 Huidig Watersysteem Netterhorsterlaak – Broekstraat.

Ten oosten van de Broekstraat ligt de zijtak De Grote Waterleiding (figuur 4.8), deze watergang kruist de N825 van zuid naar noord, aan de noordzijde naar het westen loopt deze parallel mee met de N825 en kruist vervolgens ook de noordelijke aansluiting van de Broekstraat.



Figuur 4.8 Detail De Grote Waterleiding.

De zijtak Grote Waterleiding bevat uit de volgende leidingvakken en duikers: LV84430007, LV84430008, DR84430010, DR84430011 en DR84430013 (figuur 4.9).

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Duiker: DR84430010</b><br/>         Duikercode : DR84430010<br/>         Duikervorm : <b>rond</b><br/>         Breedte / Diam. : <b>0,50 m</b><br/>         Inw. hoogte a1 : m<br/>         Inw. hoogte a2 : m<br/>         BOK instroom : <b>11,31</b> m<sup>3</sup>/NAP<br/>         BOK uitstroom : <b>11,37</b> m<sup>3</sup>/NAP</p> | <p><b>Leidingvalc: LV84430007</b><br/>         Code: <b>LV84430007</b><br/>         Bodembreedte: <b>0,50</b><br/>         Talud links1: <b>1,00</b><br/>         Talud rechts 1: <b>1,00</b><br/>         Bodemhoogte bovenstrooms: <b>11,35</b><br/>         Bodemhoogte benedenstrooms: <b>11,03</b></p> | <p><b>Duiker: DR84430011</b><br/>         Duikercode : DR84430011<br/>         Duikervorm : <b>rond</b><br/>         Breedte / Diam. : <b>0,40 m</b><br/>         Inw. hoogte a1 : m<br/>         Inw. hoogte a2 : m<br/>         BOK instroom : <b>11,47</b> m<sup>3</sup>/NAP<br/>         BOK uitstroom : <b>11,35</b> m<sup>3</sup>/NAP</p> |
| <p>Onderhoudspflichtige 1<br/> <b>GEMEENTE BERKELLAND</b><br/>         Onderhoudspflicht 1<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p> <p>Profieltype: 2<br/>         Profiel type: <b>2</b><br/>         Onderhoudsstrook links: <b>3,00 m</b><br/>         Onderhoudsstrook rechts: <b>3,00 m</b></p>                                                    | <p>Onderhoudspflichtige 1:<br/> <b>WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL</b><br/>         Onderhoudsverplichting 1:<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p> <p>Profieltype: 2<br/>         Profiel type: <b>2</b><br/>         Onderhoudsstrook links: <b>3,00 m</b><br/>         Onderhoudsstrook rechts: <b>3,00 m</b></p>   | <p>Onderhoudspflichtige 1<br/> <b>AANGELANDEN</b><br/>         Onderhoudspflicht 1<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p> <p>Profieltype: 2<br/>         Profiel type: <b>2</b><br/>         Onderhoudsstrook links: <b>3,00 m</b><br/>         Onderhoudsstrook rechts: <b>3,00 m</b></p>                                                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p><b>Duiker: DR84430012</b><br/>         Duikercode : DR84430012<br/>         Duikervorm : <b>rond</b><br/>         Breedte / Diam. : <b>0,60 m</b><br/>         Inw. hoogte a1 : m<br/>         Inw. hoogte a2 : m<br/>         BOK instroom : <b>11,00</b> m<sup>3</sup>/NAP<br/>         BOK uitstroom : <b>11,06</b> m<sup>3</sup>/NAP</p> | <p><b>Leidingvalc: LV84430008</b><br/>         Code: <b>LV84430008</b><br/>         Bodembreedte: <b>0,70</b><br/>         Talud links1: <b>1,50</b><br/>         Talud rechts 1: <b>1,50</b><br/>         Bodemhoogte bovenstrooms: <b>11,03</b><br/>         Bodemhoogte benedenstrooms: <b>10,97</b></p> | <p><b>Duiker: DR84430013</b><br/>         Duikercode : DR84430013<br/>         Duikervorm : <b>rond</b><br/>         Breedte / Diam. : <b>0,50 m</b><br/>         Inw. hoogte a1 : m<br/>         Inw. hoogte a2 : m<br/>         BOK instroom : <b>11,14</b> m<sup>3</sup>/NAP<br/>         BOK uitstroom : <b>11,14</b> m<sup>3</sup>/NAP</p> |
| <p>Onderhoudspflichtige 1<br/> <b>PROVINCIE GELDERLAND</b><br/>         Onderhoudspflicht 1<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p> <p>Profieltype: 2<br/>         Profiel type: <b>2</b><br/>         Onderhoudsstrook links: <b>1,80 m</b><br/>         Onderhoudsstrook rechts: <b>1,80 m</b></p>                                                   | <p>Onderhoudspflichtige 1:<br/> <b>WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL</b><br/>         Onderhoudsverplichting 1:<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p> <p>Profieltype: 2<br/>         Profiel type: <b>2</b><br/>         Onderhoudsstrook links: <b>1,80 m</b><br/>         Onderhoudsstrook rechts: <b>1,80 m</b></p>   | <p>Onderhoudspflichtige 1<br/> <b>WATERSCHAP RIJN EN IJSSEL</b><br/>         Onderhoudspflicht 1<br/> <b>Geheel onderhoud</b></p>                                                                                                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

Figuur 4.9 overzicht gegevens De Grote Waterleiding (bron: Legger Waterschap Rijn en IJssel)

## Inrichtinggeisen toekomstig watersysteem

De eisen van het waterschap zijn gebruikt als uitgangspunt voor het ontwerp van de N825:

- Het ontwerp van de aanpassingen aan de legger watergang moet voldoen aan de profielen 2, 4 en 5A, incl. de verschillende onderhoudsstrookbreedtes. De duikerhoogtes van de leggerwatergang moeten gehandhaafd blijven.
- Het ontwerp dient te voldoen aan de retentie-eis van het waterschap (zie par. Waterberging)
- Het waterschap heeft de wens uitgesproken om in te spelen op duurzaam maaibeheer en onderhoud waterlopen: de waterloop Nettelhorsterlaak zal anders beheerd gaan worden in de toekomst. In het huidige beheer wordt daar gereden aan beide zijden met smalspoortrekkers in een zone van 1.80m breed. Dat wordt in de toekomst aan 1 zijde met smalspoor 1.80m en aan de andere zijde breedspoor 4.00m.
- Faunavoorzieningen duiker Nettelhorsterlaak DR844480032: het waterschap bekijkt nog of zij een dergelijke voorziening willen.
- De provincie wilt een faunavoorziening combineren door nog een extra gebied ten westen van de Nettelhorsterlaak te gebruiken als compensatiegebied en dit te gebruiken voor "vernatting"
- Deze vernatting is te bereiken door het gebied met 50cm te verlagen.

## Het ontwerp

Tussen km. 0.000 en km 0.700 wordt de nieuwe rijbaan verlegd naast de bestaande rijbaan. De bestaande Nettelhorsterweg wordt afgewaardeerd deels naar fietspad deels naar erftoegangsweg voor de ontsluiting van enkele landbouwpercelen en woningen. Het bestaande fietspad tussen km. 0.000 – 0.700 komt te vervallen.

Tussen km. 0.700 en km 2.000 wordt de nieuwe rijbaan vanaf één zijde verbreed naar 7,50 meter. Dit gaat ten koste van de laanstructuur aan de bestaande fietspadzijde. Het naastgelegen tweerichtings fietspad wordt verlegd zodat voldoende ruimte wordt gecreëerd voor het aanbrengen van een nieuwe laanstructuur. Vanwege deze ontwerpuitgangspunten dienen een aantal watergangen verlegd te worden: de watergangen in eigendom en beheer van de Provincie Gelderland en een aanpassing aan de Nettelhorsterlaak en de Grote Waterleiding zoals verwerkt in het DO.

## Waterberging

De retentie-eis van het waterschap is 436 m<sup>3</sup> per extra afvoerende hectare verhard oppervlak. Daarbij is het uitgangspunt dat de peilstijging in oppervlaktewater 0,3 meter is (uitgaande van een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van 10 jaar + 10%). Daarnaast moeten te dempen watergangen gecompenseerd worden door nieuw oppervlaktewater (wateroppervlak op streefpeilniveau mag niet afnemen). De berekening toename/ afname is in tabel 3 en 4 uitgewerkt.

## Berekening compensatie

Uit tabel 3 en 4 blijkt dat er een netto toename verhardingen is van 8062.5m<sup>2</sup>, er is een netto toename van wateroppervlak van 8124m<sup>2</sup>, de benodigde hoeveelheid wateroppervlak gebaseerd op de netto toename van het verhard oppervlak minus het de toename dempen watergang is. In totaal is er geen tekort, maar een klein overschot van 9m<sup>2</sup> (3m).

Tabel 3

| Projectgebied                                        | N825          |
|------------------------------------------------------|---------------|
| Zomerpeil                                            | n.n.b.        |
| Winterpeil                                           | n.n.b.        |
| Watergang dempen (m2 insteek)                        | 6134          |
| Watergangen nieuw (m2 insteek)                       | 14258         |
| <b>Toename wateroppervlak (m2 insteek)</b>           | <b>8124</b>   |
| Verhardingen opbreken fietspad (m2)                  | 5347          |
| Verhardingen nieuw fietspad (m2)                     | 4065          |
| <b>Extra Verharding Fietspad</b>                     | <b>-1282</b>  |
| Verharding opbreken rijbaan (m2)                     | 4136          |
| Verharding nieuw rijbaan (m2)                        | 12688         |
| <b>Extra Verharding Rijbaan</b>                      | <b>8552</b>   |
| Toename open verharding inritten percelen&pad (m2)   | 1585          |
| (uitgangspunt: in de berekening voor 50% meerekenen) | <b>792,5</b>  |
| <b>Totaal toename oppervlak verharding</b>           | <b>8062,5</b> |
| <b>Benodigde retentie (m3) (436m3/ha)</b>            | <b>-3</b>     |
| <b>Benodigde retentie (m2) (0,3 m peilstijging)</b>  | <b>-9</b>     |

Tabel 4

| Uitbreiding verhard oppervlak                                                                                                                                                          |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|-----|---------|----|--------|-------------------------|--|-----------------------------|
| Toename verharding tgv van de uitbreiding                                                                                                                                              |    |   |     | 17545,5 | m2 |        |                         |  | alleen gele velden invullen |
| Afname verhardingsoppervlak                                                                                                                                                            |    |   | -   | 9483    | m2 |        |                         |  | alleen gele velden invullen |
| Toename                                                                                                                                                                                |    |   |     | 8062,5  | m2 |        |                         |  | rode velden niet invullen   |
| Vrijstelling *** buitengebied/binnengebied                                                                                                                                             |    |   |     | 0       | m2 |        |                         |  | alleen gele velden invullen |
| Netto toename:                                                                                                                                                                         |    |   |     |         |    | 8062,5 | m2                      |  | rode velden niet invullen   |
| *** vrijstelling landelijk gebied 1500m2 , 500m2 in stedelijk gebied (vervallen per 2015 bij waterschap rivierenland)                                                                  |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| Benodigde compensatie t.g.v. uitbreiding verhard oppervlak en tekort watergangen                                                                                                       |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| -62                                                                                                                                                                                    | m2 | x | 436 | m3/ha   | =  | -3     | m3                      |  | rode velden niet invullen   |
| -3                                                                                                                                                                                     | m3 | : | 0,3 |         | =  | -9     | m2 extra wateroppervlak |  | rode velden niet invullen   |
| (0,30 is extra waterhoogte boven zomerpeil)                                                                                                                                            |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| Netto toename omrekenen a.d.v. bovenstaande formule, deze rekent de opp om naar m3. De m3 toename delen door de stijging t.o.v. zomerpeil bepaald het extra te creëren wateroppervlak. |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| de m3 toename delen door de stijging t.o.v. zomerpeil bepaald het extra te creëren wateroppervlak                                                                                      |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| Optioneel                                                                                                                                                                              |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| Benodigde compensatie t.g.v. demping watergangen                                                                                                                                       |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |
| Toename watergangen                                                                                                                                                                    |    |   |     | 14258   | m2 |        |                         |  | alleen gele velden invullen |
| Afname watergangen t.g.v. demping                                                                                                                                                      |    |   |     | 6134    | m2 |        |                         |  |                             |
| Tekort                                                                                                                                                                                 |    |   |     | -8124   | m2 |        |                         |  | rode velden niet invullen   |
| Netto afname t.g.v. demping watergangen dient exact te worden teruggebracht in de nieuwe situatie.                                                                                     |    |   |     |         |    |        |                         |  |                             |

#### 4.7.3 Conclusie

Er is sprake van een hydrologisch neutrale ontwikkeling.

## 4.8 Archeologische waarden

### 4.8.1 Wettelijk kader en beleid

#### Rijksbeleid Archeologie

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

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

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

Op 16 januari 1992 werd in Valletta, de hoofdstad van Malta, op initiatief van de Raad van Europa het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed ondertekend. Het doel van dit Verdrag van Valletta (of Verdrag van Malta) is de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. De Europese bevolking moet in staat worden gesteld om kennis te nemen van en

begrip te ontwikkelen over het verleden. In het verdrag is bewustmaking van het brede publiek specifiek opgenomen omdat dit bijdraagt aan de bescherming van het bodemarchief en de betrokkenheid van de bewoners (art. 9).

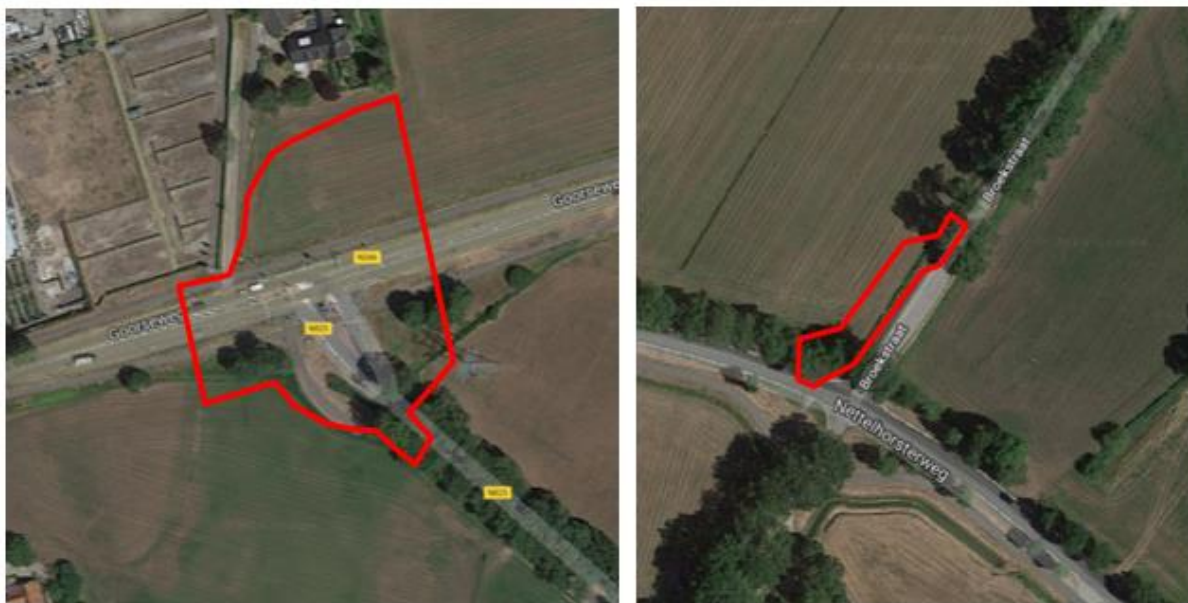
Ten einde op een zorgvuldige wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan, is het noodzakelijk om archeologische belangen te verankeren in het ruimtelijke orderingsbeleid en tijdig te betrekken bij ruimtelijke planontwikkelingen. Archeologische belangen dienen in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ingrepen een wegingsfactor te zijn en behoud in de grond (in situ) prevaleert (art. 5). In het verdrag is opgenomen dat in een financiële regeling dient te zijn vastgelegd welke partij de kosten draagt die noodzakelijk zijn om de archeologische belangen als wegingsfactor bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen betrekken.

De gemeente Lochem heeft haar archeologisch beleid verwerkt in dubbelbestemmingen in het vigente bestemmingsplan. Voor het plangebied gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie 6' en 'Waarde-Archeologie 7'.

Om een gespecificeerd verwachtingsmodel voor de locatie te krijgen heeft overleg plaatsgevonden tussen Aeres Milieu en de provincie Gelderland.

#### 4.8.2 Resultaten onderzoek

Aan dit overleg heeft een analyse van historische kaarten en bekende landschappelijke en archeologische gegevens ten grondslag gelegen. Op basis hiervan is een verwachtingsmodel gevormd. Voor twee gebieden wordt vervolgonderzoek geadviseerd, zie de afbeelding hieronder. Voor deze gebieden wordt/worden de geldende dubbelbestemming(en) gehandhaafd, waardoor ze planologische bescherming blijven genieten. Het vervolgonderzoek wordt in een later stadium uitgevoerd bij de voorbereiding de eigenlijke werkzaamheden.



Figuur 4.9 Schematische weergave van de gebieden waar vervolgonderzoek uitgevoerd gaat worden.

### 4.8.3 Conclusie

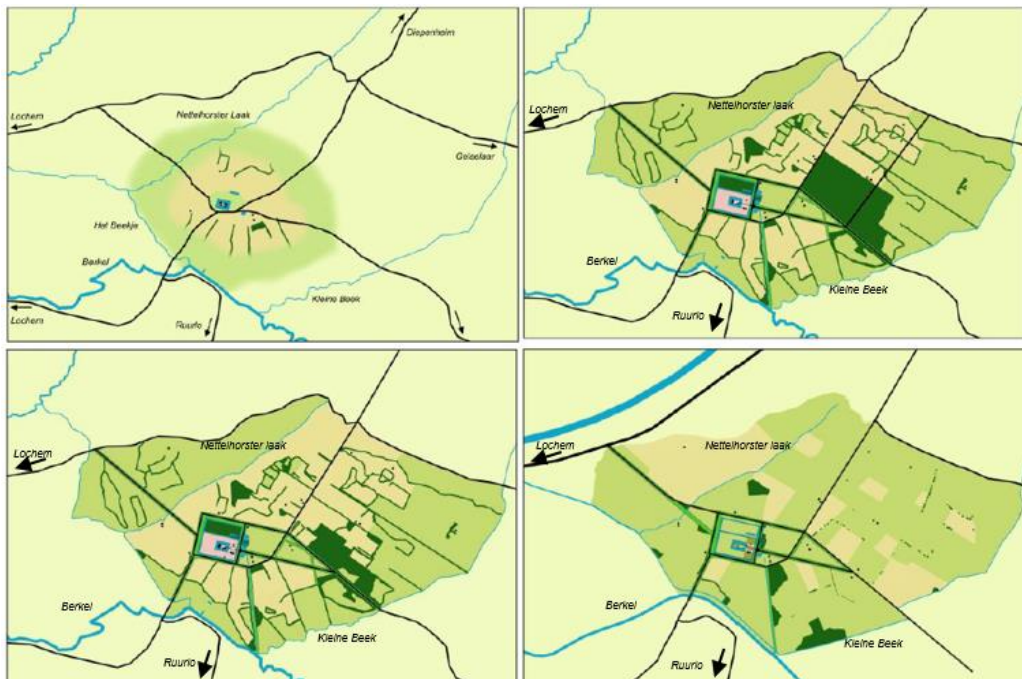
De archeologische waarden vormen geen belemmering voor de procedure van onderhavig inpassingsplan.

## 4.9 Cultuurhistorie

In het kader van het opgestelde landschapsplan met bijbehorende ruimtelijk kader (zie hoofdstuk 3 en bijlage 1 van de regels en bijlage 1 van deze toelichting) zijn de cultuurhistorische waarden beschreven. In het Landschapsplan zijn deze meegenomen en waar mogelijk behouden danwel is erop aangehaakt ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing. Het gaat dan bijvoorbeeld over oude verkavelingspatronen en oude wegen.

### 4.9.1 Inventarisatie

In de historische ontwikkeling van de omgeving van het plangebied is het landgoed Nettelhorst dé bepalende factor. Kenmerkend voor de geomorfologie van deze omgeving zijn beken en overstromingsvlakken met daartussen hogere gronden. Op de hogere gronden tussen de beken de Berkel en de Bolksbeek is het landgoed Nettelhorst ontstaan. Ten westen van de huidige Nettelhorsterweg ligt het beekdallandschap van de Berkel. Hierop sluiten de smallere beekdalen van de Grote Waterleiding en de Nettelhorster Laak aan. De loop van de beken is in de loop der tijd veelvuldig aangepast. Daarnaast ligt het plangebied nabij een beekdallandschap en kempenlandschap. Ten westen van de Nettelhorsterweg ligt het beekdallandschap van de Berkel. Dit landschap is relatief open, waarbij de wegbeplanting (o.a. langs de Goorseweg) en het lanenstelsel van het landgoed Nettelhorst (o.a. de Nettelhorstweg) markante coulissen vormen. In het noorden vormen de bosstroken langs het Twentekanaal een duidelijke begrenzing van de open ruimte. Ten westen van de kruising met de Nettelhorsterweg ligt tussen het kanaal en de Goorseweg een besloten zone met bedrijven en enkele woningen. Ten oosten van de Nettelhorsterweg ligt oud kleinschalig kampenlandschap met oorspronkelijk noordelijk van de Nettelhorster Laak een oudere, onregelmatige verkaveling en in het zuiden langs de Broekstraat een regelmatig verkavelingspatroon. Rond 1900 was dit een kleinschalig coulisselandschap. Inmiddels heeft schaalvergroting plaatsgehad en zijn de meeste coulissen verdwenen. Door dit gebied loopt nu een hoogspanningslijn en er wordt naar verwachting een zonnepark aangelegd. De historische ontwikkeling met de cultuurhistorische waarden van de landschappen is in onderstaande figuur schematisch weergegeven.



Figuur 4.10 Schematische weergave van de situatie van voor 1610, circa 1770, circa 1810 en heden.

In het landschappelijk inpassingsplan spelen de cultuurhistorische waarden een belangrijke rol. Op basis van de Cultuurhistorische analyse en waardering De Nettelhorst te Lochem (Stichting Twickel, 12 december 2012) zijn de volgende ontwerpprincipes in het landschappelijk inpassingsplan meegenomen:

- Streven naar een heldere terreinaanleg met een esthetische eenheid in de lanen die gericht zijn op het voormalige kasteelterrein in het centrum. Hieromheen en hierbinnen verschillende, functionerende, agrarische erven.
- De lanen zijn bedoeld als omkadering van het voormalige kasteelterrein als centrum. Samen vormen zij een carré en onderscheiden zich van aansluitende lanen. Om in de toekomst een gelijk beeld te krijgen wordt een eenduidige maateenheid gesteld van:
  - afstand tussen de bomen: 5 meter
  - afstand tussen de rijen: 5 meter
  - driehoeksverband.
- Kappen van een deel van de bomen langs de Nettelhorsterweg (ter bevordering van de herkenbaarheid van het laancarré).
  - tussen de Lochemse Allee en de Wengersteeg
  - tussen het laancarré en de Broekstraat.
- De Lochemse Allee geheel vrijmaken van onderbegroeiing, zodat de laan weer beleefbaar wordt als oude verbindingsweg.

Deze ontwerpprincipes zijn verwerkt in het landschappelijk inpassingsplan, zoals uitgewerkt in paragraaf 3.4 en opgenomen in bijlage 1 bij de regels van dit inpassingsplan.

#### 4.9.2 Conclusie

De aanwezige cultuurhistorische waarden worden in dit inpassingsplan beschermd en waar mogelijk versterkt o.a. door:

1. Het opnemen van de specifieke bestemmingen 'Agrarisch' en 'Bos' op gronden ten noorden van de verlegde N825 met een gebiedsaanduiding 'overige zone – landschapstype kleinschalig kampenlandschap'.
2. Het opnemen van de bestemmingen Bos en Water met de gebiedsaanduiding 'landschapstype bos en landgoederenlandschap' aan de noordzijde van de ruïne Nettelhorst.
3. Het opnemen van de bestemming Groen ter plaatse van de oude Nettelhorsterweg met de te behouden bomenrij. Hier zijn alleen groenvoorzieningen toegestaan met o.a. fiets- en voetpaden en toegangswegen tot percelen. Ook hier geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone – landschapstype kleinschalig kampenlandschap'.

### 4.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

#### 4.10.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen. Om deze redenen zijn voor onderzoeken en een 'Projectgebonden Risico Analyse Kruising N346 (Goorseweg) en N825 (Nettelhorsterweg) te Lochem' uitgevoerd<sup>7</sup>. De volledige rapportages zijn als bijlage 7 en 8 bij dit inpassingsplan opgenomen, hier volgen enkel de conclusies van het onderzoek.

#### 4.10.2 Resultaten onderzoek

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, door Ortageo Noordoost geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat in het onderzoeksgebied N346 en N825 gedeeltelijk betrokken is geweest bij oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ten aanzien van het kruispunt met de N346 en de N825, de N346 in de richting van Goor zijn indicaties gevonden dat Conventionele Explosieven (CE) in de bodem achtergebleven kunnen zijn.

---

<sup>7</sup> Uitbreiding Aanvullend onderzoek Conventionele Explosieven Ortageo Noordoost, concept, versie 27 november 2018 en Projectgebonden Risico Analyse Kruising N346 (Goorseweg) en N825 (Nettelhorsterweg) te Lochem, Ortageo Noordoost, concept, versie 7 december 2018.

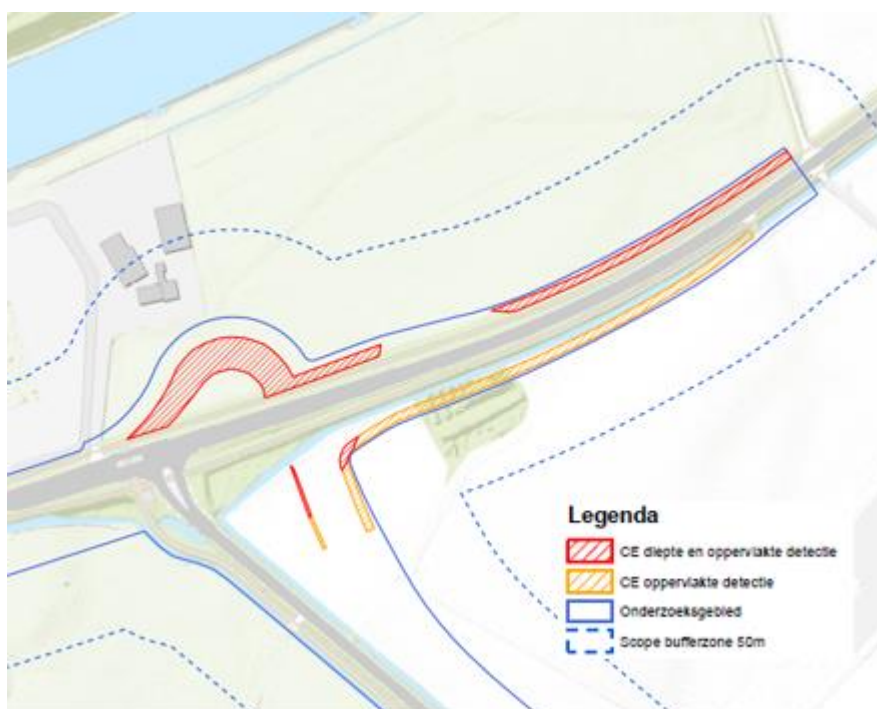
Het betreft verdachte gebieden voor geschutsmunitie en afwerpmunitie. Voor de N825 in de richting van Borculo zijn geen indicaties gevonden die wijzen op oorlogshandelingen en of luchtaanvallen tijdens de Tweede Wereldoorlog waardoor CE in de bodem zouden kunnen zijn achtergebleven. Het onderzoeksgebied is gedeeltelijk verdacht op het aantreffen van CE in de bodem. Het betreft het deel vanaf het kruispunt van de Goorseweg met de Nettelhorsterweg in de richting van Lochem.



Figuur 4.11 De op CE verdachte gebieden.

In het vooronderzoek is geadviseerd een Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) voor de verdachte gebieden uit te voeren. De PRA is eveneens uitgevoerd door Ortageo Noordoost. Hieruit blijkt, dat bij het opruimen van het terrein geen risico's te verwachten zijn ten aanzien van CE. Binnen de verdachte gebieden zoals aangegeven op de tekeningen kunnen opruimwerkzaamheden tot circa 0,5 m-mv plaatsvinden binnen het CE verdachte gebied. De verharding kan op reguliere wijze worden verwijderd.

Aangezien de N346 circa 0,5 meter hoger ligt dan het omliggende gebied zal voor de aanleg van de nieuwe aansluiting bij de kruising N346 / N825 sprake zijn van ophoging. Uit de tekeningen blijkt dat rond de nieuwe aansluiting een sloot zal worden gegraven. Deze werkzaamheden vinden plaats binnen het CE verdachte gebied. In deze PRA zijn onvoldoende aanwijzingen gevonden dat er binnen het verdachte gebied eerder graafwerkzaamheden tot 2 m-mv hebben plaats gevonden. Voordat wordt begonnen met het ophogen dan wel het graven van de sloot dient opsporing naar CE plaats te vinden. Het te onderzoeken gebied is weergegeven op onderstaande afbeelding. Binnen onverdacht gebied kunnen de (graaf)werkzaamheden op reguliere wijze plaats vinden. Binnen het verdachte gebied dient voorafgaande aan (graaf)werkzaamheden eerste onderzoek naar CE te worden uitgevoerd door een WSCS-OCE-opsporingsbedrijf.



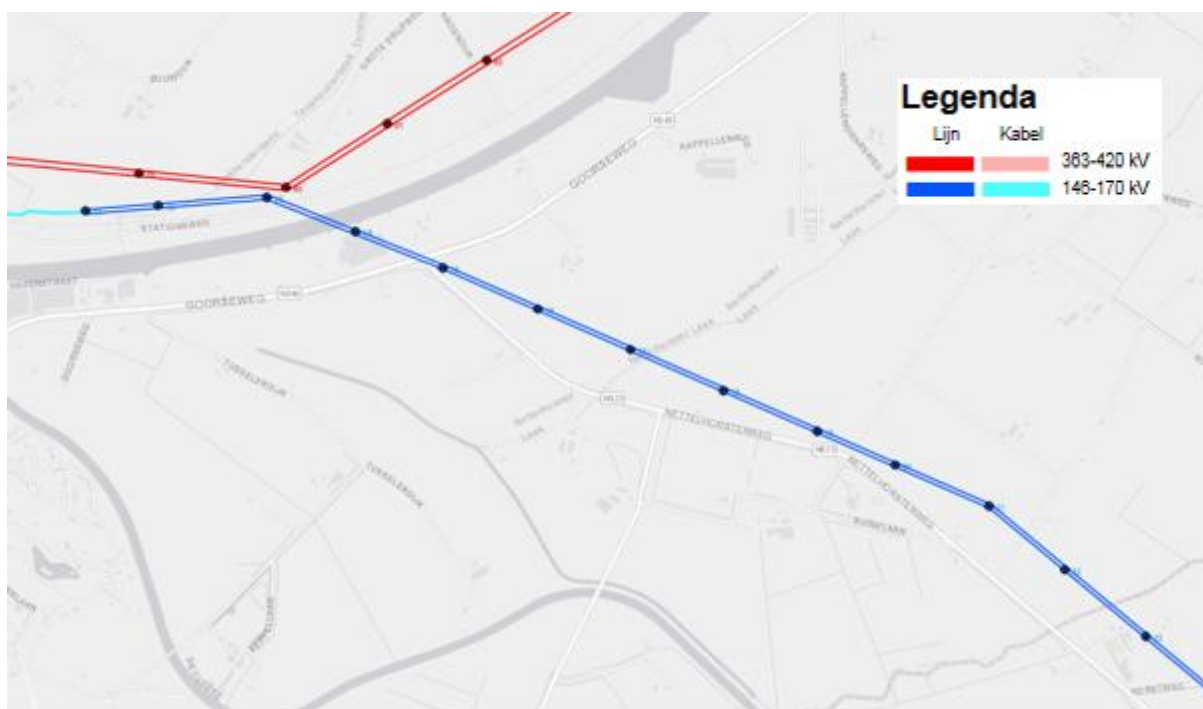
Figuur 4.12 De nader te onderzoeken gebieden.

#### 4.10.3 Conclusie

Voorafgaand aan de (graaf)werkzaamheden wordt nader onderzoek naar CE uitgevoerd door een WSCS-OCE-opsporingsbedrijf. Voor de procedure van dit inpassingsplan vormt het aspect niet gesprongen explosieven geen belemmering.

#### 4.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen

Binnen de plangrenzen loopt een leiding die planologische relevant is. Het betreft de hoogspanningsleiding 150kV Ampsen-Borculo. Deze doorkruist het plangebied ter plaatse van de Broekstraat en ter hoogte van de N346, zie figuur 4.13. De leiding is in dit provinciaal inpassingsplan opgenomen als dubbelbestemming. Hiermee wordt een zakelijke rechtstrook van 22,5 meter aan beide zijden van het hart van de hoogspanningslijn gewaarborgd voor de leidingbeheerder.



Figuur 4.13 Weergave hoogspanningsleidingen.

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

Voor plannen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben moet vaak een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is verplicht als de activiteit die in het plan mogelijk wordt gemaakt is opgenomen in de bijlage in lijst C en D van het Besluit m.e.r. (gesloten spoor). Ook kan een plan m.e.r. plicht ontstaan wanneer significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen van een in de nabijheid gelegen Natura 2000 gebied niet zijn uit te sluiten (artikel 7.2 lid 2 Wet milieubeheer) (open spoor). Een 3e ingang voor m.e.r. plicht ontstaat indien het inpassingsplan het kaderstellend plan is voor nog een later te nemen besluit (bijv. een omgevingsvergunning Milieu) om een activiteit te realiseren.

### Voorgenomen activiteit

Van de bestaande N825 is een nieuw ontwerp gemaakt. Op hoofdlijnen is het ontwerp als volgt:

- verleggen deel van de provinciale weg N825;
- de weg wordt iets breder;
- aanleg watergang en laanbeplanting;
- aanleg nieuw fietspad op de bestaande rijbaan;
- aanleg aansluiting op de N346.

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

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

- C1.2: De aanleg van een autosnelweg of autoweg;

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

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

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

De N825 valt niet onder de definitie van autoweg. De weg is namelijk ook toegankelijk via ongeregelde kruispunten en er is in de huidige situatie geen bord autoweg aanwezig en dit wordt in de toekomst ook niet geplaatst. De N825 is op dit moment een weg van twee rijstroken. Na de herinrichting bestaat de N825 nog steeds uit twee rijstroken. Er is dus sprake van een weg bestaande uit minder dan vier rijstroken. Na de herinrichting is er geen sprake van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.

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

- C1.2 is niet van toepassing, omdat er geen sprake is van de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- C1.3 is niet van toepassing, omdat de bestaande N825 twee rijstroken heeft en geen vier rijstroken;
- D1.1 is niet van toepassing, omdat er geen sprake is van de wijziging van een autosnelweg of autoweg;
- D1.2 is niet van toepassing, omdat de toekomstige N825 uit minder dan vier rijstroken zal bestaan.

De herinrichting van de N825 is niet als activiteit opgenomen in het Besluit m.e.r. er is dan ook geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

### **Toets aan Wet milieubeheer (open spoor)**

Voor een plan kan de m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. Een depositietoename van <0,05 mol/ha /jaar is binnen de systematiek van het PAS verwaarloosbaar. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten van de verkeerstoename als gevolg van de inrichting voor Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied.

### **Kaderstellend plan**

Dit PIP is geen kaderstellend plan. De nieuw aan te leggen weg wordt rechtstreeks mogelijk gemaakt.

## 5. JURIDISCHE ASPECTEN

### 5.1 Algemeen

Het inpassingsplan is het kader waarmee de verlegging van een deel van de N825 en het kruispunt N346/N825 ten oosten van Lochem planologisch mogelijk wordt gemaakt. Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart), de regels en deze toelichting.

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

### 5.2 Procedure

Het ontwerp inpassingsplan met de daarbij behorende stukken wordt ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen in te dienen bij Gedeputeerde Staten. Nadat de Provinciale Staten een besluit over de vaststelling van het inpassingsplan hebben genomen, ligt het plan wederom ter inzage. Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, evenals belanghebbenden aan wie niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend, kunnen dan in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Rechtstreeks beroep voor eenieder staat open tegen wijzigingen die PS bij vaststelling in het plan doorvoeren.

Het inpassingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het inpassingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

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

## 5.3 Regels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

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

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd. In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de algemene aanduidingsregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

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

### **Artikel 3 Agrarisch**

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor beperkt agrarisch gebruik (zonder bouw-mogelijkheden) en aanleg en duurzame instandhouding van de landschapsmaatregelen overeenkomstig het landschapsplan, dat als bijlage 1 bij de regels is opgenomen. Tevens zijn de gronden bestemd voor duurzame instandhouding van de natuur zoals bedoeld in de Groene ontwikkelingszone van de provinciale verordening.

Ter plaatse van de bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

### **Artikel 4 Bos**

Bij het opstellen van deze bestemming is er gekozen voor hetzelfde plansystematiek als het bestemmingsplan Buitengebied Lochem. De bestemming is gebruikt voor bestaande en toekomstige bosgebieden. De voor 'Bos' aangewezen gronden zijn bestemd voor de aanleg en realisatie van nieuwe en de instandhouding van reeds bestaande houtopstanden met de daaraan gekoppelde natuur- en landschapswaarden.

Ter plaatse van de bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 1,5 meter. Bestaande veldschuren zijn toegestaan.

Voor het kappen van bomen is een omgevingsvergunning verplicht, met uitzondering van de bomen die in het kader van de Wet natuurbescherming reeds bij GS zijn gemeld.

### **Artikel 5 Groen**

Bij het opstellen van deze bestemming is er gekozen voor hetzelfde plansystematiek als het bestemmingsplan Buitengebied Lochem. Deze bestemming is gebruikt voor belangrijke groenstroken. In onderhavig geval gaat het om de bestaande Nettelhorsterweg met bomenrij, die in de toekomst de functie van autoweg verliest en enkel een fietsroute wordt en een ontsluitingsweg voor de aanliggende (woon)percelen.

Binnen de bestemming 'Groen' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

## **Artikel 6 Verkeer**

Er is gekozen voor dezelfde plansystematiek als het reeds onherroepelijke inpassingsplan 'N346 Schakel Achter-hoek-A1. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder (on)verharde wegen met maximaal 2 rijstroken, bermen, paden; groenvoorzieningen, zoals wegbeplanting, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Tevens zijn de gronden bestemd voor duurzame instandhouding van de natuur zoals bedoeld in de Groene ontwikkelingszone van de provinciale verordening

Binnen de bestemming 'Verkeer' is een bepaling opgenomen over de ligging van de wegas. De wegas van de N825 mag alleen worden gesitueerd ter plaatse van de in de verbeelding aangegeven figuur 'as van de weg'. In de regels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarbij de wegas maximaal 2 meter kan worden verschoven, mits het voldoet aan de gestelde voorwaarden.

Ter plaatse van de bestemming verkeer zijn gebouwen toegestaan met een maximale hoogte van 3 meter. Voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximale hoogte van 3 meter.

## **Artikel 7 Water**

Er is gekozen voor dezelfde plansystematiek als het reeds onherroepelijke inpassingsplan 'N346 Schakel Achter-hoek-A1. De voor 'Water' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor waterberging, waterhuishouding en waterlopen.

Binnen de bestemming 'Water' zijn enkel bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, die ten dienste staan van de bestemming.

## **Artikel 8 Leiding – Hoogspanningsverbinding**

Met deze dubbelbestemming is beoogd aan te geven dat de aspecten van de hoogspanningsverbinding hier voorrang hebben. Wel kan ontheffing verleend worden voor bouwwerken ten behoeve van de secundaire bestemmingen, mits daaromtrent vooraf advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder.

## **Artikel 9 en 10 Waarde – Archeologie 6 en Waarde Archeologie 7**

Uit onderzoek (zie paragraaf 4.8) blijkt dat nog maar enkele gebieden archeologische bescherming behoeven. Deze hebben de dubbelbestemming Waarde – Archeologie gekregen.

## **Artikel 11 Anti-dubbeltelregel**

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

## **Artikel 12 Algemene bouwregels**

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten in geval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels.

## **Artikel 13 Algemene gebruiksregels**

In dit artikel van de planregels zijn algemene gebruiksregels opgenomen wanneer er sprake is van strijdig gebruik. Als er in een bestemming niets ten aanzien van het specifieke gebruik is geregeld, gelden de algemene gebruiksregels.

**Artikel 14 Algemene aanduidingsregels**

Hier zijn enkele aanduidingsregels opgenomen die meerdere bestemmingen overschrijden. Deze liggen binnen het bestemmingsplan Buitengebied Lochem. Het betreft de volgende aanduidingen:

- Overige zone – landschapstype bos- en landgoederenlandschap
- Overige zone – landschapstype kleinschalig kampenlandschap

**Artikel 15 Algemene afwijkingsregels**

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

**Artikel 16 Overgangsrecht**

Dit artikel regelt het overgangsrecht.

**Artikel 17 Slotregel**

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

## **6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

### **6.1 Kostenverhaal**

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

Het voorliggende inpassingsplan voorziet in de herinrichting van de N825. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het kostenverhaal niet aan de orde. Verder is er geen noodzaak om een bepaalde fasering vast te leggen dan wel nadere regels te stellen (artikel 6.12 lid 2 sub b en c Wro).

### **6.2 Financiële haalbaarheid**

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

### **6.3 Verwerving**

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

## **7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **7.1 Algemeen**

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

### **7.2 Overleg betrokken gemeente**

In alle fasen van de planvorming vindt structureel overleg plaats tussen de betrokken gemeente Lochem en de provincie Gelderland, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Het concept ontwerp inpassingsplan is dan ook in samenwerking tussen de provincie Gelderland en de gemeente Lochem tot stand gekomen. Dit gaat niet alleen over de te nemen oplossingsrichting maar ook over de te nemen maatregelen qua geluid en leefbaarheid. Daarnaast heeft op 23 april 2019 de gemeenteraad van Lochem ingestemd met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de de reconstructie van de N825 en het kruispunten N346/N825 door de provincie Gelderland. Hiermee wordt voldaan aan artikel 3.26 lid 1 Wro.

### **7.3 Burgerparticipatie**

De provincie Gelderland heeft tijdens een bewonersavond (15 november 2018) burgers en andere participanten geïnformeerd over de stand van zaken en betrokken bij het planvormingsproces. Hiermee heeft de provincie Gelderland:

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

Naast deze bewonersavonden zijn burgers en andere geïnteresseerden ook op verschillende andere manieren geïnformeerd over de ontwikkelingen op de N825. Zo is op de projectwebsite van de provincie Gelderland ([www.gelderland.nl/N825](http://www.gelderland.nl/N825)) actuele informatie geplaatst.

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

## 7.4 Vooroverleg

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

Tijdens de voorbereiding van het ontwerp inpassingsplan heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Lochem, Berkelland, het waterschap, Tennet en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De ingekomen vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord. De samenvatting en beantwoording zijn in de notitie 'Beantwoording reacties uit het vooroverleg' weergegeven. Deze notitie is als bijlage 9 bij dit inpassingsplan opgenomen.

## 7.5 Zienswijzen

Het ontwerp-inpassingsplan heeft, op grond van artikel 3.8 eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen vanaf donderdag 13 juni 2019 tot en met woensdag 24 juli 2019. Gedurende deze termijn kon iedereen een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. De provincie heeft 12 zienswijzen ontvangen. Eén reactie was niet inhoudelijk gemotiveerd. Hoewel verzocht is deze motivering alsnog aan te leveren, is daar vervolgens geen reactie op ontvangen. Deze zienswijze is dan ook niet inhoudelijk behandeld.

Voor een samenvatting van de zienswijzen, de reactie hierop van de provincie en de wijzigingen die zijn doorgevoerd in het ontwerp inpassingsplan naar aanleiding van de zienswijzen wordt verwezen naar de zienswijzennota, die als bijlage 11 bij deze toelichting is gevoegd.

## 7.6 Vaststelling

De wijzigingen die voortkomen uit de zienswijzen of ambtshalve wijzigingen zijn in het inpassingsplan verwerkt. Vervolgens wordt het plan door Gedeputeerde Staten aangeboden aan Provinciale Staten. Zij stellen het inpassingsplan vast al of niet conform het voorstel van Gedeputeerde Staten. Provinciale Staten kunnen via amendementen ook zelfstandig wijzigingen aanbrengen.

