

Zienswijzennota Traverse Dieren

Beantwoording zienswijzen en wijziging
Milieueffectrapport en Inpassingsplan

Kenmerk

Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
03-05-2013	Definitief	P.F.G. Kennes	C.H.A. Helmes

Colofon



Opdrachtgever

Provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Contactadres Oranjewoud

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2013

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	5
1.1	Leeswijzer	5
1.2	Overige procedures	6
1.3	Ontvankelijkheid	6
2	Thematische beantwoording	7
2.1	Nut noodzaak en doelstelling Traverse Dieren	7
2.2	Scope van het project	9
2.3	Procedure inpassingsplan en MER	11
2.4	Zorgvuldige afweging inzake oplossing Traverse Dieren	13
2.5	Communicatie rondom het project	14
2.6	Financiering	14
2.7	Samenwerking met de gemeente Rheden en samenhang met verkeerscirculatieplan en bestemmingsplan stationsgebied	15
2.8	Fietsroutes	15
2.9	Wijze van onderzoek	16
2.9.1	<i>Verkeer</i>	17
2.9.2	<i>Geluid</i>	17
2.9.3	<i>Lucht</i>	19
2.9.4	<i>Trillingen</i>	19
2.9.5	<i>Natuur</i>	20
2.10	Planschade	21
2.11	Realisatie Traverse Dieren	21
2.12	Deelgebieden	22
2.12.1	<i>Dieren West/ Hof te Dieren</i>	22
2.12.2	<i>Station en omgeving</i>	24
2.12.3	<i>Dieren Midden</i>	27
2.12.4	<i>Kanaalzone</i>	28
3	Zienswijzen	33
3.1	(1)	33
3.2	(2)	33
3.3	(3)	33
3.4	(4)	36
3.5	(5)	36
3.6	(6)	36
3.7	(7)	36
3.8	(8)	38
3.9	(9)	38

3.10	(10)	39
3.11	(11)	40
3.12	(12)	40
3.13	(13)	40
3.14	(14)	41
3.15	(15)	44
3.16	(16)	44
3.17	(17)	44
3.18	(18)	44
3.19	(19)	45
3.20	(20)	46
3.21	(21)	47
3.22	(22)	47
3.23	(23)	49
3.24	(24)	51
3.25	(25)	51
3.26	(26)	52
3.27	(27)	52
3.28	(28)	52
3.29	(29)	52
3.30	(30)	52
3.31	(31)	52
3.32	(32)	52
3.33	(33)	53
3.34	(34)	56
3.35	(35)	58
3.36	(36)	59
3.37	(37)	59
3.38	(38)	64
3.39	(39)	64
3.40	(40)	64
3.41	(41)	65
3.42	(42)	65
3.43	(43)	66
3.44	(44)	66
3.45	(45)	66
3.46	(46)	66
3.47	(47)	68
3.48	(48)	70
3.49	(49)	70
3.50	(50)	71

3.51	(51)	71
3.52	(52)	71
3.53	(53)	71
3.54	(54)	72
3.55	(55)	72
3.56	(56)	76
3.57	(57)	76
3.58	(58)	76
3.59	(59)	76
3.60	(60)	77
3.61	(61)	77
3.62	(62)	79
3.63	(63)	79
3.64	(64)	79
3.65	(65a en 65b)	81
3.66	(66)	81
3.67	(67)	81
3.68	(68)	82
3.69	(69)	82
3.70	(70)	82
3.71	(71)	83
3.72	(72)	83
3.73	(73)	84
3.74	(74)	84
3.75	(75)	85
3.76	(76)	85
3.77	(77)	85
3.78	(78)	85
3.79	(79)	85
3.80	(80)	85
3.81	(81)	85
3.82	(82)	86
3.83	(83)	86
3.84	(84)	86
3.85	(85)	86
3.86	(86)	86
3.87	(87)	86
3.88	(88)	86
3.89	(89)	87
3.90	(90)	87
3.91	(91)	87

3.92	(92)	87
3.93	(93)	87
3.94	(94)	87
3.95	(95)	87
3.96	(96)	87
3.97	(97)	87
3.98	(98)	88
3.99	(99)	88
3.100	(100)	88
3.101	(101)	88
3.102	(102)	88
3.103	(103)	88
3.104	(104)	88
3.105	(105)	88
3.106	(106)	89
3.107	(107)	89
4	Toetsingsadvies milieueffectrapportage	91
5	Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan	93
5.1	Toelichting	93
5.2	Regels	94
5.3	Verbeelding.....	94

1 Inleiding

Deze nota betreft de samenvatting en de beantwoording door Gedeputeerde Staten van Gelderland van de zienswijzen die in de periode 20 december 2012 tot en met 30 januari 2013 zijn ingebracht over het ontwerp inpassingsplan en het milieueffectrapport (MER) voor de aanleg van de Traverse Dieren. Tevens worden de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan beschreven.

In deze nota is aangegeven welke zienswijzen op het ontwerp inpassingsplan en MER zijn binnengekomen. Gedeputeerde Staten (GS) hebben in deze nota de zienswijzen beantwoord en leggen deze nota aan Provinciale Staten (PS) ter vaststelling van de nota voor. In de nota hebben GS aangegeven waar de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het inpassingsplan.

1.1 Leeswijzer

Een groot deel van de zienswijzen is te herleiden tot steeds terugkerende thema's. Deze nota begint met de beantwoording van de vragen bij deze thema's.

De thematische beantwoording betreft achtereenvolgens:

- Nut noodzaak en doelstelling Traverse Dieren (paragraaf 2.1)
- Scope van het project (paragraaf 2.2)
- Procedure inpassingsplan en MER (paragraaf 2.3)
- Zorgvuldige afweging inzake oplossing Traverse Dieren (paragraaf 2.4)
- Communicatie rondom het project (paragraaf 2.5)
- Financiering (paragraaf 2.6)
- Samenwerking met de gemeente Rheden en samenhang met verkeerscirculatieplan en bestemmingsplan stationsgebied (paragraaf 2.7)
- Fietsroutes (paragraaf 2.8)
- Wijze van onderzoek (paragraaf 2.9)
- Planschade (paragraaf 2.10)
- Realisatie Traverse Dieren (paragraaf 2.11)
- Deelgebieden (paragraaf 2.12)

Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 alle zienswijzen individueel samengevat en beantwoord. Hierbij wordt waar mogelijk verwezen naar de thematische beantwoording.

De zienswijzen zijn in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, niet in de behandeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Daar waar een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het inpassingsplan is dit expliciet benoemd.

Zienswijzen van privépersonen zijn om privacyredenen geanonimiseerd. Alle zienswijzen hebben een uniek nummer. Aan reclamanten wordt hun eigen nummer kenbaar gemaakt, zodat zij de beantwoording van de eigen vragen uit deze nota kunnen herleiden.

In hoofdstuk 4 is het advies van de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage behandeld.

Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de wijzigingen van het inpassingsplan ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan benoemd.

1.2 Overige procedures

Deze nota betreft de beantwoording van die zienswijzen die betrekking hebben op het inpassingsplan en het milieueffectrapport (MER).

Zienswijzen met betrekking tot het door de gemeente Rheden opgestelde ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie Stationsgebied' en het Verkeerscirculatieplan (VCP) zijn ter behandeling doorgezonden aan de gemeente Rheden. Deze zijn in deze nota niet inhoudelijk behandeld. Zienswijzen die zowel bij de provincie als de gemeente zijn ingediend, zijn in beide procedures behandeld en onderling inhoudelijk afgestemd.

Voor de hogere waardenprocedure in het kader van de Wet geluidhinder zijn in hoofdstuk 6 van het hogere waardenbesluit de zienswijzen op het hogere waardenbesluit samengevat en beantwoord. Voor het saneringsprogramma in het kader van de Wet geluidhinder is door de provincie een separate nota van beantwoording opgesteld.

1.3 Ontvankelijkheid

Tijdige indiening

Een zienswijze is op grond van artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn op 30 januari 2013 is ontvangen of bij verzending per post voor het einde van de termijn ter post is bezorgd (datum poststempel), mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ontvangen.

Op 5 maart 2013 hebben GS een petitie ontvangen van de Oranjebuurt. Deze petitie is buiten de termijn van terinzagelegging ingediend en als zodanig niet ontvankelijk. Overigens is de petitie/zienswijze inhoudelijk gelijk aan zienswijze nr. 16. In paragraaf 3.16 wordt ingegaan op deze zienswijze.

2 Thematische beantwoording

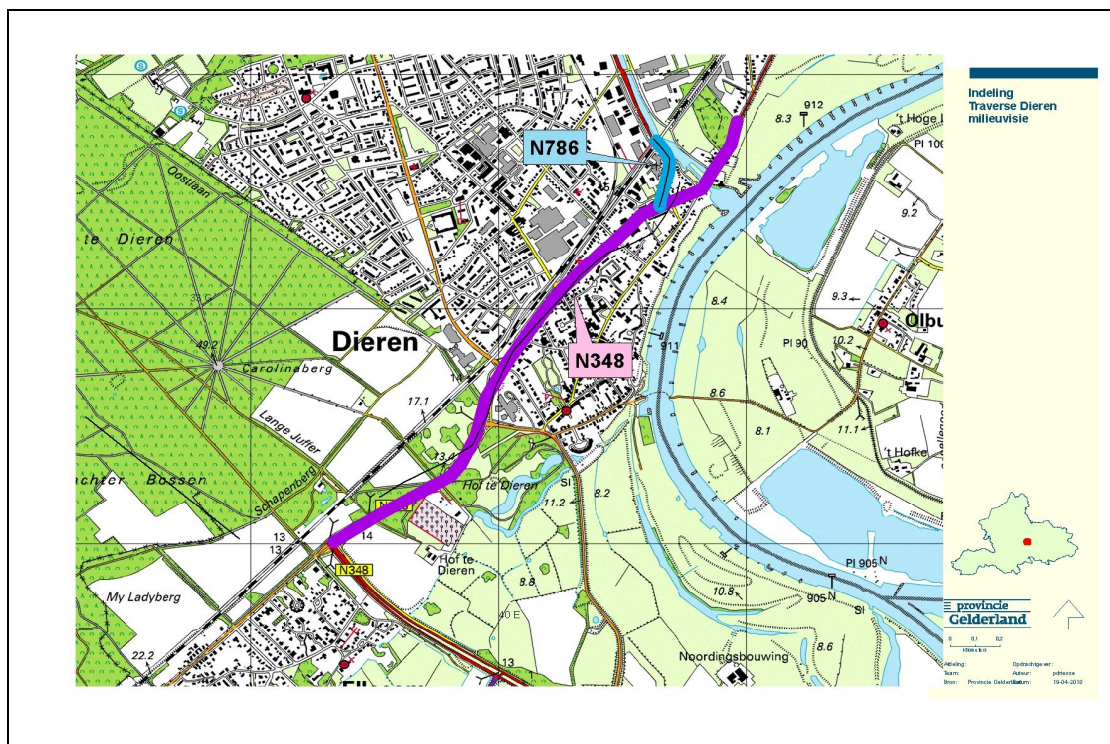
2.1 Nut noodzaak en doelstelling Traverse Dieren

Door meerdere reclamanten zijn opmerkingen gemaakt over de nut en noodzaak en de doelstelling van het project. Deze zienswijzen gaan over:

- De doelstelling van de Traverse in algemene zin.
- De gekozen oplossing en in het bijzonder de keuze voor bundeling van de Traverse Dieren met de spoorlijn.

Het vraagstuk in het kort

De kern van Dieren wordt doorsneden door de provinciale weg N348 en de parallel daaraan gelegen spoorlijn Arnhem-Zutphen. Deze bundel van weg en spoorlijn wordt gelijkvloers gekruist door enkele lokale wegen. Ook sluit de N786 aan op de N348. De N786, de Burgemeester Willemsestraat / Kanaalweg, is de verbinding met Apeldoorn. De op figuur 2-1 aangegeven delen van de N348 en N786 betreffen de wegvakken die deel uit gaan maken van de Traverse, danwel door de Traverse worden vervangen. In de kern van Dieren ligt een intercitystation.



figuur 2-1 Overzichtkaart gebied met Traverse (N348 en N786)

De diverse gelijkvloerse kruisingen, in combinatie met een relatief hoog verkeersaanbod op de N786 en de N348 en de hoge frequentie van treinverkeer, leiden er toe dat – met name in de avondspits – de doorstroming en de verkeersveiligheid onder druk staan.

Daarnaast is sprake van barrièrewerking door de bundel van spoorlijn en weg tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van Dieren. De knelpunten in de infrastructuur hebben tevens tot gevolg dat verkeer ongewenste routes kiest. Dit leidt tot (geluid)hinder en verkeersonveiligheid. Niets doen is daarom geen optie.

Doelstellingen

De centrale doelstelling van het project Traverse Dieren is het oplossen van de verkeersproblematiek in de kern van Dieren: het realiseren van een toekomstvaste oplossing van dit bereikbaarheidsvraagstuk.

Doelstelling Traverse Dieren

De centrale doelstelling van het project Traverse Dieren is het oplossen van de verkeersproblematiek in de kern van Dieren: het realiseren van een toekomstvaste oplossing van het bereikbaarheidsvraagstuk.

Er is sprake van een meervoudige opgave, die betrekking heeft op verschillende thema's. Deze thema's met bijbehorende doelstellingen zijn weergegeven in tabel 2.1. Op basis van de daarin weergegeven indeling heeft de beoordeling en vergelijking van milieueffecten van de verschillende alternatieven plaatsgevonden in het milieueffectrapport (MER).

Tabel 2.1 Doelstellingen project Traverse Dieren

Thema	Hoofddoelstelling	Subdoelstelling
Verkeer en infrastructuur	Verbeteren doorstroming verkeer op de Traverse	
	Verbeteren ontsluiting dorp van/naar de Traverse	
	Verminderen barrièrewerking Traverse en spoor	Autoverkeer
		Langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	Bijdragen aan de verkeersveiligheid in het plangebied	
Milieu	Bijdragen beperken milieubelasting Traverse	Geluid
		Lucht
		Trillingen
	Bijdragen duurzaamheid	Ontwerp
		Uitvoering
Ruimtelijke inpassing	Verbeteren inpassing in buitengebied	Bijdrage herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren
		Verbeteren ruimtelijke kwaliteit van de omgeving in het buitengebied
		Bijdrage instandhouden en/of herstel ecologische waarden
	Verbeteren inpassing in het dorp	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit voor Traverse en directe omgeving

De oplossing in relatie tot de doelstelling

In het MER Traverse Dieren zijn de effecten op de omgeving van de verschillende oplossingsrichtingen voor de Traverse Dieren - waar mogelijk kwantitatief - uitgewerkt. Deze gegevens zijn gebruikt voor de toetsing van de oplossingen aan de in tabel 2.1 weergegeven doelstellingen.

De gekozen oplossing voor de Traverse Dieren voldoet aan de doelstellingen en de gestelde randvoorwaarden (wettelijk, financieel en beheer en onderhoud). De oplossing betreft:

- bundeling van de Traverse - 2x2 rijstroken- met de spoorlijn ter hoogte van het landgoed Hof te Dieren;
- scheiden van doorgaand en lokaal verkeer door middel van een lange tunnelbak voor het doorgaande verkeer door de kern van Dieren met ongelijkvloerse kruisingen met de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg;

- c) aanpassen van de kruising met de Burgemeester Willemsestraat, een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Arnhem-Zutphen ter hoogte van de Kanaalweg en aanpassen van de kruising van de Kanaalweg met de Spankerenseweg;
- d) de kruispunten van de Traverse Dieren met de Ellecomsedijk, Doesburgsedijk, Harderwijkerweg, Burgemeester Willemsestraat en Spankerenseweg worden ingericht met een verkeersregelininstallatie (VRI).

Ad a)

Voor het deelgebied Dieren West / Hof te Dieren is een bijdrage aan de verbetering van de Ruimtelijke inpassing van groot belang. Bundeling van de Traverse met het spoor levert de beste bijdrage aan het realiseren van de subdoelstellingen 'bijdrage herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren' en 'bijdrage in stand houden en/of herstel ecologische waarden', zie paragraaf 2.12.1.

Ad b)

Een oplossing met een (lange) tunnelbak voldoet het beste aan de doelstelling van het thema Verkeer en infrastructuur. Deze doelstelling (en met name de verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer en het verminderen van de barrièrewerking van Traverse en het spoor) heeft een groot belang. Tevens voldoet een oplossing met een tunnelbak het beste aan de doelstellingen van het thema Ruimtelijke inpassing.

Ad c)

De gekozen oplossing voor de Traverse zorgt voor een sterke verbetering van de verkeerskundige structuur. De oplossing draagt bij aan een goede ontsluiting van het dorp Dieren. Door de tunnel onder het spoor wordt de barrièrewerking vermindert.

Vanaf paragraaf 2.12 is ingezoomd op verschillende deelgebieden. Het plangebied is ingedeeld in vier deelgebieden vanwege het duidelijke verschil in karakter:

- Dieren-West/ Hof te Dieren
- Station en omgeving
- Dieren-Midden
- Kanaalzone

Per deelgebied is nader ingegaan op de wijze waarop de realisatie van de Traverse een bijdrage levert aan de doelstellingen.

2.2 Scope van het project

Door meerdere reclamanten zijn opmerkingen gemaakt over de scope van het project. De zienswijzen met betrekking tot de scope gaan over:

- In hoeverre is de herinrichting van de Kanaalweg onderdeel van het project?
- Is de aanpak van het spoor onderdeel van de Traverse Dieren?
- Hoe wordt aangesloten bij het project 'fietspad Leuvenheim'?
- Op welke wijze is rekening gehouden met eventuele sluiting van de Doesburgsedijk en Harderwijkerweg?

Om de verkeerssituatie en leefomgeving in Dieren te verbeteren is de provincie het infrastructuurproject Traverse Dieren gestart. Het project Traverse Dieren is volledig gedefinieerd ten opzichte van het project Hart van Dieren, dat in 2008 is stopgezet. De provincie werkt in Traverse Dieren samen met de gemeente Rheden. De provincie is verantwoordelijk voor de infrastructuur (Traverse Dieren); de gemeente voor de gebiedsontwikkeling rondom de Traverse, het stationsgebied

en voor de ontsluiting van het interne wegennet op de N348 en de N786 (het verkeerscirculatieplan van Dieren). Deze verantwoordelijkheden zijn ook ruimtelijk en procedureel gescheiden.

Concreet betekent dit dat de scope van het project Traverse Dieren alleen de realisatie van de Traverse Dieren betreft. Met de realisatie van de Traverse beoogt de provincie de doelstellingen van het project (zie paragraaf 2.1) te behalen. De provincie richt zich hierbij op de reconstructie van de provinciale wegenstructuur (N348 en de N786). De doelstellingen van het plan richten zich niet op de aanpak van de spoorlijn die door het dorp loopt. Het eventueel verleggen van de spoorlijn in een tunnelbak valt daarmee buiten de scope van het project Travers Dieren. Wel is in de plannen voor de Traverse rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen op het spoor zoals de toekomstige plannen voor het programma hoogfrequent spoor (PHS). Concreet betekent dit dat bij bijvoorbeeld kruispuntberekeningen voor de Traverse Dieren - waarbij bekeken is of het verkeer op de kruispunten goed en tijdig afwijkt - rekening is gehouden met een intensiever gebruik van het spoor (waardoor de spoorwegovergangen vaker dicht zijn) dan nu het geval is. Om de plannen voor het PHS op de juiste wijze in de berekeningen te verwerken heeft afstemming plaatsgevonden met Prorail.

N786: traject kruising Spankerenseweg tot aansluiting op A50

Bij het bepalen van de scope van het project is door de provincie bekeken tot waar de effecten van de oplossing voor de problematiek in de kern van Dieren reiken. Aanpassingen aan de provinciale wegenstructuur die in dit kader noodzakelijk zijn, behoren ook tot de scope. Dit betekent concreet dat het kruispunt van de Kanaalweg met de Spankerenseweg onderdeel is van de scope. Het verdere tracé van de N786 tot aan de aansluiting met de A50 is een aparte studie en maakt geen onderdeel uit van de studie voor de Traverse Dieren.

Reconstructie Dieren-Leuvenheim

Het project Reconstructie Dieren - Leuvenheim' maakt geen onderdeel uit van het project Traverse Dieren en valt daarmee buiten de scope van het inpassingsplan. De afstemming van het project 'Traverse Dieren' met het project 'Reconstructie Dieren – Leuvenheim' heeft wel plaatsgevonden. Er heeft een afweging plaatsgevonden van de beoogde en ontworpen fietsoversteek ter hoogte van de huidige komgrens (Spankerense kant van de sluis). Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar § 2.8.

Gemeentelijk wegennet

Zoals hiervoor is aangegeven is de gemeente Rheden verantwoordelijk voor het gemeentelijke wegennet en de aansluiting hiervan op de Traverse Dieren. De gemeente heeft hiertoe een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld. Uitzondering hierop vormt de wegenstructuur ter hoogte van het stationsplein. Deze structuur is wel opgenomen in het inpassingsplan. Uitzondering hierop vormt het gemeentelijke wegennet parallel aan de tunnelbak voor de Traverse Dieren ter hoogte van het station. Door de aanleg van de tunnelbak wordt door de provincie het gebied ten zuiden van het station heringericht waardoor ook de gemeentelijke wegen ter plekke, in de werkzaamheden worden meegenomen.

Ook de Doesburgsedijk en de Harderijkerweg zijn onderdeel van het gemeentelijk wegennet waarvoor de gemeente Rheden verantwoordelijk is. Deze wegen vallen daarmee buiten de scope van het inpassingsplan. Voorafgaand en tijdens de planvorming voor de Traverse Dieren heeft de gemeente geen definitief besluit genomen over de eventuele afsluiting van de Doesburgsedijk en/of de Harderijkerweg. Omdat in een m.e.r.-procedure alleen vastgesteld beleid en besluiten als uitgangspunt kunnen worden genomen is in het milieueffectrapport gerekend zonder afsluiting van beide wegen. Wel is het zo dat de gemeente in haar VCP - dat parallel aan de plannen voor de Traverse Dieren wordt opgesteld - de afsluiting van de Doesburgsedijk als mogelijke maatregel heeft opgenomen. Voor de Harderijkerweg wordt een functiewijziging voorgesteld van een weg met regionale

gebiedsontsluitende functie naar een lokale gebiedsontsluitende functie. In het VCP wordt hiertoe een maatregelenpakket voorgesteld om de Harderwijkerweg conform de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. In het MER (§ 3.6, deel B) zijn de verkeerskundige effecten van afsluiting van (één van) beide wegen van een aantal alternatieven in beeld gebracht. Deze laten zien dat bij afsluiting van de Doesburgsedijk het verkeer als alternatief vooral de N348 volgt en bij afsluiting van de Harderwijkerweg het verkeer verschillende alternatieve routes volgt, waarbij de twee belangrijkste routes de route N348 (Traverse)- N786 (Kanaalweg) en de route Harderwijkerweg-Imboslaan-N786 zijn.

Ontwikkeling Hof te Dieren / Stichting Twickel

De plannen die Stichting Twickel heeft voor realisatie van een appartementencomplex op het Hof te Dieren hebben geen relatie met de doelstellingen van het project Traverse Dieren en vallen ook buiten de scope van het inpassingsplan Traverse Dieren. Waar nodig is gezien of sprake is van relevante cumulatieve effecten.

2.3 Procedure inpassingsplan en MER

Door meerdere reclamanten zijn opmerkingen gemaakt over de procedure van het MER en inpassingsplan. De zienswijzen met betrekking tot de procedure gaan over:

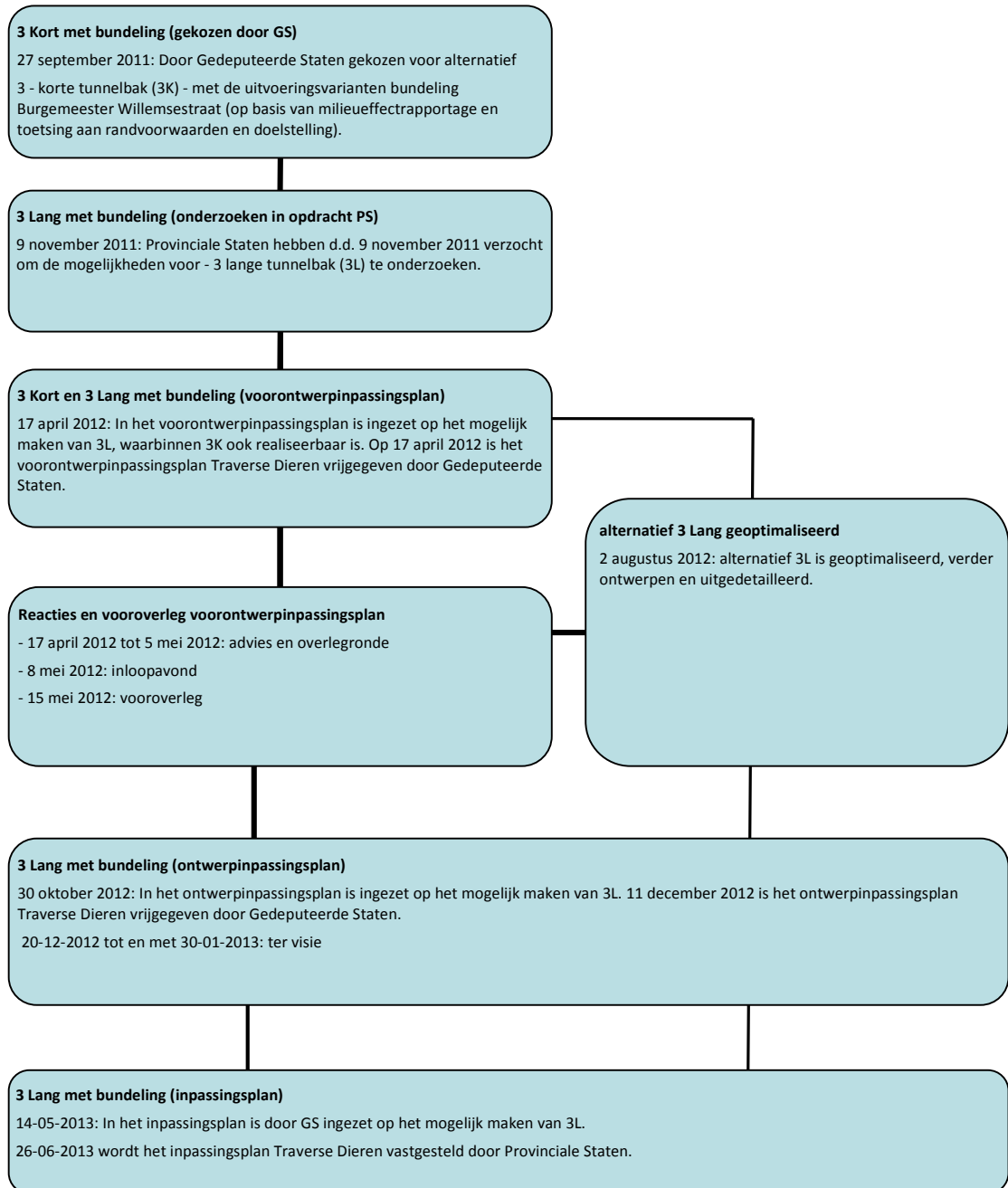
- de ter inzage termijn van de stukken van het inpassingsplan;
- de beschikbaarheid van de stukken van het inpassingsplan.

Om de Traverse Dieren te kunnen realiseren dient dit planologisch mogelijk te worden gemaakt. De geldende bestemmingsplannen staan realisatie van Traverse Dieren niet toe. Doel van het inpassingsplan is om dit juridisch-planologisch mogelijk te maken. Om te komen tot een weloverwogen en een goed onderbouwde oplossing voor de Traverse Dieren is hiervoor een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen.

Het inpassingsplan wordt uiteindelijk vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Gelderland. Alvorens dit het geval is zijn/worden de volgende stappen voor het inpassingsplan en het MER (milieueffectrapport) doorlopen:

1. Vrijgeven startnotitie m.e.r. (Notitie Reikwijdte & Detailniveau) door GS (2 juni 2010)
2. Raadpleging en inspraak over de startnotitie m.e.r. (8 juni 2010 tot 19 juli 2010)
3. Advies door de Commissie voor de m.e.r. over reikwijdte en detailniveau voor het MER (24 augustus 2010)
4. Vaststellen reikwijdte en detailniveau voor het opstellen van het MER door GS (31 augustus 2010)
5. Vrijgeven voorontwerpinpassingsplan door GS (17 april 2012)
6. Vooroverleg over het voorontwerpinpassingsplan (17 april 2012 tot 5 mei 2012)
7. Tussentijdse toetsing van het MER door de Commissie voor de m.e.r. (12 juli 2012)
8. Kenbaar maken keuze van GS aan PS van het voornemen om ontwerp inpassingsplan voor lange tunnelbak vast te gaan stellen (30 oktober 2012)
9. Vrijgeven MER en ontwerpinpassingsplan (incl. reactienota) door GS (11 december 2012)
10. Ter inzagelegging (mogelijkheid tot indienen zienswijzen op MER en ontwerpinpassingsplan (20 december 2012 tot en met 30 januari 2013)
11. Toetsingsadvies over het MER door de Commissie voor de m.e.r. (april 2013)
12. Opstellen nota zienswijzen en aanbieden inpassingsplan aan PS (14 mei 2013)
13. Hoorzitting over nota zienswijzen door PS (3 juni 2013)
14. Commissie MIE (12 juni 2013)
15. Vaststellen nota zienswijzen en inpassingsplan door PS (voorzien 26 juni 2013)

De inhoudelijke keuzen over de ontwikkeling van de Traverse zijn, gerelateerd aan de bovengenoemde procedure, weergegeven in Figuur 2-2.



Figuur 2-2 Schematische weergave procedure MER en Inpassingsplan Traverse Dieren

Voorliggend document betreft de nota zienswijzen (stap 12) waarin is aangegeven welke zienswijzen op het ontwerpinpassingsplan en MER zijn binnengekomen. Verder is in de nota aangegeven of een zienswijze tot aanpassing van het inpassingsplan heeft geleid en wat concreet de wijziging is. GS hebben in deze nota de zienswijzen beantwoord en leggen deze nota aan PS ter vaststelling voor.

Beschikbaarheid stukken in periode terinzagelegging ontwerpinstallatieplan

De terinzageperiode van het ontwerpinstallatieplan Traverse Dieren is gestart op 20 december 2012. De stukken zijn een dag voor de start van de terinzageperiode persoonlijk door een medewerker van de provincie afgegeven bij het gemeentelijk servicecentrum in Dieren en het gemeentehuis van de gemeente Rheden in De Steeg. Tevens waren de stukken beschikbaar op het provinciehuis te Arnhem. Ook digitaal waren de stukken beschikbaar, te weten op www.ruimtelijkeplannen.nl, de website van de gemeente Rheden en de website van de provincie Gelderland.

De Algemene wet bestuursrecht (art 3.16) bepaalt dat de termijn voor het naar voren brengen van een zienswijze over een ontwerpbesluit zes weken bedraagt, tenzij bij wettelijk voorschrift een langere termijn is bepaald. Daarvan is echter geen sprake (zie artikel 3.26 juncto artikel 3.8 Wro). De wet stelt geen beperking aan de terinzagelegging in vakantieperiodes. De stukken van het ontwerpinstallatieplan Traverse Dieren hebben van 20 december 2012 tot en met 30 januari 2013 ter inzage gelegen.

De terinzagelegging van het ontwerpinstallatieplan en bijbehorende stukken heeft op de juiste wijze plaatsgevonden. Uit de ingediende zienswijzen blijkt ook dat de stukken van het ontwerpinstallatieplan beschikbaar waren.

2.4 Zorgvuldige afweging inzake oplossing Traverse Dieren

Door reclamanten is de vraag gesteld of een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden over de Traverse Dieren en in het bijzonder over de keuze voor bundeling van de Traverse met de spoorlijn.

In algemene zin hebben GS en PS bij hun afweging over de keuze voor de oplossing van de Traverse Dieren gekeken naar de wijze waarop een oplossing een bijdrage levert aan de doelstellingen voor het project (zie §2.1). De keuze voor bundeling van de Traverse met het spoor is gemaakt, omdat deze oplossing het meeste voldoet aan de doelstellingen 'Bijdrage herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren' en 'Bijdrage instandhouden en/of herstel ecologische waarden' voor het project. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar § 2.12.1.

Keuzeproces en uitvoerbaarheid oplossing Traverse Dieren

Het project Traverse Dieren kent een lange voorgeschiedenis. Het is voortgekomen uit het project Hart van Dieren dat is stopgezet vanwege een tekort in budget. In 2008 is het project Traverse Dieren opgestart in de vorm van een verkenning. In de verkenning is gekeken naar de knelpunten van en oplossingen voor de Traverse Dieren. De verkenning gaf aanleiding (onder andere beoordeling van de alternatieven en budgetoverschrijding) om een aanvullende verkenning uit te voeren. Deze heeft plaatsgevonden in 2010. De oplossingsrichtingen voor de Traverse Dieren uit deze aanvullende verkenning zijn door de provincie beoordeeld. Op basis van deze beoordeling hebben GS op 2 juni 2010 de 'Startnotitie Traverse Dieren' vrijgegeven waarin de oplossingsrichtingen voor de Traverse Dieren zijn beschreven. Deze oplossingsrichtingen zijn in een m.e.r.-studie op hun oplossend vermogen en effecten op de omgeving onderzocht en beoordeeld. De effecten zijn meegenomen in de belangenafweging en aanvaardbaar geacht. In een Pré-MER-notitie heeft de provincie op 13 mei 2011 keuzes en voorkeuren ten aanzien van de alternatieven die in het MER zijn onderzocht vastgelegd. Op 27 september 2011 hebben GS gekozen voor een oplossing van de Traverse met een korte tunnelbak en bundeling van het tracé ter hoogte van Hof te Dieren. Deze oplossing voldeed van de mogelijke oplossingen van de Traverse het best, binnen de gestelde randvoorwaarden, aan de doelstellingen. Op 9 november 2011 hebben PS middels een motie (motie 2011-66) verzocht om de mogelijkheden voor een lange tunnelbak te onderzoeken. Hierbij dienden de financiële risico's, optimalisaties en voorwaarden in beeld te worden gebracht. Gedachte hierbij was dat een lange tunnelbak een (nog) betere bijdrage levert aan de doelstellingen 'Verbeteren ontsluiting dorp van/naar de Traverse' en 'Verminderen barrièrewerking Traverse en spoor'. Op 17 april 2012 hebben GS in het voorontwerpinstallatieplan ingezet op het mogelijk maken van een lange tunnelbak. Het ontwerp voor een lange tunnelbak is vervolgens door de provincie geoptimaliseerd, waarna GS op 11 december 2012 het ontwerpinstallatieplan hebben vrijgegeven voor terinzagelegging. In het ontwerpinstallatieplan hebben GS een en ander nog eens

integraal beoordeeld en afgewogen almede aangetoond dat het plan Traverse Dieren uitvoerbaar is. Er is daarmee een zorgvuldige afweging gemaakt inzake de oplossing van de Traverse Dieren die GS met het voorliggende plan aan PS hebben aangeboden.

2.5 Communicatie rondom het project

Reclamanten stellen vragen bij de communicatie rondom het project Traverse Dieren en stellen dat deze niet toereikend is geweest.

De provincie heeft, samen met de gemeente Rheden, op verschillende wijzen en verschillende momenten belanghebbenden en belangstellenden geïnformeerd over de plannen van de Traverse Dieren.

De provincie heeft een webpagina ingericht (www.gelderland.nl/Traversedieren) waarop de beschikbare informatie over het project Traverse Dieren kan worden ingezien. Ten tijde van de terinzagetermijn voor het ontwerp inpassingsplan en het MER is de website www.Traversedieren.nl ingericht met nadere informatie over de plannen, waaronder een visualisatie van het ontwerp van de Traverse. Rechten kunnen worden ontleend aan de verbeelding en de regels die behoren bij het (ontwerp) inpassingsplan. Op de website konden/kunnen tevens vragen door een ieder worden gesteld.

In 2012 heeft de provincie een drietal nieuwsbrieven (april, september en december) aan de inwoners van Dieren gezonden waarin ze zijn geïnformeerd over de voortgang van het project Traverse Dieren. Daarnaast zijn er informatieavonden - zowel voor het MER als voor het inpassingsplan - georganiseerd waarop belangstellenden de plannen voor de Traverse Dieren konden bekijken. Deze informatieavonden zijn samen met de gemeente Rheden georganiseerd, waarbij de gemeente Rheden haar plannen voor de stationsomgeving en het verkeerscirculatieplan heeft gepresenteerd.

De provincie heeft op verzoek met diverse betrokkenen gesprekken gevoerd over de plannen.

De provincie is van mening dat er voldoende communicatie heeft plaatsgevonden rondom de ontwikkeling Traverse Dieren.

2.6 Financiering

Door reclamanten is de vraag gesteld of de Traverse (financieel) uitvoerbaar is.

Raming voor de Traverse Dieren

De totale raming voor de Traverse Dieren komt uit op een investeringsbedrag van € 99,2 miljoen. De Traverse Dieren is als één pakket gebudgetteerd. De projectscope Traverse Dieren wordt niet opgesplitst in afzonderlijke onderdelen waarvoor per onderdeel een budget wordt gereserveerd. In het investeringsbedrag zijn reeds inbegrepen de kosten van het project Hart van Dieren.

De (natuur)maatregelen, zoals beschreven in het inpassingsplan en het mitigatie- en compensatieplan voor de Traverse, maken integraal deel uit van de plannen voor de Traverse Dieren en daarmee van het projectbudget en worden gerealiseerd in het kader van de Traverse.

Beschikbare financiering

Voor het project Traverse Dieren is op dit moment € 95,1 miljoen beschikbaar. Dat is opgebouwd uit een bijdrage van drie partijen. De rijksbijdrage is € 53,3 miljoen, de provincie draagt € 32,1 miljoen bij en de gemeente € 9,7 miljoen. De bijdragen van gemeente en provincie zijn verankerd in een uitvoeringsovereenkomst die op 12 december 2012 is ondertekend. Reeds gemaakte kosten van het project Hart van Dieren, in totaal € 10,6 miljoen, dienen op het beschikbare budget in mindering te worden gebracht.

Het hiervoor beschreven betekent dat er vooralsnog een budgettekort is van € 4,1 miljoen. Zoals aangekondigd in een Statennotitie van 30 oktober 2012 leggen GS gelijktijdig met de vaststelling van het inpassingsplan een onderbouwd voorstel voor aan PS voor de dekking van het tekort.

2.7 Samenwerking met de gemeente Rheden en samenhang met verkeerscirculatieplan en bestemmingsplan stationsgebied

Reclamanten stellen dat er onvoldoende afstemming is geweest tussen de provincie Gelderland en de gemeente Rheden over de plannen voor de Traverse en de plannen voor het stationsgebied en het verkeerscirculatieplan. Reclamanten stellen dat mede hierdoor in de plannen onvoldoende rekening is gehouden met belangen van omwonenden.

De provincie werkt in het kader van de planvorming voor de Traverse Dieren nauw samen met de gemeente Rheden. De provincie is daarin de eindverantwoordelijke voor de plannen van de Traverse Dieren. De gemeente is eindverantwoordelijk voor de plannen voor de stationsomgeving en het verkeerscirculatieplan (VCP) dat gaat over de afwikkeling van het verkeer op het gemeentelijke wegennet en de aansluiting hiervan op de Traverse Dieren.

In de planvorming over de Traverse Dieren, het stationsgebied en het VCP heeft de afgelopen jaren continu - zowel ambtelijk als bestuurlijk - afstemming plaatsgevonden tussen de provincie en de gemeente Rheden. De ontwerpplannen zijn ook gelijktijdig ter inzage gelegd, zodat belanghebbenden en belangstellenden de plannen gezamenlijk konden beoordelen. Ook bij het uitwerken en realiseren van de plannen blijven provincie en gemeente nauw afstemmen en samenwerken.

Zowel de provincie als de gemeente Rheden is van mening dat door deze nauwe samenwerking en het gelijk laten oplopen van de ruimtelijke plannen voldoende rekening is gehouden met de belangen van omwonenden.

2.8 Fietsroutes

In enkele zienswijzen wordt gevraagd naar een overzicht van beschikbare fietsroutes ter hoogte van de Traverse Dieren. Daarnaast wordt door reclamanten aandacht gevraagd voor de veiligheid van fietsvoorzieningen en -oversteken. Ook wordt gesteld dat in de plannen onvoldoende rekening is gehouden met het belang van fietsers. Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor de afstemming met het project 'Fietspad Dieren-Leuvenheim'.

Door de kern van Dieren worden voor fietsers logische routes gerealiseerd. Fietsers blijven daarbij gebruik maken van de huidige routes. Fietsers kunnen de Traverse oversteken ter hoogte van de (deels met VRI geregelde) kruispunten Harderwijkerweg, Wilhelminaweg, Burgemeester Willemsestraat. Ter hoogte van de Molenweg kunnen fietsers de Traverse ongelijkvloers passeren en ter hoogte van Ellecom wordt een fietstunnel gerealiseerd om de Traverse op een veilige manier te kunnen passeren. Deze fietstunnel is vanuit sociaal oogpunt zodanig ontworpen dat er recht doorheen kan worden gekeken en gereden. De fietstunnel wordt in de avond verlicht. Doordat ter hoogte van Ellecom de Traverse door fietsers - vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid - alleen via de fietstunnel kan worden gepasseerd dient voor het bereiken van de Lange Juffer een klein stuk te worden omgereden. Voor de fietsroutes op het gemeentelijke wegennet is de gemeente Rheden verantwoordelijk. In het Verkeerscirculatieplan Dieren en omgeving heeft de gemeente de hoofdroutes en de secundaire routes voor de fiets opgenomen.

Voor alle fietsoversteken en fietsroutes die onderdeel vormen van de realisatie van de Traverse Dieren geldt dat ze conform de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig zijn ontworpen en vormgegeven. Op deze wijze kan op een veilige en correcte wijze door het fietsverkeer gebruik gemaakt worden van de oversteken en routes.

Voor het langzame verkeer wordt het oude tracé van de postroute, de verbindingsweg tussen de kernen van Ellecom en Dieren, hersteld. Het oude tracé wordt qua tracé en verschijningsvorm als laan hersteld. De postroute is bedoeld voor fietsers en in beperkte mate voor bestemmings- en landbouwverkeer. Het profiel van de postroute is hierop afgestemd vanuit historisch besef. Het profiel van de weg - een symmetrisch profiel met een vijf meter brede klinkerweg (conform de Hofstetterlaan), aangevuld met aan weerszijden een overrijdbare, verstevigde grasberm van een meter - is conform de eisen die aan een duurzaam veilige inrichting worden gesteld. Fietsverkeer, landbouwverkeer en bestemmingsverkeer kunnen elkaar hierdoor op een veilige manier passeren.

Met de herinrichting van de Kanaalweg - een ongelijkvloerse kruising met het spoor - vervalt de mogelijkheid voor fietsers om het spoor ter hoogte van de Kanaalweg te passeren. Er is geconstateerd dat relatief weinig fietsers gebruikmaken van deze route. Gelet hierop en gelet op de kosten die zijn gemoeid met de realisatie van een fietstunnel is de keuze gemaakt om hier geen fietstunnel te realiseren. Fietsverkeer dient hier na realisatie van de Traverse Dieren gebruik te maken van alternatieve routes. De provincie acht dit een acceptabele oplossing gezien het (beperkte) aantal fietsers dat van deze route gebruik maakt en de alternatieve routes die voorhanden zijn via de Spankerenseweg en de Molenweg.

De afstemming van het project 'Traverse Dieren' met het project 'Fietspad Dieren – Leuvenheim' heeft zorgvuldig plaatsgevonden. Er heeft een afweging plaatsgevonden van de beoogde en ontworpen fietsoversteek ter hoogte van de huidige komgrens (Spankerense kant van de sluis). Het ontwerp is gebaseerd op relevante ontwerprichtlijnen en diverse malen getoetst op stop- en rijzichten. De stop- en zichtlijnen zijn ruim voldoende en van beide kanten is de geleider c.q. oversteek op tijd zichtbaar voor zowel fietsers als autoverkeer. De oversteekvoorziening wordt vormgegeven zodanig dat fietsers in twee fasen kunnen oversteken. De rijbanen worden uitgebogen zodat er een ruime middengeleider met opstelruimte voor fietsers wordt gecreëerd. Bij deze wijze van oversteken is rekening gehouden met de toekomstige verkeersintensiteiten. Het is een veilige en bewuste keus de oversteek juist in een twee-fasenoversteek vorm te geven. Met het situeren van de oversteek ter hoogte van de huidige komgrens wordt maximaal gebruik gemaakt van de al verhoogde attentiewaarde van automobilisten en de lagere snelheid die net voor / na het kruispunt en de sluis aanwezig is. Dit draagt bij aan een lagere gereden snelheid bij het binnenrijden van Dieren vanuit de richting Leuvenheim. Daarnaast remt de uitbuiging de snelheid van het verkeer dat Dieren in de richting Leuvenheim uitrijdt. Het ontwerp van de komingang annex fietsoversteek is gebaseerd op een snelheid van 50 km/u.

In het project Traverse Dieren heeft het langzaam verkeer een volwaardige plek gekregen. De provincie is van mening dat er goede mogelijkheden worden geboden om de Traverse te passeren voor langzaam verkeer.

2.9 Wijze van onderzoek

In het kader van het inpassingsplan Traverse Dieren zijn onderzoeken uitgevoerd voor de milieu- en natuuraspecten. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving en met daartoe voorgeschreven rekenmodellen. Met de onderzoeken is aangetoond dat de Traverse Dieren een bijdrage levert aan de doelstellingen, zijn de effecten op de omgeving in beeld gebracht en is aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Gelet op de opmerkingen in de zienswijzen, is van het wettelijk kader en de opzet van de onderzoeken voor verkeer, geluid, lucht en natuur onderstaande een uitleg gegeven.

2.9.1 Verkeer

Reclamanten stellen vragen over het gebruik van het juiste verkeersmodel en het aandeel vrachtverkeer.

Voor de verkeersberekeningen ten behoeve van de Traverse Dieren is gerekend met het meest actuele model dat beschikbaar is: het Regionale Verkeersmodel (RVMK-model) najaar 2011. Hierin zijn de nieuwste ontwikkelingen verwerkt, waaronder het nieuwe Nationale verkeersmodel (NRM) en recente tellingen. Het model is goedgekeurd door de Regio waaronder de gemeente Rheden valt. Voor het MER is eerder het RVMK-model najaar 2008 gebruikt. Dit model was voor de berekeningen van het MER het meest recente en betrouwbare model en heeft een planhorizon van 2020. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het MER - bijlagenrapport, bijlage 2a. Het nieuwe RVMK-model 2011 laat voor de toekomst (2020 en 2030) dezelfde lijn zien als het RVMK-model 2008.

Het RVMK-model betreft een zogenaamd 'statisch' model dat inzicht geeft in de verkeersstromen over de verschillende wegen. Om op kruispuntniveau te toetsen of het verkeer op de juiste wijze en tijdig afwijkt, zijn in het kader van het MER en inpassingsplan kruispuntberekeningen uitgevoerd met zogenaamde 'dynamische' verkeersmodellen. Dynamische berekeningen betreffen microsimulaties. Deze berekeningen wijzen uit dat alle kruispunten van de Traverse in de toekomst beschikken over een adequate kruispuntontwikkeling. In de berekeningen is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen op het spoor (onder andere Programma Hoogfrequent Spoor) die er toe leiden dat de spoorbomen ter hoogte van de kruisingen met de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg vaker dicht zullen gaan. Microsimulaties laten hetzelfde resultaat zien als statische berekeningen.

In de verkeersmodellen is rekening gehouden met verschillende typen verkeer (vrachtverkeer en autoverkeer). In de verkeersmodellen wordt geen rekening gehouden met afwijkend gedrag van bestuurders zoals snelheidsovertredingen. Het is niet mogelijk dit in een model mee te nemen. Daarbij kan handhaving van de snelheid ook niet in het inpassingsplan worden geregeld.

De resultaten van de verkeersberekeningen met het RVMK-model 2011 hebben als input gediend voor de geluid- en luchtberekeningen voor het inpassingsplan.

2.9.2 Geluid

Door reclamanten zijn vragen gesteld over de betrouwbaarheid van de geluidberekeningen en het treffen van de juiste maatregelen.

Voor het aspect geluid (wegverkeerslawaaï) is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijk kader. Hiervoor worden alle geluidgevoelige objecten binnen de wettelijk vastgestelde zone onderzocht op huidige en toekomstige geluidbelastingen. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De geluidzone geldt per weg ("bron").

Geluidmodel

Voor de geluidberekeningen is gerekend conform het wettelijke Reken- en meetvoorschrift. Daarbij is het ontwerp voor de Traverse Dieren ingevoerd waarbij rekening is gehouden met de gekozen kruispuntoplossingen, te amoveren woningen en hoogteverschillen in het veld. Ieder geluidgevoelig object (gedefinieerd in de Wgh art. 1 en Besluit geluidhinder art. 2.1) dat valt binnen de geluidzone is afzonderlijk – per relevante geluidgevel - onderzocht. De geluidzones zijn weergegeven in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek voor de Traverse. In de geluidmodellen is rekening gehouden met de verkeersverdeling en verkeerssamenstelling die in het regionale verkeersmodel is opgenomen. Dit verkeersmodel is een afspiegeling van de feitelijke verkeerssamenstelling en daarmee dus ook een feitelijke afspiegeling van het aandeel vrachtverkeer. Tevens wordt rekening gehouden met de verdeling van verkeer over dag, avond en nacht zoals wettelijk voorgeschreven wordt.

Hogere waarde voor geluid

Bij een toename van 1,5 dB of meer tussen 2012 en 2028 is een afweging van geluidmaatregelen verplicht om deze toename weg te nemen (artikel 110a lid 5 Wgh). Bij deze afweging wordt bekeken of de voorgestelde maatregelen voldoende doeltreffend zijn en of er eventueel bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard zijn. De prioriteit die de Wgh geeft aan geluidreducerende oplossingen is als volgt:

1. bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen;
3. ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen.

De geluidberekeningen ten behoeve van het inpassingsplan zijn conform de hiervoor beschreven regelgeving en toetsingskader uitgevoerd. De landschappelijke kaders voor het realiseren van geluidschermen en – wallen zijn in het Landschapsplan weergegeven.

Bij geluidgevoelige objecten waar na afweging van bron- en overdrachtsmaatregelen (bovengenoemde punten 1 en 2) nog een toename van geluid blijft bestaan wordt een hogere waarde voor geluid verleend met behulp van een procedure. Tevens geldt hier de verplichting om zo nodig maatregelen aan het object zelf aan te bieden om de binnenwaarde te laten voldoen aan de wettelijk eis (zie punt 3. hierboven). De hogere waardes worden voor de vaststelling van het inpassingsplan vastgesteld.

Saneringsprogramma

Langs het tracé van de Traverse Dieren is een aantal saneringswoningen in het kader van de Wgh aanwezig. Dit zijn woningen die in 1986 een te hoge geluidbelasting kenden en door de Rijksoverheid op een lijst gezet zijn om voor geluid maatregelen te ontvangen (saneren). Dergelijke woningen vallen in het hiervoor beschreven afwegingskader voor hogere waarden. Voor deze woningen dienen wel bron- en overdrachtsmaatregelen afgewogen te worden, echter met het doel om de geluidbelasting terug te brengen tot 48 dB (de zogenaamde voorkeursgrenswaarde). Voor saneringswoningen die na deze afweging een geluidbelasting boven de 48 dB behouden, wordt een saneringsprogramma opgesteld. De Minister van Infrastructuur en Milieu stelt deze vast, waarna maatregelen met subsidie van het Rijk getroffen kunnen worden.

Gevolgen elders

In de Wgh (art. 99, lid2) is ook bepaald dat, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of - als een weg gedeeltelijk gereconstrueerd wordt - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, het akoestisch onderzoek tevens op die andere wegen of gedeelten van de weg betrekking heeft. Het gaat hierbij om de zogenaamde 'gevolgen elders'. Daarvan is sprake als zich langs wegen geluidstoenames voordoen van 1,5 dB of meer ten opzichte van de autonome situatie, maar daarbij wordt geen maatregelonderzoek voorgeschreven.

Er is onderzocht op welke wegen een stijging van 1,5dB (paragraaf 4.3, Akoestisch onderzoek IP Traverse Dieren, 13 april 2013) kan plaatsvinden. Dit zijn de Prins Bernhardlaan, de Koningin Mariastraat, de Koningin Sophiastraat en de Middelhovenstraat. Op deze straten geldt in de toekomstige situatie een maximumsnelheid van 30 km/u. De geconstateerde verkeerstoenames doen zich voor op woonstraten met relatief lage verkeersintensiteiten. Een kleine toename van het absolute aantal verkeersbewegingen leidt tot een hoog percentage. Bovendien dient hierbij opgemerkt te worden dat het verkeersmodel niet is toegespitst op deze locale woonstraten. De geconstateerde stijgingen van verkeer zullen naar verwachting in werkelijkheid niet optreden. Er is sprake van een modeleffect.

De Wet geluidhinder stelt geen verplichting tot maatregelen bij gevolgen elders. Om deze redenen is niet ingegaan op de eventuele toepassing van geluidsreducerende maatregelen.

2.9.3 Lucht

In de zienswijzen wordt aangehaald dat door de Traverse Dieren sprake is van een overschrijding van de normen van fijn stof en dat sprake is van een onderschatting van de gevolgen van de Traverse voor de luchtkwaliteit.

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Titel 5.2 Wm handelt over luchtkwaliteit, daarom staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

Door middel van een onderzoek luchtkwaliteit¹ zijn de gevolgen van de Traverse Dieren voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀) onderzocht. Langs 35 maatgevende wegvakken is de luchtkwaliteit beschouwd. Het onderzoek is uitgevoerd met een daartoe geschikt rekenmodel.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat langs geen van de beschouwde wegvakken de normen voor de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden worden.

Tunnelmonden

In opdracht van de provincie heeft de afdeling Urban Environment and Safety van TNO in Apeldoorn een windtunnelonderzoek² uitgevoerd naar de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties ter hoogte van de tunnelbak van de geprojecteerde Traverse (N348) te Dieren. In de windtunnel is de verspreiding van de emissies van het wegverkeer van de Traverse onderzocht, rekening houdend met de specifieke lokale bebouwingsomstandigheden. Voor de omrekening van windtunnelresultaten naar jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is gebruik gemaakt van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren volgens het BBR-scenario 2012. In dit onderzoek zijn meerdere situaties voor de overkapping van de tunnelbak doorgerekend. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in geen enkele situatie en in geen enkel jaar de normen worden overschreden.

In de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan het gestelde in de Wm.

2.9.4 Trillingen

Door meerdere reclamanten wordt aangehaald dat zij trillingshinder verwachten.

Op trillingen als gevolg van wegverkeer is op dit moment geen wetgeving van toepassing. In Dieren is in 2011 een aantal oriënterende trillingsmetingen uitgevoerd, onder meer in een woning aan de Burgermeester Willemsestraat³. De metingen zijn uitgevoerd conform de SBR-richtlijn B. Uit deze metingen is gebleken dat de trillingsniveaus laag te noemen zijn. Gelet op deze meetresultaten is de kans op schade zeer gering. Dit ondanks dat niet specifiek op trillingsschade is gemeten, maar uitsluitend voor hinderschade. Door de toepassing van nieuw (vlak) asfalt bij de Traverse Dieren ontstaan minder trillingen, ook al neemt de hoeveelheid vrachtverkeer toe. Derhalve wordt aanvullend onderzoek niet noodzakelijk geacht. Wel wordt voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden voor een aantal woningen de uitgangssituatie geïnventariseerd.

¹ Luchtkwaliteitsonderzoek, Goudappel Coffeng, 2012

² TNO-rapport TNO-060-UT-2012-01390, TNO, 2012

³ SPA, rapport 20110107.R02, d.d. 7 juli 2011

2.9.5 Natuur

Reclamanten stellen vragen over de effecten die de Traverse Dieren heeft voor de natuurwaarden. Ook worden vragen gesteld over te nemen maatregelen die noodzakelijk zijn als gevolg van de realisatie van de Traverse Dieren. Daarbij worden vraagtekens geplaatst bij de realiteit en haalbaarheid van maatregelen.

Voor de Traverse Dieren zijn toetsingen uitgevoerd in het kader van de natuurwetgeving. De resultaten van deze toetsingen, die afzonderlijk zijn vastgelegd in een Natuurtoets (Flora- en Faunawet (FF-wet)), toetsing Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en een Habitattoets in de vorm van een Passende beoordeling (PB, NB-wet), geven aan dat als gevolg van de aanleg en het gebruik van Traverse Dieren bepaalde negatieve effecten kunnen optreden.

De natuurwetgeving verplicht de initiatiefnemer - de provincie - om deze effecten te mitigeren en daar waar nodig te compenseren. De maatregelen die daarvoor moeten worden uitgevoerd zijn in een Mitigatie- en compensatieplan (MCP) Traverse Dieren vastgelegd. Parallel aan dit MCP is een Landschapsplan (LSP) opgesteld waarin de maatregelen voor natuur zijn verwerkt.

Flora- en Faunawet

Op grond van de voorziene effecten door realisatie van de Traverse Dieren zijn mitigerende maatregelen vanuit de Flora- en Faunawet noodzakelijk om de gunstige staat van instandhouding van soorten te behouden c.q. te verbeteren. Deze maatregelen worden uitgevoerd en waar nodig worden in het kader van de te doorlopen vergunningprocedure aanvullende maatregelen getroffen.

Om de verbinding Veluwe - uiterwaarden IJssel blijvend te laten functioneren zijn verschillende faunavoorzieningen (onder andere drie faunapassages en twee hop-overs) in het wegontwerp ingepast. Deze mitigatie is er op gericht mogelijke barrières weg te nemen en de voorzieningen optimaal te laten functioneren. Daarnaast worden bestaande faunapassages onder het spoor voor een optimale aansluiting geïnspecteerd en waar nodig onderhouden en blijft de bestaande faunapassage onder de huidige N348 (ingekort) gehandhaafd.

EHS

De aantasting van de kernkwaliteiten van de EHS wordt gemitigeerd en het ruimtebeslag in de EHS gebieden gecompenseerd. Compensatie is echter alleen aan de orde indien mitigatie niet voldoende is en alternatieven ontbreken. Zowel mitigatie als compensatie moeten bijdragen aan de kernkwaliteiten van de EHS en opwegen tegen het verlies aan oppervlakte, natuurwaarden en kwaliteitsverlies van de EHS als gevolg van het project.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het uitvoeren van de Traverse Dieren de wezenlijke kenmerken van de EHS worden aangetast. De uitwisselingsmogelijkheden tussen Veluwe en IJsselvallei nemen af door de aanwezigheid van een bredere barrière. Om deze barrièrewerking door het samengaan van spoor en N348 te mitigeren, worden faunapassages aangelegd. Omdat sprake is van ruimtebeslag binnen de EHS wordt ruimtebeslag gecompenseerd. In het MCP is dit uitgewerkt. Bovendien staat tegenover dit negatieve effect ook een positief effect: door het bundelen van de spoorlijn en de N348 wordt de versnippering binnen het Landgoed Hof te Dieren opgeheven. Daardoor wordt de natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid binnen dit landgoed weer hersteld. Andere omgevingscondities die de kwaliteit van de EHS bepalen, worden niet of nauwelijks beïnvloed.

Natura 2000 gebieden

In de omgeving van de Traverse Dieren liggen enkele Natura 2000-gebieden. In enkele zienswijzen wordt gesteld dat het algemeen belang niet voldoende is onderbouwd.

Bij de toetsing aan de instandhoudingsdoelen is geconcludeerd dat significant negatieve effecten uitgesloten kunnen worden, mits een beheermaatregel wordt genomen voor het habitatype H9120 op de Veluwe. In dat geval hoeft de ADC-toets niet doorlopen te worden. Aan een toetsing aan de zogenaamde ADC-criteria, waarbij de D staat voor 'Dwingende reden van groot openbaar belang' wordt in dit geval niet toegekomen.

Om de negatieve ecologische effecten van atmosferische depositie op het Natura 2000 gebied Veluwe te mitigeren, worden er beheermaatregelen uitgevoerd waardoor de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. De beheermaatregelen zijn onderzocht en onderbouwd door deskundigen in overleg met de terreinbeheerders. Ze zijn beschreven in de Passende beoordeling. Deze maatregelen zijn alleen nodig voor het habitatype H9120 Beuken-eikenbossen met hulst. Voor de Uiterwaarden IJssel en Landgoederen Brummen hoeven geen mitigerende maatregelen genomen te worden. Dit is eveneens beschreven in de Passende beoordeling.

Mitigatie- en Compensatieplan (MCP)

In het MCP voor de Traverse Dieren zijn alle maatregelen, die uit de verschillende verplichtingen voortkomen, samengevoegd. De uitwerking ervan geschiedt aan de hand van de kernkwaliteiten van de EHS, waaronder ook de bescherming van de soorten Flora- en Faunawet begrepen is, en de EHS-doelen verbinden, vergroten en verbeteren van de kwaliteit en de beheermaatregelen in het kader van de NB-wet. Voor de in het MCP opgenomen mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het geaccepteerde maatregelen zijn die komen uit de leidraad faunavoorzieningen of waarvan de effectiviteit door deskundigen is bevestigd.

2.10 Planschade

Door reclamanten wordt aangegeven dat als gevolg van de aanleg van de Traverse Dieren (financiële) schade wordt geleden.

Wanneer voor belanghebbenden door de realisatie van de Traverse Dieren zodanig zaken in de omgeving veranderen dat zij hierdoor (financieel) benadeeld worden, dan kan er sprake zijn van vergoeding van planschade en/of nadeelcompensatie. De provincie doorloopt voor het bepalen van planschade een afzonderlijke procedure.

In geval belanghebbenden ten gevolge van de Traverse Dieren planschade lijden, hanteert de provincie de wettelijke uitgangspunten bij dergelijke schade. Te zijner tijd wordt bij de behandeling van claims de werkwijze gehanteerd conform de planschadeverordening zoals door PS vastgesteld.

De nadeelcompensatie wordt afgewikkeld op basis van een vergelijkbare systematiek maar maakt geen onderdeel uit van de planschadeverordening. De nadeelcompensatie wordt afgewikkeld op basis van de wettelijke uitgangspunten.

In het projectbudget van de Traverse Dieren is rekening gehouden met mogelijke kosten die verband houden met vergoedingen in het kader van planschade als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Wanneer er sprake is van nadeel door de plannen van het stationsgebied (inclusief de parkeervoorziening) dan wordt hiervoorverwezen naar de gemeente Rheden.

2.11 Realisatie Traverse Dieren

Reclamanten vragen aandacht voor (bereikbaarheid in) de realisatieperiode van de Traverse Dieren.

De realisatie van de Traverse Dieren neemt in fasen circa drie jaar in beslag. Uitvoering van het project Traverse Dieren wordt niet met en in een inpassingsplan geregeld. In overleg met de gemeente tracht de provincie de hinder tot een minimum te beperken. Hierover zijn in de overeenkomst tussen gemeente en provincie van 12 december 2012 afspraken gemaakt om de bereikbaarheid en doorstroming te garanderen en de hinder tot een minimum te beperken. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is tijdens de aanlegfase gewaarborgd. Dit is afgestemd met met de Veiligheidsregio.

2.12 Deelgebieden

2.12.1 *Dieren West/ Hof te Dieren*

A. Keuze bundeling

In de zienswijzen worden vraagtekens geplaatst bij de noodzaak tot bundeling van de Traverse met het spoor. In onderstaande alinea's is de onderbouwing van de keuze tot bundeling weergegeven.

De huidige N348 doorsnijdt ten zuidwesten van Dieren het 'Hof te Dieren', een beschermd rijksmonument. Dat gegeven is vertaald in een aantal doelstellingen voor de Traverse Dieren voor 'ruimtelijke inpassing':

- Bijdrage herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren;
- Bijdrage in stand houden en/of herstel ecologische waarden.

Bijdrage herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren

Het tracé van de Traverse Dieren ter hoogte van het Hof te Dieren dient in verband met een goede afwikkeling van het verkeer te worden vormgegeven met 2x2-rijstroken. Een uitbreiding van het huidige tracé van de Traverse Dieren tot 2x2-rijstroken ter plaatse van het Hof te Dieren heeft grote negatieve gevolgen voor dit beschermd rijksmonument. De waardevolle laanstructuren en boomgroepen worden aangetast. Door de grotere barrièrewerking neemt de visuele en functionele kwaliteit van het gebied af en wordt het minder aantrekkelijk als recreatief uitlooph gebied. Tevens vormt het Landgoed Hof te Dieren daardoor geen (landschappelijke en ecologische) eenheid. Ontsnippering draagt bij aan het herstel van de cultuurhistorische waarden van het landgoed. Daarom is gekozen voor bundeling van het tracé van de Traverse Dieren met de spoorlijn. Dit heeft een positief effect op het gebied het Hof te Dieren, ondanks het feit dat de bundeling extra ruimte inneemt. Het landgoed krijgt zijn samenhang terug en wordt beter beleefd vanaf fiets- en wandelroutes. De oude lijnstructuren (uit de 17e, 18e en 19e eeuw) van het raamwerk van het landgoed worden beter beleef- en zichtbaar (zie landschapsplan Traverse Dieren). Bundeling van het tracé met de spoorlijn en het wegvallen van het huidige tracé vermindert de versnippering van het landgoed. Ook kan hierdoor voor het langzame verkeer het oude tracé van de postroute, de verbindingsweg tussen de kernen van Ellecom en Dieren, worden hersteld. Het oude tracé wordt qua tracé en verschijningsvorm als laan hersteld. De postroute is bedoeld voor fietsers en in beperkte mate voor bestemmings- en landbouwverkeer. Het profiel van de postroute is hierop afgestemd vanuit historisch besef. Een gedeelte van de buitenplaats van het landgoed, het "overpark", kan uitgroeien tot een aantrekkelijk wandelpark vanuit Dieren. De keuze voor bundeling draagt in belangrijke mate bij aan de doelstelling 'herstel cultuurhistorische waarden landgoed Hof te Dieren'.

Bijdrage in stand houden en/of herstel ecologische waarden

De doorsnijding van het Hof te Dieren heeft ten aanzien van natuur zowel bij het niet bundelen als het wel bundelen van het tracé ruimtebeslag, versnippering en verstoring van leefgebied van beschermde soorten en van EHS tot gevolg. Dit is te mitigeren en compenseren. Bundeling betekent een kleiner verstoord gebied in de EHS en het herstel van de ecologische eenheid van het Hof te Dieren ten opzichte van niet-bundelen. Bundeling levert daarmee een bijdrage aan de doelstelling 'herstel van ecologische waarden'.

Het 'afschalen' van het huidige tracé van de N348 en de bundeling van het nieuwe tracé met de spoorlijn, gekoppeld aan het uitvoeringsprogramma met mitigerende en compenserende maatregelen (het MCP Traverse Dieren), vergroot de natuurlijke draagkracht van het landgoed en haar omgeving voor faunapopulaties, door:

- herstel van de 'natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid' van Hof te Dieren;
- vergroting van het leefgebied en opheffen van de bestaande versnippering van het landgoed;

- verbetering van de kwaliteit van de EHS en het leefgebied van soorten in en in de omgeving van hert plangebied.

Met de voorgestelde mitigerende maatregelen en een fysieke compensatie in de omgeving van het plangebied, wordt tegemoet gekomen aan de biotoopeisen die het gebied ook op termijn meer geschikt maken voor potentiële soorten als steen- en/of boomarter, eekhoorn en mogelijk ook reptielen als ringslang en hazelworm.

Fietstunnel en bereikbaarheid Lange Juffer

Ter hoogte van Ellecom wordt een fietstunnel gerealiseerd om de Traverse op een veilige manier te passeren. Deze fietstunnel is vanuit sociaal oogpunt zodanig ontworpen dat er recht doorheen kan worden gekeken en gereden. De fietstunnel wordt tevens in de avond verlicht. Doordat ter hoogte van Ellecom de Traverse door fietsers - vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid - alleen via de fietstunnel kan worden gepasseerd dient voor het bereiken van de Lange Juffer een klein stuk te worden omgereden. De Lange Juffer is bereikbaar voor hulpdiensten in geval van calamiteiten.

Tunnelbak en groene dorpsrand

Ter hoogte van het Gelders Hof gaat de doorgaande route van de Traverse Dieren in een tunnelbak. Bundeling van het tracé met het spoor draagt bij aan het creëren van een 'logische' route richting Dieren en een vloeiende aansluiting op de tunnelbak. De weg vormt zo samen met de inpassing in de groene dorpsrand een duidelijke entree naar het dorp Dieren. Door bundeling wordt het mogelijk te refereren aan de voormalige Oostlaan.

Rijksbijdrage

Daarnaast is door reclamanten gevraagd of er een relatie is tussen de keuze voor bundeling van de Traverse met het spoor en de toekenning van rijks gelden.

De rijksbijdrage was aanvankelijk gebaseerd op de beschikking van 19 juni 2009. Bij septembercirculaire van het Ministerie van Binnenlandse Zaken van 18 september 2012 zijn de resterende rijks gelden voor Traverse Dieren gedecentraliseerd.

Aanvankelijk was bundeling als voorwaarde gesteld bij de rijksbijdrage, maar bij de decentralisatie van de rijks gelden is deze voorwaarde komen te vervallen. De provincie behoeft geen verantwoording richting het rijk meer te geven over de besteding van de overige rijks gelden. Over de reeds uitgekeerde rijks gelden heeft verantwoording richting het rijk plaatsgevonden.

B. Bomen

Als gevolg van de reconstructie van de N348 op het landgoed Hof te Dieren zullen bomen verdwijnen. Daar komen echter ook bomen voor terug, mede als onderdeel van de landschappelijke inpassing van de Traverse. In de bijlage bij het landschapsplan voor de Traverse Dieren is een overzicht gegeven van bomen die verdwijnen en bomen die worden aangeplant afgezet tegen de bestaande situatie. De oude postroute wordt op het huidige tracé van de Traverse Dieren hersteld onder andere door middel van aanplant van bomen.

C. Grondwaterbeschermingsgebied

Door enkele reclamanten worden vragen gesteld bij de gevolgen van de realisatie van de Traverse Dieren voor het aanwezige grondwaterbeschermingsgebied.

De Traverse Dieren doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied ter hoogte van het landgoed Hof te Dieren. De plannen voor de Traverse zijn hiervoor afgestemd met Vitens die verantwoordelijk is voor de waterwinning en het betrokken waterschap Rijn en IJssel. In het inpassingsplan en het ontwerp van de weg is rekening gehouden met het grondwaterbeschermingsgebied. Het hemelwater van de weg wordt opgevangen middels goten. Vervolgens wordt het opgevangen hemelwater gezuiverd middels oliewaterafscheiders voordat het wordt geloosd in de bermsloot. Deze maatregelen kunnen genomen

worden binnen de geldende verkeersbestemming. Voor het grondwaterbeschermingsgebied is tevens een aanduiding op de kaart opgenomen: 'Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied'. De Traverse Dieren heeft derhalve geen effecten voor het grondwaterbeschermingsgebied.

Het huidige tracé van de Traverse wordt verwijderd en het profiel wordt teruggebracht tot een 5 meter brede klinkerweg (conform de Hofstetterlaan), aangevuld met aan weerszijden een overrijdbare, verstevigde grasberm van 1 meter. De huidige bestemming verkeer verdwijnt ter hoogte van het huidige tracé daarmee ook grotendeels en wijzigt in 'overige - buitenplaats' en 'agrarisch met landschappelijke waarde'. Hiermee verdwijnt verharding in het grondwaterbeschermingsgebied wat ten gunste komt van het grondwaterbeschermingsgebied.

2.12.2 Station en omgeving

Door reclamanten worden vragen gesteld over de inrichting van het station en omgeving. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor het beschermde dorpsgezicht in relatie tot de plannen voor de Traverse en het stationsgebied. Ook worden vragen gesteld over de beschikbaarheid van verschillende functies (zoals busstation) en de mogelijkheden voor parkeren aan de zuidzijde van het station. Gevraagd wordt of parkeren aan de zuidzijde van het station een alternatief vormt voor de door de gemeente voorziene parkeervoorziening aan de noordzijde van het station.

A. De oplossing

De gekozen oplossing voor de kern van Dieren - een lange tunnelbak met ongelijkvloerse kruisingen met de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg - beantwoordt aan de gestelde doelstellingen. De Traverse zorgt voor een sterke verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer in vergelijking met de referentiesituatie. Zowel voor wat betreft de kruispuntafwikkeling als de reistijden voor het doorgaande verkeer leidt dit tot een sterke verbetering. Met de aanleg van een tunnelbak worden lokale en regionale verkeersstromen gescheiden van elkaar. Dit leidt tot een verbetering van de ontsluiting van het dorp Dieren op de Traverse. Ook zorgt deze oplossing voor een vermindering van de barrièrewerking tussen het noorden en zuiden van Dieren. Dit geldt voor autoverkeer, maar zeker voor fietsverkeer. De kruispunten Doesburgsedijk en Harderwijkerweg zijn conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en met een VRI ingericht. Dit betekent dat alle typen verkeer - autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers - op een veilige wijze van de kruispunten gebruik kunnen maken. De capaciteit van de kruispunten is afgestemd op de verwachte hoeveelheid verkeer, waardoor een goede en vlotte afwikkeling van het verkeer op de kruispunten plaatsvindt. Kruispuntberekeningen wijzen uit dat de afwikkeling van het verkeer - ook in de toekomst - tijdig en op de juiste wijze plaatsvindt. Bij deze kruispuntberekeningen is rekening gehouden met de mogelijkheid dat het spoor de komende jaren intensiever zou kunnen worden gebruikt (Programma Hoogfrequent Spoor) waardoor de spoorbomen langer dicht zitten.

B. Beschermde dorpsgezicht

De oplossing voor de Traverse met een lange tunnelbak draagt bij aan de verbetering van de ruimtelijke inpassing van de Traverse in het dorp. Er ontstaat ter hoogte van het station meer ruimte voor herstel van het dorps karakter en een goede inpassing van het station. De identiteit en de samenhang van het station en haar omgeving (de monumentale stationsoverkapping en de villa's van het beschermd dorpsgezicht) wordt versterkt en wordt minder verstoord door het verkeer op de Traverse, dat ter hoogte van het station gebruik maakt van de tunnelbak. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat een deel van Dieren is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. De gekozen oplossing zorgt ervoor dat de kwaliteit van het beschermde dorpsgezicht wordt versterkt.

C. Inrichting stationsomgeving

De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor de inrichting van het stationsgebied. Hier is een samenhang met de Traverse die een deel omvat van het stationsgebied. In het inpassingsplan voor de Traverse Dieren worden ter hoogte van het stationsgebied de functies die nodig zijn binnen de stationsomgeving mogelijk gemaakt. Het inpassingsplan gaat over de bestemming van de gronden, waarbij de precieze inrichting van het gebied nog niet aan de orde is. De inrichting van het stationsgebied is op hoofdlijnen uitgewerkt en zijn als zodanig uitgewerkt in ontwerp en maatvoering. De randvoorwaarden waren vooraf voor alle functies bekend. In het vervolgtraject van het stationsgebied worden de afwegingen op detail - zoals bijvoorbeeld de vormgeving van de waterpartij - gemaakt. De gemeente Rheden werkt samen met de provincie voorafgaand aan deze detaillering een ontwerphandleiding uit voor de ruimtelijke inpassing van de stationsomgeving op basis van het landschapsplan.

D. Parkeervoorziening

De gemeente is zoals reeds beschreven verantwoordelijk voor de inrichting van het stationsgebied. Hiertoe behoren ook de passerelle en de parkeervoorziening. Diverse reclamanten vragen daarbij om de parkeervoorziening aan de zuidzijde te realiseren. Ook wordt gevraagd waarom niet meerdere kleine parkeervoorziening rondom het station worden geprojecteerd.

Parkeerbehoefte: waarom 350 parkeerplaatsen?

De gemeente heeft samen met de Stadsregio een opgave om te voorzien in maximaal 350 gratis parkeerplaatsen ten behoeve van het intercitystation Dieren. In de notitie 'Parkeren Stationsomgeving Dieren' is berekend wat de parkeerbehoefte is en waarom een P+R voorziening met maximaal 350 gratis plaatsen noodzakelijk is om in deze behoefte te voorzien.

Locatiekeuze: waarom een gebouwde P+R voorziening aan de noordzijde van het station?

Het voorlopig ontwerp stationsomgeving Dieren (juni 2012) vormt de basis voor de locatiekeuze. Hierin is de locatie bepaald waar, op basis van de gestelde uitgangspunten, een P+R voorziening de meest duurzame oplossing kan bieden voor de passagiersstromen in de stationsomgeving. Dat de gemeente gezien de parkeerbehoefte kiest voor een gebouwde P+R voorziening aan de noordzijde van het station (en niet (ook) aan de zuidzijde zoals in veel zienswijzen wordt aangehaald) heeft de volgende redenen:

- Belangrijk uitgangspunt is om de totale parkeerbehoefte te concentreren in één P+R voorziening zo dicht mogelijk bij het station ter voorkoming van zoekverkeer en parkeren in woonbuurten. Zodoende komt er één centrale parkeerplek om met de auto bij het station te parkeren, met als gevolg één verkeersstroom, waardoor de overlast van de in de omgeving van het station rondrijdende automobilisten zoekend naar een geschikte parkeerplek naar verwachting van de gemeente zal worden opgeheven. Ook ontstaat door de centrale P+R voorziening duidelijkheid voor reizigers die met de auto naar het station komen. Dit is ook de reden waarom niet is gekozen voor meerdere kleine parkeervoorzieningen rondom het station. Daarbij wordt zoekverkeer voorkomen.
- In het voorlopig ontwerp stationsomgeving Dieren (juni 2012) zijn de fysieke beperkingen in beeld gebracht voor het parkeren aan de zuidzijde van het station. Tussen de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg ontbreekt de benodigde fysieke ruimte tussen de tunnelbak en het spoor om een parkeervoorziening van 350 parkeerplaatsen aan te leggen. Dit is ook het geval als toestemming zou kunnen worden verkregen om dichter op het spoor te bouwen.
- Een parkeervoorziening aan de zuidzijde tussen de tunnelbak en het spoor zou daarnaast nadelige gevolgen hebben voor het verkeerskundig ontwerp van het zuidelijk stationsplein. Zo zal onder andere op maaiveldhoogte het lokale verkeer (auto- en langzaam verkeer) moeten worden afgewikkeld direct naast de woningen aan de zuidkant gelegen aan het Stationsplein, met een smal wegprofiel. Thans zijn het fiets- en autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden en is de afstand tussen het lokale autoverkeer en de woningen gunstiger.

- Gezien de grootte van de opgave en de beschikbare ruimte in de directe nabijheid van de toegang van het station betekent dit dat er over meerdere lagen geparkeerd zal moeten worden. Dit blijkt ook uit de studie naar het ruimtebeslag die in het kader van het 'Voorlopig ontwerp' voor de Stationsomgeving Dieren (d.d. juni 2012) is uitgevoerd (zie blz. 11 en 12). Alleen parkeren op maaiveld is dus niet mogelijk.
- Een P+R voorziening ten zuiden van het station zou bovendien betekenen dat reizigers vanaf de richting Apeldoorn en Laag-Soeren alsnog in de Oranjebuurt zullen parkeren. De gemeente schat in dat door de toekomstige verkeersstructuur, als gevolg van de aanleg van de Traverse, het parkeren op straat in Dieren-Zuid nauwelijks aan de orde zal zijn.
- Voorts wil de gemeente het beschermd dorpsgezicht van Dieren-Zuid, dat door de huidige ligging van de N348 nauwelijks ervaren wordt, beter zichtbaar maken en Dieren aan deze zijde van het station weer een 'groen hart' geven. Een gebouwde P+R voorziening in Dieren-Zuid zou niet bijdragen aan dit 'groene hart' en doet afbreuk aan de beleving van het Stationsplein dat weliswaar niet is gelegen in het beschermd dorpsgezicht zelf, maar wel binnen de biotoop ervan.
- Mede op basis van de planontwikkeling in het verleden kan gesteld worden dat een verdiepte gebouwde P+R voorziening financieel niet haalbaar is. Gezocht is naar een ruimtelijk en financieel haalbare oplossing die gevonden is in de vorm van een centraal gebouwde P+R voorziening. Naast de eerdere genoemde primaire argumenten is mede gekozen voor één centrale P+R voorziening aan de noordzijde omdat dit in kosten gunstiger is dan een P+R voorziening aan beide zijden van het station.
- De P+R voorziening is gelegen op loopafstand van het centrum van Dieren, wat het winkelcentrum aantrekkelijker zal maken voor het winkelend publiek van en buiten Dieren.

Door enkele reclamanten wordt de huidige locatie van het Shell-station als alternatieve locatie voorgesteld. Uitgangspunt van het voorliggende plan is echter dat alle voorzieningen zo dicht mogelijk bij elkaar moeten liggen. Dit betekent dat een P+R voorziening op de locatie van het Shell-station te ver van de ingang van het station zou komen te liggen met het risico dat het parkeren alsnog in de omliggende woonbuurten gebeurt. Ervaring (en eisen) van ProRail en NS geven aan dat er een zo kort mogelijke en logische overstap moet zijn. Vanuit dit oogpunt is de locatie ongeschikt. Bovendien is er de ruimtelijke wens om juist het landgoed meer te betrekken bij het dorp, door middel van het doortrekken van het groen tot in het stationsgebied. Een P+R voorziening op de locatie van het Shell-station zou hieraan in de weg staan.

Door enkele reclamanten wordt aangedragen dat 65 % van de treinreizigers die met de auto naar het station gaat vanaf de zuidzijde komt en zodoende twee maal per dag de spoorwegovergang bij de Harderwijkerweg moet kruisen. Dit is echter geen probleem, ondanks dat het aantal treinen naar verwachting toeneemt. Doordat de verkeerssituatie rond de Harderwijkerweg (de aansluiting en de oversteek) en ook de Wilhelminaweg anders wordt vormgegeven, gaat de verkeersafwikkeling ter plekke aanmerkelijk soepeler verlopen. Het doorgaande regionale verkeer hoeft niet meer over de Harderwijkerweg. De toekomstige wachttijden en de verkeersafwikkeling over het spoor kunnen dus ook niet vergeleken worden met de huidige situatie.

E. Passerelle

De planvorming rondom het station van Dieren is erop gericht om de barrièrewerking tussen de noordzijde en de zuidzijde zo veel mogelijk te verminderen. Met de door de gemeente beoogde toevoeging van een passerelle wordt de verbinding tussen noord en zuid verbeterd. Een in de zienswijzen voorgestelde, verlengde voetgangerstunnel draagt nauwelijks bij aan de verbinding tussen noord en zuid, omdat voetgangers via een parkeervoorziening uitkomen op het zuidelijk plein en dan het lokale verkeer moeten kruisen.

Overigens draagt de passerelle bij aan de subdoelstelling 'vermindering van de barrièrewerking tussen Dieren Noord en Zuid'.

F. Busstation, Kiss en Ride en overkluizing tunnelbak

Door reclamanten is aangegeven graag een verlenging van de overkluizing van de tunnelbak in de plannen terug te zien. Dit ondermeer voor de realisatie van een busstation.

Het busstation is zo dicht mogelijk bij de opstap naar de perrons van het station voorzien. De voorziene 'deksel' op de tunnelbak biedt voldoende ruimte om het busstation te kunnen realiseren. Van een busremise is in Dieren geen sprake. Er is geen noodzaak voor verlenging van de overkluizing.

In het plan van de gemeente is een Kiss & Ride voorzien aan de zuid- en de noordzijde van het station. Uitgangspunt van het gemeentelijk plan is dat deze voorzieningen zo dicht mogelijk bij elkaar gebracht worden. Ervaring (en eisen) van ProRail en NS geven namelijk aan dat er een logische overstap mogelijk moet zijn. Het huidige busstation ligt relatief ver en niet logisch ten opzichte van de perronopgang. Met het plan wordt de overstap tussen bus en trein verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

2.12.3 Dieren Midden

Door reclamanten wordt aandacht gevraagd voor de ontsluiting van de bedrijven en woningen aan de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat. De reclamanten stellen vragen bij de (afwegingen over de) oplossing hiervoor. Daarnaast stellen reclamanten vragen over de geluid- en luchtberekeningen die zijn uitgevoerd en de noodzakelijke maatregelen die hier uit voort komen.

A. Ontsluiting bedrijventerrein en woningen Rinaldostraat en Zuider Parallelweg

Door de realisatie van de Traverse Dieren worden de bedrijven en woningen aan de Rinaldostraat en Zuider Parallelweg op een andere wijze ontsloten. In de huidige situatie is er de mogelijkheid om via de Zuider Parallelweg zowel via de Wilhelminaweg als de Burgemeester Willemsestraat de bedrijven en woningen te bereiken. Om de doelstellingen voor de Traverse Dieren (verbetering doorstroming van verkeer, verbetering van ontsluiting van het dorp en een bijdrage aan de verkeersveiligheid) te kunnen realiseren wordt de Burgemeester Willemsestraat heringericht conform de eisen van een duurzaam veilige inrichting. Voor de passage van het spoor is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising waarbij de weg in een tunnel de spoorlijn kruist. Dit heeft tot gevolg dat het niet langer mogelijk is om een volledige aansluiting van de Zuider Parallelweg op de Burgemeester Willemsestraat te laten bestaan. Het vrachtverkeer voor de Rinaldostraat moet in de nieuwe situatie vanuit zuidelijke richting over de Zuider Parallelweg naar de Rinaldostraat rijden. Om het gebied weer te verlaten is er, via de parallelweg, op de Burgemeester Willemsestraat een aansluiting gemaakt. Vrachtverkeer van de Rinaldostraat dat de richting van Apeldoorn op gaat, dient de route Burgemeester Willemsestraat (naar het zuiden) - Stationsplein (draaien) - Burgemeester Willemsestraat (naar het noorden) te volgen. De routing is hiermee aangepast. Alle wegen zijn gedimensioneerd op het 'ontwerpvoertuig CROW vrachtauto met oplegger'. De gemeente Rheden verbreedt de Zuider Parallelweg om meer ruimte te creëren voor voertuigen die elkaar passeren. Parkeren langs de Zuider Parallelweg blijft mogelijk. De exacte vormgeving van het parkeren en de verbreding wordt door de gemeente Rheden gedaan.

Uit het verkeersmodel blijkt dat de gekozen oplossing goed functioneert. Ter toetsing heeft de provincie metingen verricht of de hoeveelheid verkeer kan worden afgewikkeld over de Zuider Parallelweg. Uit nadere (verkeers)analyses is vast komen te staan dat het aantal verkeersbewegingen (waarbij ook het vrachtverkeer is meegenomen) op de Zuider Parallelweg met 325 motorvoertuigen per etmaal kan toenemen als gevolg van de hierboven beschreven wijzigingen van de verkeerscirculatie en de beoogde ontsluitingswijze van de Rinaldostraat e.o. De capaciteit van de weg is toereikend om de hoeveelheid verkeer op een adequate wijze af te wikkelen.

Het volledig ondertunnelen van de Burgemeester Willemsestraat biedt geen soelaas zolang deze geen meerwaarde biedt om het verkeer vlotter en veiliger af te wikkelen. De Burgemeester Willemsestraat dient bovendien weer gelijkvloers aan te sluiten op de N348, de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het spoor en weer op maaiveld te zijn ter hoogte van het kruispunt met de N348. De N786 biedt niet meer ruimte om de Burgemeester Willemsestraat meer en/of langer te ondertunnelen. De kosten hiervan zijn verhoudingsgewijs ook erg hoog waarmee de kosten voor de ondertunneling niet opwegen tegen de baten. Ondertunneling is daardoor geen doelmatige oplossing.

B. Geluid en schermen

In het akoestisch onderzoek⁴ is de geluidssituatie op de woningen in Dieren Midden langs de Traverse Dieren onderzocht. Hieruit is gebleken dat er sprake is van een toename van de geluidbelasting indien geen maatregelen worden getroffen. De provincie past daarom, waar mogelijk, geluidsreducerend asfalt toe. Tevens worden aan de kant van de Zuider Parallelweg en ter hoogte van de Burgemeester de Bruinstraat 66 en 82-98 geluidschermen gerealiseerd. Daarbij worden de randvoorwaarden gevolgd zoals die in het landschapsplan aangegeven worden. Met deze maatregelen worden in de meeste gevallen de geluidtoename (ruimschoots) weggenomen. Tevens vallen een aantal woningen in dit gebied in het saneringsprogramma.

Vanuit landschappelijke inpassing van de Traverse is in het landschapsplan aangegeven waar in de omgeving 'groene' schermen mogelijk worden gemaakt. Deze schermen kunnen ook met een geluidreducerend effect (in die zin dat ze voldoen aan de eisen voor een geluidsschermbaan) uitgevoerd worden. In het landschapsplan zijn voorstellen gedaan voor situaties waarbij sprake is van een achtertuinsituatie of een situatie met een zichtlocatie. Deze 'groene' schermen zijn dus niet noodzakelijk vanuit akoestische redenen, maar worden mogelijk gemaakt vanwege inpassing van de Traverse Dieren in de kern. Wel is het overigens zo dat deze schermen een geluidreducerend effect hebben.

C. Lucht

Uit het onderzoek luchtkwaliteit⁵ is gebleken dat langs geen van de beschouwde wegvakken de normen voor de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden worden. Ook bij de tunnelmonden worden geen normen overschreden.

2.12.4 Kanaalzone

Reclamanten stellen vragen bij de afweging die door de provincie is gemaakt voor het behoud van woningen aan de Burgemeester Willemsestraat en de gekozen oplossing voor de Traverse Dieren.

Het hoofddoel van het inpassingsplan is om een verkeerskundig probleem op te lossen. Hiervoor is ter hoogte van de Burgemeester Willemsestraat een verkeersoplossing ontworpen in de vorm van een kruispunt en reconstructie van de huidige N786. Vervolgens is onderzocht en beoordeeld wat de effecten zijn van de verkeerskundige oplossing en welke ruimte en maatregelen hiervoor benodigd zijn. Daarbij is gebleken dat geen noodzaak bestaat tot de aankoop van alle woningen aan de Kattenberg/Burgemeester Willemsestraat.

A. De oplossing

Voor de Kanaalzone zijn in het MER Traverse Dieren twee alternatieven onderzocht voor de aansluiting van de Traverse met de N786 voor het verkeer richting Apeldoorn. Belangrijkste verschil tussen de twee alternatieven is de positionering ten opzichte van het kanaal, namelijk aan de westzijde (A) of aan de oostzijde (B). Voor de Kanaalzone is als oplossing voor de Traverse Dieren gekozen voor herinrichting van de Burgemeester Willemsestraat en de Kanaalweg (optie A).

⁴ Akoestisch onderzoek, Goudappel Coffeng, 2012

⁵ Onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng 2012

Uit de effectbepalingen in het MER blijkt de keuze voor alternatief A of B niet van belang is voor de doorstroming van het doorgaande verkeer op de Traverse. Beide zorgen voor een sterke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie⁶. Voor de verkeersrelatie met Apeldoorn is de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn positief. Het gemotoriseerd verkeer kan Dieren in beide alternatieven gemakkelijk bereiken en verlaten. In variant A wordt de weg geoptimaliseerd en wordt het spoor ongelijkvloers gekruist hetgeen gunstig is voor de doorstroming en ontsluiting van het dorp. Variant B leidt tot een extra aansluiting op de Traverse (ten oosten van de sluis) voor het autoverkeer. In variant B wordt het spoor evenals in variant A ongelijkvloers gekruist. Beide uitvoeringsvarianten zijn daarin niet onderscheidend.

De keuze voor alternatief A is vooral gemaakt op basis van de gevolgen voor de doelstelling ruimtelijke inpassing van de Traverse Dieren in het buitengebied. Alternatief A levert geen bijdrage aan de doelstelling verbetering van de ruimtelijke inpassing in het buitengebied, aangezien de huidige wegstructuur in het dorp in hoofdzaak blijft behouden, maar heeft ook geen negatieve effecten op het buitengebied. Alternatief B bestaat uit een nieuw tracé. Dat tracé vormt een nieuwe doorsnijding van het landschap en van een bos met een beschermde roekenkolonie. Daardoor is sprake van een verslechtering van de ruimtelijke inpassing: het tracé sluit niet goed aan bij de huidige ruimtelijke structuren. Daarnaast is sprake van een afname van ecologische waarde zonder mogelijkheden om deze te versterken. Hoewel alternatief A niet direct zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke inpassing van de Traverse in het buitengebied, wordt met uitvoeringsvariant A een mindere verslechtering bereikt dan met een keuze voor alternatief B. Voor uitvoeringsvariant A geldt dat deze oplossing ook geen verbetering is voor de bebouwde kom.

B. Kruispunt Burgemeester Willemsestraat - Traverse Dieren

Om de doelstellingen voor de Traverse Dieren (verbetering doorstroming van verkeer, verbetering van ontsluiting van het dorp en een bijdrage aan de verkeersveiligheid) te kunnen realiseren wordt de Burgemeester Willemsestraat heringericht conform de eisen van een duurzaam veilige inrichting. Voor de passage van het spoor is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising waarbij de weg in een tunnel de spoorlijn kruist. Het geheel ondertunnelen van de Burgemeester Willemsestraat is geen optie. De kosten van een volledige ondertunneling wegen niet op tegen de baten van een dergelijke oplossing. Daarmee is de oplossing niet doelmatig. De effecten (onder andere geluid en lucht) van het verkeer op de omgeving voldoen aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving.

Gezien de hoeveelheid verkeer die het kruispunt Burgemeester Willemsestraat - Traverse Dieren in de toekomst dient te verwerken is een met verkeersregelininstallatie (VRI) geregeld kruispunt de beste oplossing. Met een VRI-geregeld kruispunt zijn de verschillende verkeersstromen ook het best te reguleren en kan het kruispunt veilig worden gebruikt door fietsers en voetgangers. Met kruispuntberekeningen is aangetoond dat de hoeveelheid verkeer, ook in de toekomst, tijdig en op een veilige manier wordt afgewikkeld. *Een rotonde op deze locatie is onderzocht, maar vanwege het aspect verkeersveiligheid (fietsers en voetgangers) is gekozen voor een VRI. Tevens kan op deze wijze het verkeer worden geregeld (kraanfunctie).*

Tenslotte wordt opgemerkt dat een verschuiving van het kruispunt richting het kanaal in verband met de benodigde opstelstroken niet tot de mogelijkheden behoort, zonder dat dit ten koste gaat van de duurzaamheid en toekomstvastheid van de verkeersoplossing.

⁶ Hoewel geen onderdeel van de doelstelling 'verbetering doorstroming doorgaand verkeer' is in het MER een effect ondervonden van uitvoering van een alternatief met variant B. Dit effect betreft het sluipverkeer. Voor de relatie Arnhem-Eerbeek ontstaat een iets langere rijroute waardoor een deel van het verkeer kiest voor een route via de Harderwijkerweg in plaats van de beoogde route via de N348-N786. Ook kiest bij de B-variant een deel van het verkeer uit de richting Zutphen naar het centrum voor de route via de nieuwe verbinding en de Spankerenseweg in plaats van de route via de Wilhelminaweg.

C. Parallelweg Burgemeester Willemsestraat

Om een duurzaam veilige oplossing te creëren voor de bewoners aan de oostzijde van de Burgemeester Willemsestraat is een parallelstructuur voor de N786 voorzien. Deze parallelstructuur is een éénrichtingsweg in verband met het creëren van een verkeersveilige situatie. De middenberm van de Burgemeester Willemseweg is ter hoogte van de parallelweg niet overrijdbaar in verband met een verkeersveilige situatie (anders zouden meerder rijstroken moeten worden gekruist).

D. Aansluiting Zuidelijke Parallelweg op N768

In paragraaf 2.12.3 is de wijze beschreven waarop de Zuider Parallelweg bereikbaar is.

E. Geluid

Zoals reeds onder paragraaf 2.9.2 toegelicht zijn de geluidberekeningen uitgevoerd conform de Wet geluidhinder (Wgh). De berekeningen zijn correct uitgevoerd. Zoals ook toegelicht schrijft de Wgh voor welke woningen op gevolgen voor akoestiek dienen te worden onderzocht. De Wgh heeft hiertoe zones voorgeschreven gekoppeld aan het type weg. Voor nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het akoestisch rapport. Als uitkomst van het akoestisch onderzoek is gebleken dat geluidmaatregelen dienen te worden genomen en dat voor een aantal woningen een hogere waarde dient te worden aangevraagd. Voor laatstgenoemde wordt door de provincie een aparte procedure doorlopen (zie paragraaf 2.9.2). De maatregelen betreffen drie schermen: tussen de kruising Burgemeester Willemsestraat-Traverse en de sluis in het Apeldoorns Kanaal aan weerszijden van de N348 en langs de N786 ter hoogte van de Kattenberg⁷. Tenslotte geldt dat een aantal woningen in het ontwerp saneringsprogramma zijn opgenomen.

F. Lucht

Uit het onderzoek luchtkwaliteit⁸ is gebleken dat langs geen van de beschouwde wegvakken de normen voor de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden worden.

G. Te amoveren en te handhaven woningen

Om de reconstructie van de N348 Dieren te kunnen realiseren - omwille van het ruimtebeslag van de Traverse Dieren - dient een aantal woningen langs de Burgemeester Willemsestraat te worden geamoveerd. De provincie heeft de situatie ten aanzien van de leefkwaliteit van de resterende woningen uitvoerig bekeken en onderzocht. Gezien de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, het onderzoek luchtkwaliteit en de voorziene parallelstructuren langs de N786 is de provincie van mening dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van de resterende woningen en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De volgende punten liggen hieraan ten grondslag:

- De ontsluiting van de resterende woningen wordt op een veilige en overzichtelijke wijze geregeld, waarbij ter hoogte van de woningen nummers 2, 4 en 6 een parallelweg wordt gerealiseerd. De woningen worden zodoende veiliger bereikbaar dan in de huidige situatie het geval is. Deze parallelweg wordt op de verbeelding door middel van een aanduiding vastgelegd. Tevens wordt aan de noordzijde van deze parallelweg een drietal parkeerplaatsen gerealiseerd;

⁷ Akoestisch onderzoek, Goudappel Coffeng, 2012

⁸ Onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng 2012

- De Burgemeester Willemsestraat en Kanaalweg worden conform de eisen voor Duurzaam Veilig ingericht. Hierdoor wikkelt het verkeer op een veilige manier over de weg af. Het kruispunt van de Burgemeester Willemsestraat met de Traverse is optimaal ingericht waardoor het verkeer tijdig en veilig ter plekke kan worden afgewikkeld;
- Op een tweetal plaatsen worden schermen geplaatst voor een goede geluidssituatie:
 - o ten zuidoosten van woning Burgemeester Willemsestraat nummer 2;
 - o aan de oostzijde van de Burgemeester Willemsestraat ter hoogte van de woningen aan de Kattenberg met nummers 23, 25, 31 en 33.

Conform de Wet geluidhinder dient per bron getoetst te worden. Bij beide bronnen (de N348 en N786) ontstaat een toename na afwegen van geluidsmaatregelen, waardoor voor een aantal woningen een hogere waarde noodzakelijk is. De wettelijk maximaal te verlenen hogere waarde wordt niet overschreden. Tevens wordt in de beschikking hogere waarden voor geluid ook het cumulatieve geluid vergeleken met de wettelijk maximaal toelaatbare geluidbelasting; ook hier vindt geen overschrijding plaats. Bij het vaststellen van de hogere waarden is er voor de provincie een verplichting om onderzoek te doen naar de binnenwaarde voor geluid. Deze dient maximaal 33 dB te zijn. Indien dit niet het geval is, dienen geluidreducerende maatregelen aan de woning te worden getroffen. Er zijn in het gebied van Traverse Dieren meerdere woningen met vergelijkbare geluidniveau's en hoger. De schermen hebben ook een positief effect op het geluidniveau in de tuinen, hetgeen de leefbaarheid ten goede komt.

- De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruim aan de daarvoor vastgestelde wettelijke normen.

De provincie wil daarnaast de mogelijkheid onderzoeken - hoewel niet noodzakelijk - om een extra ontsluiting te creëren voor de bewoners aan de Burgemeester Willemsestraat via de Kattenberg. Dit zou een extra ontsluiting aan de achterzijde van de woningen betekenen. Dit moet met de gemeente op haalbaarheid onderzocht worden, waarbij ook de gevolgen voor lucht en geluid worden betrokken.

Zienswijzennota Traverse Dieren

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 14 mei 2013

Kenmerk 236832

Definitief, 3 mei 2013

3 Zienswijzen

3.1 (1)

Zienswijze: Reclamant wijst op het belang van goede maatregelen (op inrichtingsniveau) ten behoeve van mensen met een visuele handicap, waaronder duidelijk voelbare en overal aansluitende verhogingen, geleidelijnen en markeringen en gesloten balustrades. Verzoekt om deze maatregelen te realiseren in samenspraak met NS en streekbusvervoerders.

Antwoord: Deze zienswijze betreft de detaillering van het ontwerp in het kader van de uitvoering. De genoemde inrichtingsmaatregelen worden, in samenspraak met de gemeenten Rheden en de genoemde partijen, bij de uitvoering betrokken. De provincie legt de voorgestelde inrichtingsmaatregelen te zijner tijd ter informatie voor aan reclamant.

Hierbij wordt opgemerkt dat de aangehaalde maatregelen niet kunnen worden vastgelegd in het inpassingsplan.

3.2 (2)

A. Zienswijze: Is zeer pro de plannen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

B. Zienswijze: Stelt dat het optisch mooier is als de waterpartij bij het busstation breed begint bij de loopbrug en taps toeloopt naar de Middelhovenstraat (en niet andersom), waarmee ook het busstation daar (en niet direct aan de loopbrug) komt. In eerste instantie waren de plannen ook zo.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2, waarbij wordt opgemerkt dat het ontwerp onderdeel is van de latere detailuitwerking. Van belang hierbij is dat de afstand tussen het busstation en het station voor voetgangers zo kort mogelijk is.

3.3 (3)

A. Zienswijze: Stelt dat de gevolgen voor bewoners en bedrijven van de verhuurder zeer groot zijn vanwege een toename van fijn stof en geluid en een verslechterde bereikbaarheid.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt ondermeer verwezen naar paragraaf 2.12.3 waarin is aangegeven dat voor de bereikbaarheid een alternatieve ontsluiting is. Er is sprake van een integrale afweging waarbij, bij het ontwerp en het onderzoek, voortdurend gekeken is op welke wijze de hinder kan worden geminimaliseerd. Zoals in paragraaf 2.9 is beschreven voldoet het inpassingsplan aan de wettelijke normen voor lucht (fijn stof) en geluid.

B. Zienswijze: Stelt dat de communicatie vanuit de provincie en de gemeente te wensen overlaat en dat met gesprekken waarbij aandacht is gevraagd voor de problematiek niets is gedaan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.5. De provincie heeft reclamant op haar verzoek in de ter inzage periode aangeboden de akoestische situatie toe te lichten. Reclamant heeft hiervan geen gebruik gemaakt.

C. Zienswijze: Stelt dat met name onduidelijk is hoe verkeer vanaf de Zuider Parallelweg op de Burgemeester Willemsstraat en vrachtverkeer op de nieuwe weg kan komen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze en de beschrijving van de nieuwe routes wordt verwezen naar paragraaf 2.12.3.

- D. Zienswijze: Stelt dat het provinciale plan en de gemeentelijk plannen niet naadloos op elkaar aansluiten en beveelt aan het provinciale plan aan te passen op het verkeerscirculatieplan, zodat bedrijven voor klanten en zwaar transportverkeer aan de Zuider Parallelweg vanaf de Traverse bereikbaar blijven.

Antwoord: De scope van het inpassingsplan is beschreven in paragraaf 2.2. Aanvullend op het inpassingsplan neemt de gemeente maatregelen die beschreven zijn in het verkeerscirculatieplan. Deze plannen sluiten op elkaar aan. Daarbij wordt éénrichtingsverkeer niet geregeld in een inpassingsplan. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Zuider Parallelweg wordt verwezen naar de beantwoording in paragraaf 2.12.3 en paragraaf 2.12.4.

- E. Zienswijze: Verzoekt het gedeelte tussen het spoor en de Burgemeester Bruinstraat te ondertunnelen, zodat daarbovenop een goede ontsluiting voor o.a. de Zuider Parallelweg gerealiseerd kan worden

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt ondermeer verwezen naar paragraaf 2.12.3. Met het voorliggende plan is onder andere de Zuider Parallelweg goed en veilig ontsloten. Er wordt geen aanleiding gezien voor verdere ondertunneling. Deze oplossing is tevens vanuit kosten geen reële oplossing.

- F. Zienswijze: Stelt dat o.a. de woning aan de Kattenberg 33 geluidoverlast zal ondervinden vanuit de tunnel onder het spoor en hiernaar geen enkel onderzoek is gedaan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2. De afbakening van het akoestisch onderzoek is conform de wettelijke regeling en de woning Kattenberg 33 is op een juiste wijze opgenomen in het akoestisch onderzoek. De woning Kattenberg 33 is genoemd in paragraaf 6.2 van de toelichting van het inpassingsplan. Conform de wettelijke regeling dient met stijgend verkeer rekening gehouden te worden als deze een hoogteverschil van tenminste 6 meter moet overbruggen. Hiervan is geen sprake.

- G. Zienswijze: Stelt dat gemeente en provincie te gemakkelijk met het probleem van geluidoverlast omgaan. Volgens reclamant is geen of onvoldoende rekening gehouden met verkeerstoename per 2020 en tot 2030. In dit kader stelt reclamant tevens dat voorbij wordt gegaan aan geluidoverlast in de buitenleefruimten (tuin, erf). Reclamant verzoekt in de planbeoordeling de toekomstige verkeerscijfers mee te nemen en zo nodig het plan voor de Traverse aan te passen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt ondermeer verwezen naar paragraaf 2.9.2. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de wettelijke regeling, waarbij rekening is gehouden met het toepassen van geluidsreducerend asfalt (ook wel 'stil asfalt' genoemd) en de verkeerstoename tot 2028 (wettelijk vastgelegd: 10 jaar na realisatie van het plan). De constatering van reclamant dat geen rekening zou worden gehouden met de verkeerstoename tot (circa) 2030 wordt dan ook niet gedeeld.

De Wgh kent geen toetsingskader voor buitenleefruimten. In de Wgh wordt getoetst op gevelniveau.

- H. Zienswijze: Stelt dat door het toenemende verkeer de kans op trillingsoverlast in woningen vermoedelijk fors zal toenemen. Reclamant vraagt zich af of naar deze gevolgen en de mogelijk te nemen maatregelen wel voldoende onderzoek is gedaan. Verzocht wordt hiernaar alsnog gedetailleerd onderzoek uit te voeren.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.4. Het reeds uitgevoerde trillingsonderzoek geeft geen aanleiding tot nader onderzoek.

- I. Zienswijze: Verzoekt beter inzichtelijk te maken wat de consequenties van fijn stof voor bewoners zijn en passende maatregelen te treffen. Dit als gevolg van het toenemende verkeer.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3. Voor fijn stof wordt voldaan aan de wetgeving. Wettelijk hoeven er geen nadere maatregelen te worden getroffen.
- J. Zienswijze: Stelt dat niet alle panden van verhuurder zijn betrokken in de hogere waardenprocedure. De niet betrokken woningen komen niet in aanmerking voor extra geluidisolatie. Reclamant vraagt of sprake is van rechtsongelijkheid of grensgevallen. In principe dienen alle panden in aanmerking te komen voor geluidisolatie.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2. De afbakening van het akoestisch onderzoek is conform de wettelijke regeling. Alle panden van reclamant zijn onderzocht in het geluidonderzoek voor zover gelegen binnen de wettelijke geluidzones. Uitsluitend de panden die daarvoor wettelijk in aanmerking komen, zijn betrokken in de hogere waardenprocedure of het saneringsprogramma. Er is daarbij geen sprake van rechtsongelijkheid.
- K. Zienswijze: Verzoekt de plannen zodanig aan te passen dat zo min mogelijk overlast ondervonden wordt en geen planschade voldaan hoeft te worden.
Antwoord: Er is sprake van een integrale afweging waarbij, bij het ontwerp en het onderzoek, voortdurend gekeken is op welke wijze de hinder kan worden geminimaliseerd. De plannen worden naar aanleiding van deze zienswijze niet nader aangepast. Indien reclamant van mening is dat sprake is van planschade dan kan hier te zijner tijd een verzoek toe worden gedaan. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.10.
- L. Zienswijze: Heeft een voorkeur voor kruispuntvariant A (Burgemeester Willemsestraat N786 / N348)
Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
- M. Zienswijze: Stelt dat voor de kruising Burgemeester Willemsestraat / Zuider Parallelweg geen alternatieven zijn uitgewerkt en dit alsnog dient te gebeuren, aangezien in het VCP voorzien wordt in een ontsluitingsweg voor vrachtverkeer vanaf de Zuider Parallelweg m.b.t. bereikbaarheid van het gebied tussen Wilhelminaweg, Zuider Parallelweg, Burg. Willemsestraat en Burg. de Bruinstraat.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar haalbare alternatieven.
- N. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbesluit hogere waarden en verzoekt de gehele Burgemeester Willemsestraat te voorzien van absorberende geluidsschermen en daarnaast alle woningen tegen geluidsoverlast te isoleren.
Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in het hogere waardenbesluit.
- O. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.
Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.
- P. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het verkeerscirculatieplan m.b.t. de ontsluiting vanaf de Burg. Willemsestraat.
Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het verkeerscirculatieplan de gemeente Rheden.

3.4 (4)

A. Zienswijze: Complimenteert.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

B. Zienswijze: Pleit voor een ruimtelijke invulling van de vijver die recht doet aan het historische belang van deze specifieke plaats en doet hiervoor een aantal suggesties.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De vormgeving is onderdeel van de nadere uitwerking door de gemeente Rheden. Er wordt kennis genomen van de suggesties.

3.5 (5)

A. Zienswijze: Vindt het plan slecht, stelt dat het niet past bij de kleinschaligheid van Dieren, en verwacht een aantasting van het woongenot.

Antwoord: Over het voornemen is een weloverwogen besluit genomen, waarin de genoemde aspecten zijn afgewogen. Zie hiervoor paragraaf 2.4 en 2.12.2.

B. Zienswijze: Stelt dat volstaan had kunnen worden met minder omvangrijke maatregelen, maar deze niet serieus onderzocht zijn.

Antwoord: In het MER is een nul-plus alternatief met minder omvangrijke maatregelen onderzocht. Deze is niet gekozen als voorkeursalternatief.

C. Zienswijze: Stelt dat de bundeling met het spoor leidt tot meer versnippering en effecten op onder andere monumentale bomen, ommetjes vanuit Dieren, de Veluwe en flora en fauna en vindt onbegrijpelijk dat dit kan.

Antwoord: De benoemde effecten zijn onderzocht en meegenomen in de besluitvorming. Hierbij is sprake van een integrale afweging, waarbij de positieve en negatieve effecten tegen elkaar zijn afgewogen. Zie hiervoor onder andere paragraaf 2.4. De provincie deelt de mening van reclamant niet en is van mening dat er voldoende ommetjes beschikbaar zijn/blijven.

3.6 (6)

Zienswijze: Verzoekt om de woning aan de Hofstetterlaan 12 alsnog te bestrekken in het akoestisch onderzoek (vanwege een erker op de relevante zuidoost gevel) en een hogere waarden toe te kennen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt nader beantwoord in het hogere waardenbesluit. Het akoestisch onderzoek wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast met een berekening op de zijkant van de erker van de woning van de reclamant.

3.7 (7)

A. Zienswijze: Reclamant dient een zienswijze in tegen het bestemmingsplan 'Dieren-Midden, locatie stationsgebied'. Reclamant kan niet instemmen met het plan omdat er veel onduidelijkheden zijn en er veel relevante gegevens ontbreken. Is tegen een parkeergarage in de Oranjebuurt, omdat deze door zijn afmetingen niet past in de Dierense schaal en benoemt diverse onzekerheden die betrekking hebben op de uitvoering, financiering en ontsluiting van deze garage. Verzoekt het bestemmingsplan aan te passen, zodat aan de zuidkant van het spoor ruimte ontstaat voor een alternatief parkeerplan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.12.2. Aan de zuidzijde van het station is onvoldoende ruimte voor een parkeervoorziening.

Tevens wordt verwezen naar de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden en de nota van beantwoording van het VCP.

De reacties onder B. tot en met F. zijn overgenomen van de zienswijze aangezien deze een relatie hebben met het inpassingsplan.

- B. Zienswijze: Reclamant stelt dat 65% van de gebruikers van de parkeergarage van de zuidkant van het spoor komen. Nu aan de zuidkant van het spoor parkeergelegenheid ontbreekt zullen reizigers in Dieren Zuid blijven parkeren. Daarom pleit reclamant voor een parkeervoorziening aan de zuidkant van het spoor.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.12.2 onder D.

- C. Zienswijze: Reclamant is onzeker hoe vanaf 'Het Rhedens' als automobilist de Hoflaan en het Stationsplein ingereeden kan worden.

Antwoord: De ontsluiting van het Rhedens op de Doesburgsedijk en de Hoflaan blijft ongewijzigd. Het stationsplein kan in de nieuwe situatie via de Doesburgsedijk worden bereikt.

- D. Zienswijze: Reclamant geeft aan dat er een gevaarlijke fietsoversteekplaats in het nieuwe plan zit: fietsers uit noordelijke richting zijn verplicht vlak voor het spoor over te steken om richting het station en Dieren-Zuid te gaan. Dit geldt ook voor de leerlingen van het Rhedens en de Emmaschool.

Antwoord: De door reclamant aangehaalde fietsoversteekplaats maakt onderdeel uit van het kruispunt Harderwijkerweg met de Traverse Dieren. Dit kruispunt is conform de eisen van Duurzaam Veilig ingericht. Afwijking van het fietsverkeer op het kruispunt is geregeld met een VRI.

Bij een duurzame weginrichting spelen drie componenten een rol: 'functie', 'vormgeving' en 'gebruik'. Functie en vormgeving zijn in het ontwerp te regelen. 'Gebruik' hangt naast een veilig en logisch ontwerp voor een deel af van het gedrag van de (jeugdige) weggebruikers zelf.

De aantallen fietsers zijn (voornamelijk in de ochtendspits) dermate groot dat deze fietsers bij voorkeur met verkeerslichten de Harderwijkerweg moeten oversteken, waar dan ook. Volgens de provincie is er geen mogelijkheid om fietsers die op de Harderwijkerweg (Dieren-Noord) richting bijvoorbeeld Het Rhedens willen fietsen maar met één oversteek te bedienen. De fietsers die vanaf de Harderwijkerweg (Dieren-Noord) komen zullen altijd óf de Harderwijkerweg en de Noorder Parallelweg moeten kruisen (zoals nu in het plan is opgenomen), óf anders eerst het spoor kruisen waarna vervolgens de oprit richting Arnhem en de afrit richting Harderwijkerweg (drie rijstroken) moet worden gekruist. Deze laatste keus is volgens de provincie minder veilig. Met de oversteek zoals die nu in het plan is opgenomen wordt de meest veilige en aantrekkelijke oversteek gecreëerd, waarbij zoveel mogelijk (jeugdige) fietsers zich aan de verkeersregels zullen houden.

- E. Zienswijze: Verzoekt om de zuidgrens van het bestemmingsplan te verschuiven in zuidelijke richting tegen de tunnelbak van de Traverse aan zodat er ruimte aan de zuidkant ontstaat voor een alternatief parkeerplan. Bij het vorige plan hadden ProRail en NS ook een parkeergarage gepland tegen de spoorrails aan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.12.2 onder D. Er wordt geen aanleiding gezien om de plangrenzen op dit punt aan te passen.

- F. Zienswijze: Verzoekt het deksel op de tunnelbak te vergroten tot 250 meter, zodat een plantsoen met een busremise gerealiseerd kan worden.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.12.2; zonder deze verlenging van het deksel is voldoende ruimte voor de bushalte aanwezig. Er is geen sprake van realisatie van een busremise.

3.8 (8)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte van die van (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.9 (9)

- A. Zienswijze: Reclamant acht bundeling met het spoor verkeerskundig onnodig en stelt dat hierdoor onvoldoende budget overblijft voor de kwaliteit van het centrale deel van het plan.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1, waarbij wordt opgemerkt dat de keuze voor bundeling niet uitsluitend verkeerskundig van aard is. De provincie acht bundeling noodzakelijk om te voldoen aan de doelstellingen voor de Traverse (paragraaf 2.12.2). De provincie deelt de stelling van de reclamant op dit punt niet.

- B. Zienswijze: Stelt dat vanwege een tekort aan geld het kruispunt N348 - N786 minder adequaat geconstrueerd is, met gevolgen voor congestie en verkeersveiligheid van het langzaam verkeer.

Antwoord: In paragraaf 2.12.4 is ingegaan op verkeersafwikkeling en veiligheid bij het genoemde kruispunt. Het kruispunt is adequaat vormgegeven.

- C. Zienswijze: Reclamant acht politieke discussie over de bundeling met het spoor noodzakelijk, gezien de doeleinden van de bundeling niet worden bereikt. Bundeling is ten onrechte als harde voorwaarde van het Rijk voorgesteld.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. Zie tevens de beantwoording van de zienswijze onder A.

- D. Zienswijze: Stelt dat de afsluiting van de Doesburgsedijk in de discussie en het MER betrokken dient te worden, gezien afsluiting vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk lijkt.

Antwoord: De scope van het project is beschreven in paragraaf 2.2. Afsluiting van de Doesburgsedijk is geen onderdeel van het inpassingsplan. In het MER is door middel van een gevoeligheidsanalyse gekeken naar de verkeerskundige effecten op de Traverse Dieren wanneer de Doesburgsedijk zou worden afgesloten. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor het al dan niet afsluiten van de Doesburgsedijk.

- E. Zienswijze: Ziet de natuurcompenserende maatregelen waar in het MER op werd aangedrongen niet terug in het plan 'Traverse Dieren'.

Antwoord: In paragraaf 2.9.5 is ingegaan op de wettelijke maatregelen ten behoeve van natuur. De maatregelen uit het MER zijn uitgewerkt in een Mitigatie- en compensatieplan. De maatregelen uit dat plan worden in het inpassingsplan, voor zover ruimtelijk relevant, mogelijk gemaakt.

- F. Zienswijze: Acht verre van uitgesloten dat Gedeputeerde Staten alsnog adviseert de bundeling met het spoor te schrappen, waarmee het budget kan worden aangewend voor verkeerskundige verbeteringen en de kwaliteit in Dieren.

Antwoord: De suggestie van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4.

- G. Zienswijze: Acht noodzakelijk om het plan van projectontwikkelaar Twickel ook bij de discussie te betrekken.

Antwoord: De scope van het project is beschreven in paragraaf 2.2; de genoemde ontwikkeling heeft geen relatie met de Traverse. Er is geen noodzaak om dit plan in de discussie te betrekken.

- H. Zienswijze: Acht van belang het plan goed door te lichten op zijn onoverkomelijke beperkingen, o.a. met betrekking tot een passende parkeergarage.

Antwoord: Het plan is goed doorgelicht op onvolkomenheden. Met betrekking tot de parkeervoorziening wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2 en de gemeentelijke procedure bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

3.10 (10)

- A. Zienswijze: Vraagt zich af wat de bundeling met het spoor bijdraagt aan de doelstelling 'verbetering van de verkeersafwikkeling in de kern van Dieren', stelt dat alleen maatregelen met betrekking tot de verkeersdoorstroming in Dieren het probleem opheffen en de bundeling negatieve gevolgen heeft op onder andere een grondwaterbeschermingsgebied, cultuurhistorie en barrièrewerking.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. Met de bundeling wordt bijgedragen aan de landschappelijk/cultuurhistorische doelstellingen voor de Traverse. Zie voor deze doelstellingen ook paragraaf 2.1.

De doelstellingen voor de Traverse zijn voor het gehele project. Niet op elk deel van het traject kan worden voldaan aan alle doelstellingen, maar daarbij is wel gezocht naar een optimale oplossing.

- B. Zienswijze: Acht het afsluiten van de Doesburgsedijk niet noodzakelijk en stelt dat verkeer, geluid en vervuiling op de Ellecomsedijk hiermee toenemen.

Antwoord: Het afsluiten van de Doesburgsedijk vormt geen onderdeel van het inpassingsplan. Het afsluiten van de Doesburgsedijk is in het verkeerscirculatieplan van de gemeente genoemd als mogelijke toekomstige maatregel. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

- C. Zienswijze: Vraagt zicht af of de doorstromingsproblemen in de spits werkelijk een probleem is, of wordt.

Antwoord: De autonome verkeerssituatie is beschreven in het MER. De knelpunten blijken ook uit de verbetering van de doorstroming die met het inpassingsplan behaalt kan worden en die tot uiting komt in een afname van de reistijden (gemiddeld per voertuig) op de relevante doorgaande routes over de Traverse. Dit criterium is in het MER onderzocht. Paragraaf 6.2.1 van deel A van het MER (en de bijbehorende bijlagen) gaat in op de geconstateerde knelpunten en de geboden oplossing per alternatief.

- D. Zienswijze: Vraagt wat de provincie denkt van de aantasting van cultuurhistorische gebieden, waarden en monumenten door de tunnelbak.

Antwoord: De omgang met cultuurhistorische gebieden, waarden en monumenten is meegewogen in het MER en het ontwerpbesluit en daarmee voldoende betrokken in de besluitvorming. Zie hiervoor ook paragraaf 2.4.

- E. Zienswijze: Pleit voor een nuloptie met eenvoudigere aanpassingen in de kern van Dieren om het verkeer in de spits sneller te laten doorstromen, vanwege lagere kosten en minder aantasting van landschap, natuur en cultuurhistorie.

Antwoord: In het MER is een nul-plus alternatief onderzocht. Deze is niet gekozen als voorkeursalternatief.

3.11 (11)

Zienswijze: Wil er als exploitant van de Veerpont zeker van zijn dat via de Lagestraat/ Doesburgsedijk de nieuwe weg goed bereikbaar is, ook tijdens de werkzaamheden.

Antwoord: De bereikbaarheid van de veerpont Dieren-Olburgen blijft ten gevolge van het inpassingsplan gelijk aan de huidige situatie. Wel wordt wellicht, na voltooiing van Traverse Dieren, de Doesburgsedijk op basis van een gemeentelijk besluit afgesloten van gemotoriseerd verkeer van en naar Doesburg. Vanuit het noorden blijft de veerpont bereikbaar via de Lagestraat en Doesburgsedijk. In paragraaf 2.11 is ingegaan op de realisatiefase.

3.12 (12)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.13 (13)

A. Zienswijze: Is van mening dat de toename van verkeer op de Zuider Parallelweg tot onveilige situaties leidt en een 30 km/uur weg geen toegangsweg voor een industrieterrein kan worden.

Antwoord: Het voornemen met betrekking tot de Zuider Parallelweg is nader beschreven in paragraaf 2.12.3. Daarbij is ook de verwachte toename van de hoeveelheid verkeer op de Zuider Parallelweg beschreven. De gemeente draagt zorg voor de flankerende maatregelen aan deze weg, waarmee conform de uitgangspunten van duurzaam veilig een veilige weg gerealiseerd wordt.

B. Zienswijze: Is van mening dat een meer dan evenredige geluidsoverlast ondervonden zal worden, vanwege functieverzwaring van de Zuider Parallelweg en het niet doortrekken van een geluidscherm langs de Traverse in noordelijke richting tot aan de achterkant van de woningen van reclamant.

Antwoord: Het voornemen met betrekking tot de Zuider Parallelweg met betrekking tot geluid is nader beschreven in paragraaf 2.12.3. Met het voorliggende plan wordt voldaan aan wet- en regelgeving, waaronder die met betrekking tot geluid. De woningen aan de noordzijde van het spoor zijn reeds gesaneerd (maatregelen aan de woning) in het kader van spoorweglawaaier.

Ondermeer ter plaatse van dit gedeelte van de Traverse zijn geluidschermen voorzien. Dimensionering van de geluidschermen is weergegeven in het Landschapsplan.

C. Zienswijze: Verwacht parkeerproblematiek aan de Zuider Parallelweg.

Antwoord: Deze zienswijze wordt in kader van het VCP beantwoord.

D. Zienswijze: Stelt dat het plan door vergroting van de verkeersintensiteit en zonder effectieve geluidschermen leidt tot vermindering van het woongenot.

Antwoord: Het voornemen met betrekking tot de Zuider Parallelweg is nader beschreven in paragraaf 2.12.3. In het inpassingsplan is vastgesteld dat met het voorliggende plan voldaan wordt aan wet- en regelgeving ter bescherming van het leefklimaat.

E. Zienswijze: Verwacht een waardevermindering van de woningen en zal niet schromen een planschadeclaim neer te leggen.

Antwoord: Voor de beantwoording met betrekking tot planschade wordt verwezen naar paragraaf 2.10. Indien reclamant van mening is dat sprake is van waardevermindering kan te zijner tijd een verzoek tot planschade worden gedaan.

F. Zienswijze: Kan geen goed beeld krijgen van de ontstane situatie, gezien provinciale en gemeentelijke plannen niet chronologisch en naadloos op elkaar aansluiten.

Antwoord: In paragraaf 2.7 is ingegaan op de samenwerking van de partijen en het tegelijkertijd oplopen van het inpassingsplan, het bestemmingsplan en VCP. In paragraaf 2.2 is de scope van het provinciale plan toegelicht.

3.14 (14)

- A. Zienswijze: Verwacht een aantasting van beschermde diersoorten (vleermuizen en das) die niet gecompenseerd kan worden. Een oplossing zoals een portaal is volgens reclamant geen goede vervanging voor grote oude bomen. Daarnaast heeft reclamant bezwaar tegen de kap van (monumentale) bomen. Dat zou een enorme aantasting van het gebied betekenen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1 en paragraaf 2.9.5. In paragraaf 2.9.5 wordt daarbij specifiek ingegaan op de te kappen en nieuw te planten bomen. In het Mitigatie- en Compensatieplan zijn de maatregelen voor mitigatie en compensatie uitgewerkt.

- B. Zienswijze: Benoemd een stelling van het IVN dat het verleggen van fietsroutes een minpunt is in de plannen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- C. Zienswijze: Geeft aan dat de IVN een aantal suggesties voorstelt en zou graag de antwoorden vernemen op alle problemen en tegenstrijdigheden die de IVN benoemt.

Antwoord: Het IVN heeft per brief van 15 juni 2012 haar reactie gegeven op het MER. Het IVN is niet ontvankelijk aangezien de brief niet tijdens de terinzagetermijn van het ontwerp-inpassing is ingediend. Wel is deze als bijlage bij zienswijze van reclamant opgenomen. De strekking van de brief (als bijlage van de zienswijze) is onderaan deze zienswijze samengevat en beantwoord. Volledigheidshalve wordt hiernaar verwezen.

- D. Zienswijze: Acht ontoelaatbaar dat onder het mom van zwaarwegend algemeen belang de beschermde omgeving wordt aangetast. Dit is volgens reclamant ontoelaatbaar, gezien de EHS/Natura 2000 status van het gebied. Stelt dat onderbouwing van dit zwaarwegend belang ontbreekt.

Antwoord: De motivering van de aanleg van de weg ter plaatse van Hof te Dieren (bundeling) is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. In de toetsing van de EHS is de 'Nee, tenzij'-afweging gemaakt en daarbij is geconstateerd dat sprake is van een groot openbaar belang en dat er geen alternatieven zijn. Hierdoor kan het project doorgang vinden, mits uitvoering wordt gegeven aan het compensatiebeginsel. In paragraaf 2.9.5 wordt ingegaan waarom het algemeen belang in het kader van Natura 2000 gebieden niet is onderbouwd.

- E. Zienswijze: Verneemt graag hoe en of maatregelen van het IVN genomen worden en of deze kosten voor rekening genomen worden.

Antwoord: In het inpassingsplan is beschreven welke maatregelen getroffen worden. Hierop is tevens ingegaan in paragraaf 2.9.5. In paragraaf 2.6 is ingegaan op de financiering van deze maatregelen. De noodzakelijke maatregelen, zoals beschreven in het natuurcompensatieplan worden getroffen en zijn opgenomen in de raming en het budget voor de Traverse.

- F. Zienswijze: Stelt dat in het landschapsplan een te rooskleurig beeld geschetst wordt van de te nemen maatregelen.

Antwoord: Voor het plan Traverse Dieren zijn landschappelijke inpassingsmaatregelen noodzakelijk (eisen). Deze eisen zijn in het landschapsplan beschreven en verbeeld. De realisatie van deze eisen wordt planologisch mogelijk gemaakt in het inpassingsplan.

Het beeld dat wordt geschetst van de maatregelen en de situatie voor natuur na realisatie van de Traverse is naar de mening van provincie realistisch.

- G. Zienswijze: Stelt dat met het afzien van de nieuwe weg (bundeling met het spoor) geld beschikbaar komt voor andere verkeer- en natuurmaatregelen.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. De bundeling draagt bij aan een goede oplossing op het gebied van verkeer en natuur. Er wordt geen aanleiding gezien om het budget op een andere manier aan te wenden.

- H. Zienswijze: Stelt dat de huidige plannen een verslechtering laten zien van de verkeerssituatie rond de Harderwijkerweg. De Harderwijkerweg is nu al een moeilijk over te steken weg. Daarnaast blijft de oversteek voor langzaam verkeer over de Burg. de Bruinstraat een grote zorg.

Antwoord: De provincie deelt de mening van reclamant niet dat de situatie verslechtert als gevolg van de Traverse Dieren. Het kruispunt Harderwijkerweg en de oversteek bij de Burgemeester de Bruinstraat is ingericht conform de principes van duurzaam veilig, waarbij rekening is gehouden met alle soorten verkeersstromen, waaronder ook langzaam verkeer.

- I. Zienswijze: Stelt dat een passerelle over de weg en station niet past in het historisch gebied en onneembaar is voor ouderen en minder validen en stelt een onderdoorgang door.

Antwoord: In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op de passerelle. Een passerelle draagt sterker dan een tunnel bij aan het verminderen van de barrièrewerking. Bovendien is de passerelle voor ouderen en minder validen via liften bereikbaar.

- J. Zienswijze: Acht een monsterlijk grote parkeergarage onacceptabel in een woonomgeving.

Antwoord: In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op de parkeervoorziening. Het is noodzakelijk een parkeervoorziening te realiseren. Planologisch wordt deze geregeld in het bestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- K. Zienswijze: Verzoekt met klem om, daar waar mogelijk, bomen te sparen en tevens zoveel mogelijk nieuwe bomen aan te planten.

Antwoord: In het plan zijn bestaande bomen zoveel mogelijk gespaard. In het landschapsplan is aangegeven waar nieuwe aanplant plaatsvindt en bestaande bomen behouden blijven. Bovendien is er beleid van laanverjonging en worden omwille van cultuurhistorische belangen bomen langs het te verwijderen tracé gekapt.

- L. Zienswijze: Verwacht dat de nieuwe viersbaansweg geen verbetering is voor de doorstroming, en de fuik alleen maar dichter naar het dorp brengt.

Antwoord: De verkeersdoorstroming is in het kader van het MER onderzocht. Uit de verkeersmodellen blijkt dat er sprake is van een verbetering van de verkeerssituatie en -doorstroming. Er wordt geen reden gezien te twijfelen aan de uitkomsten van de verkeersmodellen.

- M. Zienswijze: Vraagt of de provincie Gelderland en het Ministerie van EL&I (huidig EZ) op de hoogte waren van de afspraken tussen de gemeente Rheden en de ontwikkelaar Twickel, gezien wordt dat deze afspraken tegenstrijdig zijn met het doel van de Traverse en dat van een zwaarwegend algemeen belang geen sprake is?

Antwoord: De plannen op het Hof te Dieren hebben geen relatie met de Traverse Dieren. De doelen voor de Traverse zijn gerelateerd aan het feitelijke reconstrueren van de provinciale weg, dusdanig dat de verkeersproblemen worden opgelost en dat de ruimtelijke inpassing van de weg wordt verbeterd. Zie voor beantwoording voor zwaarwegend belang punt D

=====

Brief IVN van 15 februari 2012 (geen zienswijzen van IVN, maar bijlage bij zienswijze van nr. 14)

Reactie: Het IVN stelt dat het uiteindelijk ruimtebeslag en versnippering bij bundeling groter worden in vergelijking met behoud van het huidige tracé.

Antwoord: In paragraaf 2.12.1 is de keuze voor bundeling nader toegelicht.

Reactie: Het IVN constateert dat in het MER enerzijds behoud van ecologische waarden van het landgoed als een pluspunt wordt gezien, maar anderzijds wordt erkend dat bundeling een groter ruimtebeslag vraagt en de rust en luchtkwaliteit in het natuurgebied behoorlijk zal aantasten. Stelt dat het hiermee gaat om het belang van het parkdeel versus het belang van het natuurdeel.

Antwoord: Voor de bundeling van de Traverse met de spoorlijn is gekozen vanwege meerdere redenen. Zowel voor natuur als voor landschap heeft bundeling van de Traverse met de spoorlijn de voorkeur boven niet bundeling. In paragraaf 2.12.1 is dit nader toegelicht. De luchtkwaliteit blijft overal binnen de gestelde normen.

Reactie: Stelt het verbreden van de huidige route (met één baan in plaats van verdubbelen) voor als alternatief omwille van natuur, landgoedwaarden, wandel- en fietsroutes en geluid.

Antwoord: Zie antwoord voorgaande punt.

Reactie: Stelt dat in de passende beoordeling schadelijke effecten vanwege verlichting, wegverkeer en stikstofdepositie wel benoemd worden, maar meteen gerelativeerd worden.

Antwoord: In de Passende Beoordeling bij het inpassingsplan is uitgebreid aandacht besteed aan de effecten van de realisatie van de Traverse Dieren op Natura 2000-gebieden.

Reactie: Is, vanwege bovenstaande, nadrukkelijk voorstander van verbreding en goede inpassing van het huidige tracé en is sceptisch over het realiseren van de mitigerende maatregelen.

Antwoord: In paragraaf 2.9.5 is ingegaan op maatregelen voor natuur. Deze zijn opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan. Hiermee is de realisatie van de maatregelen mogelijk gemaakt.

Reactie: Vraagt te zorgen dat voldoende geld gereserveerd wordt voor maatregelen die hinder van licht, geluid en stikstof verminderen.

Antwoord: Zie toelichting vorig punt. Met het inpassingsplan is de uitvoerbaarheid van het project geborgd.

Reactie: Vraagt te zorgen dat door aanvullende maatregelen de paden ten noorden van het spoor goed bereikbaar en door aanplant goed beschermd worden

Antwoord: In het Mitigatie- en compensatieplan voor de Traverse Dieren zijn de noodzakelijke maatregelen voorzien. Aanvullende maatregelen zoals door IVN gevraagd liggen buiten de scope van het project en zijn daarmee niet voorzien.

Reactie: Vraagt te zorgen dat voor vleermuizen een goede voorziening getroffen wordt.

Antwoord: In het Mitigatie- en compensatieplan voor de Traverse Dieren zijn de noodzakelijke maatregelen voor vleermuizen opgenomen.

Reactie: Vraagt te zorgen dat zo weinig mogelijk bomen worden gekapt.

Antwoord: In paragraaf 2.12.1 is nader ingegaan op de kap en herplant van bomen.

Reactie: Vraagt te zorgen dat passende herplant plaatsvindt.

Antwoord: Zie voorgaande antwoord.

=====

3.15 (15)

Zienswijze: Vraagt of het niet verstandig is om ook het spoor (ter hoogte van de Harderwijkerweg) door een tunnelconstructie te laten lopen. Dit omdat bij intensivering van het treinverkeer verkeers- en milieuoverlast kan ontstaan.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Een tunnelbak voor het spoor valt buiten de scope van dit project.

3.16 (16)

Zienswijze: Constateert dat er net na de sluis aan de Spankerense kant een fietsoversteek komt en benoemt hierbij een aantal aandachtspunten op het gebied van de verkeersveiligheid. Als er toch een fietsoversteek komt dan geeft reclamant aan dat de beste locatie is bij het bosje.

Antwoord: In paragraaf 2.12.4 wordt nader ingegaan op deze fietsoversteek, die overigens buiten de scope van het inpassingsplan valt. Zie hiervoor paragraaf 2.2.

3.17 (17)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

Zienswijze: Daarnaast ziet reclamant het nut niet van een parkeergarage en stelt dat voor die paar auto's wel een andere oplossing is.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Op basis van de parkeerbalans is een ruime parkeervoorziening noodzakelijk.

3.18 (18)

A. Zienswijze: Vraagt de naar aanleiding van de informatieavond op 8 mei 2012 ingezonden inspraakreactie in geheel als ingelast te beschouwen en benoemt nogmaals de belangrijkste punten.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de reactienota bij het voorontwerpinpassingsplan.

B. Zienswijze: Constateert dat de tekeningen met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarage in het inpassingsplan en het bestemmingsplan, zoals die vanaf 20 december 2012 ter inzage hebben gelegen, niet met elkaar kloppen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De ontsluiting is nader vormgegeven. De in het inpassingsplan opgenomen tekening is correct. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast, evenals de planbegrenzing van het inpassingsplan.

C. Zienswijze: Verwijst voor een verkeerskundig juiste oplossing voor de aansluiting van de Noorder Parallelweg op de Harderwijkerweg naar twee tekeningen die tevens zijn opgenomen in de bijlagen van de zienswijze.

Antwoord: Voor de omgang met deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Deze aansluiting maakt onderdeel uit van het gemeentelijk bestemmingsplan 'Dieren-Midden, locatie Stationsgebied'.

D. Zienswijze: Stelt dat de routing van fietsers rond de Traverse nog niet overal duidelijk is.

Antwoord: In paragraaf 2.8 is nader ingegaan op de fietsroutes.

- E. Zienswijze: Pleit dringend voor een stationsplein met gelijke mogelijkheden als nu en signaleert dat de plek voor het station hiervoor te krap is opgezet. Doet enkele suggesties om dit op te lossen.

Antwoord: De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor de uitwerking van de inrichting van het stationsplein. Het ontwerp voor het nieuwe stationsplein biedt voldoende ruimte aan de daar benodigde functies, zoals beschreven in paragraaf 2.12.2.

- F. Zienswijze: Is tegen bundeling met het spoor, omdat dit de kap van zeer veel bomen vergt.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4.

In het plan zijn bestaande bomen zoveel mogelijk gespaard. In het landschapsplan is aangegeven waar nieuwe aanplant plaatsvindt en bestaande bomen behouden blijven. Bovendien is er beleid van laanverjonging en worden omwille van cultuurhistorische belangen bomen langs het te verwijderen tracé gekapt.

- G. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- H. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het verkeerscirculatieplan.

Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden.

3.19 (19)

- A. Zienswijze: Ziet de Traverse als een dure oplossing voor het probleem van enige vertraging voor vooral het doorgaande verkeer. Vreest voor oponthoud bij het stoplicht bij het kanaal, hogere rijsnelheden in de tunnelbak en langdurige overlast bij de uitvoering.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. In het kader van het MER is een eenvoudigere nul-plus variant onderzocht, waarbij uitsluitend de bestaande situatie wordt opgewaardeerd. Hiervoor is niet gekozen.

De gekozen voorkeursvariant is in het MER op verkeerskundige aspecten onderzocht en daaruit blijkt een afdoende verkeersdoorstroming op het gehele traject.

In paragraaf 2.11 wordt antwoorden gegeven op de realisatiefase van de Traverse.

- B. Zienswijze: Is tegen een parkeergarage en acht een parkeeroplossing aan de zuidzijde van het station logischer.

Antwoord: In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op de noodzaak tot realisatie van een parkeergarage aan de zuidzijde van het station. Aan de zuidzijde is onvoldoende ruimte voor de realisatie van een parkeergarage.

- C. Zienswijze: Ziet de Traverse van de provincie en de parkeerproblematiek van de gemeente graag in samenhang behandeld.

Antwoord: Zoals beschreven in paragraaf 2.7 voeren de gemeente en de provincie hierover intensief overleg. Provincie en gemeente hebben gezamenlijk het zuidelijk stationsplein in relatie tot het noordelijk stationsplein ontworpen. Om ondermeer de samenhang te benadrukken lopen het bestemmingsplan en het inpassingsplan gelijktijdig op en zijn beiden gelijktijdig ter inzage gelegd.

- D. Zienswijze: Stelt dat Dieren-Zuid goed ontsloten en verstoken van sluipverkeer dient te blijven. Behoud en verdere ontwikkeling van de Doesburgsedijk kan dit ondersteunen.

Antwoord: De verkeerssituatie in Dieren-Zuid is betrokken in het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden. De Doesburgsedijk valt buiten de scope van het inpassingsplan voor de Traverse. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2.

3.20 (20)

- A. Zienswijze: Acht de bundeling met het spoor en de afsluiting van de Doesburgsedijk onnodig en ondoelmatig. Aanleg is duur, betekent aantasting van natuurgebieden en diersoorten, vooral door vernietiging van leefgebied en het kappen van een groot aantal bomen en boomgroepen. Eventuele compenserende maatregelen schieten volgens reclamant tekort en stelt dat verkeerskundig de nieuwe weg overbodig is. Hiervoor verwijst reclamant naar brief van IVN aan gemeente Rheden. De afsluiting van de Doesburgsedijk is onnodig en contraproductief.

Antwoord: De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. De nut en noodzaak van de Traverse Dieren is opgenomen in paragraaf 2.1. De Doesburgsedijk betreft een flankerende gemeentelijke maatregel en valt buiten de scope van het inpassingsplan, zie hiervoor paragraaf 2.2. De voorgestelde maatregelen voor natuur zijn toereikend, zie paragraaf 2.9.5. Voor de beantwoording van de brief van IVN wordt verwezen naar paragraaf 3.14.

- B. Zienswijze: Volgens reclamant kunnen de bouwplannen van Twickel niet los gezien worden van de gemaakte afspraken tussen de gemeente Rheden en de stichting Twickel uit 1996. Reclamant stelt dat de afspraken en daaruitvloeiende plannen vooral de belangen van één particulier dienen. Volgens reclamant zijn in de overeenkomst uit 1996 over de verkoop van grond voor de bouw van de school 't Rhedens vergaande afspraken gemaakt over totaal andere zaken zoals verplaatsing van de N348 naar spoor en de afsluiting van de Doesburgsedijk. Deze afspraken duiken nu op in het inpassingsplan.

Antwoord: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen, waarbij wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1. Voor bundeling is gekozen omwille van landschappelijke, cultuurhistorische, ontwerptechnische en verkeerskundige redenen. De ontwikkeling op Hof te Dieren valt buiten de scope van het project (paragraaf 2.2). De vermeende afspraken uit 1996 hebben voor de provincie geen rol gespeeld bij de keuze van de voorkeursvariant voor de Traverse Dieren.

- C. Zienswijze: In aanvulling op het gestelde onder B. stelt reclamant dat een onjuiste afweging is gemaakt tussen het belang van Stichting Twickel en het algemeen belang. Het algemeen belang wordt naar de mening van reclamant juist aangetast door de bundeling met het spoor. Alleen een zwaarwegend Algemeen Belang is voldoende grond voor aantasting van beschermde natuurgebieden.

Antwoord: De motivering van de aanleg van de weg ter plaatse van Hof te Dieren (bundeling) is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Hierover heeft een weloverwogen besluit plaatsgevonden, zoals benoemd in paragraaf 2.4. In de toetsing van de EHS is de 'Nee, tenzij'-afweging gemaakt en daarbij is geconstateerd dat sprake is van een groot openbaar belang en dat er geen alternatieven zijn. Hierdoor kan het project doorgang vinden, mits uitvoering wordt gegeven aan het compensatiebeginsel. In paragraaf 2.9.5 wordt ingegaan waarom het algemeen belang in het kader van Natura 2000 gebieden niet is onderbouwd.

- D. Zienswijze: Stelt dat door de bundeling met het spoor de versnippering van Hof te Dieren verder verergert en dat het tegengaan van deze versnippering geen valide argument is.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De motivering voor bundeling is opgenomen in paragraaf 2.12.1. Met het gekozen alternatief wordt de versnippering meer dan bij andere alternatieven beperkt.

- E. Zienswijze: Bestrijdt dat het langzaam verkeer er in deze plannen beter van wordt en verwijst naar situaties bij de Harderwijkerweg.

Antwoord: In paragraaf 2.8 is nader ingegaan op de fietsroutes en veiligheid voor het langzaam verkeer. Langzaam verkeer routes, waaronder die bij de Harderwijkerweg zijn ontworpen volgens de principes van duurzaam veilig.

- F. Zienswijze: Verwacht desastreuze gevolgen van de parkeergarage op het rustiek ogende station en de omgeving daarvan. Vraagt wie op zal draaien voor de waardedaling van de woningen in de buurt van de parkeergarage en stelt dat het logischer is deze voorziening aan de zuidzijde van het station, of ondergronds te realiseren.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het bestemmingsplan van de gemeente Rheden. In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op de parkeervoorziening. Anders dan aan de noordzijde is onvoldoende ruimte om een parkeervoorziening te ontwikkelen.

Indien reclamant meent (plan)schade te ondervinden van de parkeervoorziening dan kan reclamant zich wenden tot de gemeente Rheden. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

- G. Zienswijze: Verneemt graag door wie de reeds gemaakte kosten betaald gaan worden, hoeveel geld er naar de uitkoop van het Shell benzinestation en het herstel van landgoed Twickel gaat en hoeveel overblijft voor verbeteren van het tracé.

Antwoord: In paragraaf 2.6 is ingegaan op de financiering en welke partijen zorgdragen voor de financiering. Gelet op het vertrouwelijke karakter en de aanbestedingsregels zijn de gegevens van de exploitatieopzet niet openbaar.

3.21 (21)

- A. Zienswijze: Stelt dat de intensivering van het gebruik van de spoorlijn de ontsluiting en barrièrewerking verslechteren en dit niet beantwoordt aan de uitgangspunten van het inpassingsplan. Volgens reclamant komt ook de veiligheid van bewoners in het geding en kunnen ambulances en brandweer niet snel genoeg over de spoorwegovergangen.

Antwoord: In het inpassingsplan is met betrekking tot de effecten op de doorstroming van het wegverkeer rekening gehouden met de intensivering van het gebruik van de spoorlijn. De intensivering zelf maakt echter geen onderdeel uit van het inpassingsplan en aanvullende maatregelen in verband met deze intensivering (anders dan verkeersmaatregelen in het kader van het inpassingsplan) vallen buiten de scope van het project Traverse Dieren. Zie hiervoor paragraaf 2.2.

De bereikbaarheid voor de hulpdiensten is zowel tijdens de aanlegfase als na realisatie van de Traverse gewaarborgd. Hierover heeft afstemming met de Veiligheidsregio plaatsgevonden.

- B. Zienswijze: Vraagt waarom niet meer onderzoek is gedaan naar een parkeeroplossing aan de zuidzijde van het station of op de plek van het huidige SHELL-station. Reclamant doet hiervoor enkele suggesties en verzoekt met klem om het ontwerpplan op dit punt bij te stellen.

Antwoord: In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op de mogelijkheden voor parkeren aan de zuidzijde van het station. Aan de zuidzijde van het station is onvoldoende ruimte om een parkeergarage te ontwikkelen. Tevens wordt in genoemde paragraaf ingegaan op de keuze om geen parkeervoorziening bij het huidige SHELL-station te realiseren.

3.22 (22)

- A. Zienswijze: Maakt bezwaar tegen de te korte terinzagetermijn. Stelt dat het niet mogelijk is twee bestemmingsplannen + een verkeerscirculatieplan binnen zes weken te kunnen bestuderen en beantwoorden.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.3. Er is voldaan aan de wettelijke verplichtingen omtrent de terinzagetermijn.

- B. Zienswijze: Constateert verschillen in getoonde kaartbeelden met betrekking tot de toegang tot de parkeergarage en stelt dat dit de rechtszekerheid aantast en verwarring wekt.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De ontsluiting van de parkeergarage is nader vormgegeven. De in het inpassingsplan opgenomen tekening is correct. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast, evenals de planbegrenzing van het inpassingsplan, maar de verschillen zijn niet van dien aard dat de rechtszekerheid van belanghebbenden in het geding is geweest.

- C. Zienswijze: Maakt bezwaar tegen een gestapelde bovengrondse parkeervoorziening in de Oranjebuurt. Stelt dat een onderbouwing van de noodzaak en locatie van de parkeergarage ontbreekt. Doet indien de parkeergarage in procedure wordt gebracht een aantal verzoeken met betrekking tot de motivering en het juridisch vastleggen.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording en aanpassing wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Zoals beschreven in paragraaf 2.12.2 is aan de zuidzijde van het station onvoldoende ruimte om een parkeergarage te ontwikkelen. Uit de parkeerbalans blijkt wel degelijk de noodzaak voor een ruime parkeervoorziening.

- D. Zienswijze: Wenst een bredere definitie van de Kiss&Ride, waarbij rekening wordt gehouden met het wachten op passagiers.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording en aanpassing wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

Aan weerszijden van het station is een Kiss&Ride voorzien. De definitieomschrijving hiervan wordt opgesteld in samenspraak met de gemeente en maakt geen onderdeel uit van het inpassingsplan.

- E. Zienswijze: Verzoekt de bestemming verkeer aan te vullen met de omschrijvingen van de functies bushaltes, taxistandplaatsen, parkeren tbv Kiss&Ride en taxi en het liefst ook ondergronds langparkeren.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording en aanpassing wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

De omschrijvingen worden opgesteld in samenspraak met de gemeente en maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan. Ondergronds langparkeren maakt geen onderdeel uit van de plannen.

- F. Zienswijze: Acht het stationsplein te klein en niet efficiënt ingericht voor een station met een (boven)regionale functie. Verzoekt het stationsplein zo in te richten dat voldoende ruimte is voor alle noodzakelijke functies.

Antwoord: Het inpassingsplan voor de Traverse Dieren maakt de inrichting van het stationsplein planologisch mogelijk. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor de uitwerking van de inrichting van het stationsplein. Dit plein biedt voldoende ruimte aan de daar benodigde functies, zoals beschreven in paragraaf 2.12.2.

- G. Zienswijze: Verzoekt in de bestemming verkeer fietsklemmen en fietsenstallingen op te nemen.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording en aanpassing wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij

het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie Stationsgebied' van de gemeente Rheden. Dat bestemmingsplan biedt voldoende mogelijkheden tot realisatie van fietsparkeervoorzieningen.

- H. Zienswijze: Verzoekt duidelijk te maken dat niet naar de toegangslocaties van de parkeergarage is toegerekend.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording en aanpassing wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- I. Zienswijze: Acht het onlogisch, onredelijk en onbillijk dat niet ook aan de zuidzijde van het spoor een zo veel mogelijk met de parkeerbehoefte overeenkomende hoeveelheid parkeerplaatsen wordt gerealiseerd en verzoekt het weglaten van parkeervoorzieningen aan de zuidzijde van het station te motiveren (onder verwijzing naar vereisten uit het besluit RO 2011). Voorziet om diverse redenen ook een parkeervoorziening in Dieren Zuid.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Daar is ingegaan op de mogelijkheden voor parkeren aan de zuidzijde van het station. Zoals beschreven in paragraaf 2.12.2 is aan de zuidzijde van het station onvoldoende ruimte om een parkeergarage te ontwikkelen.

- J. Zienswijze: Stelt dat de wachttijden voor de spoorwegovergangen zo veelvuldig en lang worden (door intensivering railverkeer) dat aanrijdtijden van hulpdiensten (mede door verkeer van en naar de parkeergarage) in het gedrang komen.

Antwoord: In het MER en bij het opstellen van het inpassingsplan is rekening gehouden met de intensivering van het gebruik van de spoorlijn. De intensivering zelf valt buiten de scope van het inpassingsplan. Zie hiervoor paragraaf 2.2. Na realisatie van de Traverse Dieren is de bereikbaarheid voor hulpdiensten aan beide zijden van het spoor binnen de door de hulpdiensten gestelde normen. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is beter in vergelijking met de autonome situatie (de situatie zonder realisatie van de Traverse Dieren).

- K. Zienswijze: Verzoekt de uitvoerbaarheid van het plan financieel, technisch en ruimtelijk uitgebreid te onderbouwen.

Antwoord: Voor het plan is op deze vlakken een uitgebreide onderbouwing opgesteld. Er wordt geen aanleiding gezien de uitvoerbaarheid nog verder te onderbouwen.

- L. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- M. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het verkeerscirculatieplan.

Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het verkeerscirculatieplan de gemeente Rheden.

3.23 (23)

- A. Zienswijze: Ziet onacceptabele gevolgen van de gekozen voorkeursvariant voor de ondernemers en bewoners van de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat, vanwege aanpassingen aan de lokale-verkeersstructuur, op het gebied van bereikbaarheid, vindbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.3, waar nader ingegaan is op de gevolgen aan de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat. De provincie vindt dat met het voorliggende plan een toereikende en veilige verkeersstructuur ontstaat.

- B. Zienswijze : Stelt dat de U-bocht voor vrachtverkeer ter plaatse van de overkluizing bij de Wilhelminaweg leidt tot verkeersonveilige situaties en het plan op dit punt te kort schiet.

Antwoord: Het wegontwerp is opgesteld aan de hand van de criteria van Duurzaam Veilig, waarmee invulling gegeven is aan een veilig wegontwerp. De stelling van reclamant wordt op dit punt niet gedeeld.

- C. Zienswijze: Plaatst kanttekeningen bij de wijze waarop in de onderzochte tracévarianten rekening is gehouden met de gevolgen voor het gebied Zuider Parallelweg / Rinaldostraat en stelt dat bij de beoordeling van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid geen rekening is gehouden met het vervallen van de rechtstreekse aansluiting op de Wilhelminaweg en verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen. Bij de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en landschap is geen aandacht voor de Zuider Parallelweg / Rinaldostraat.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.3, waar nader ingegaan is op de gevolgen aan de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat. De Traverse raakt niet de ruimtelijke kwaliteit van de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat. Wel is bij de (landschappelijke) inpassing van de Traverse Dieren rekening gehouden met de woningen en gebouwen aan de Rinaldostraat ter hoogte van de Traverse Dieren.

- D. Zienswijze: Wijst op het ontbreken van inzicht in zowel de haalbaarheid van de maatregelen die in het gebied Zuider Parallelweg worden beoogd als de financieel haalbaarheid van het Traverse project als geheel. Stelt dat voor maatregelen op de lokale wegen geleund wordt op flankerende maatregelen door de gemeente en plaatst vraagtekens bij haalbaarheid van die maatregelen. Stelt dat het projectbudget ontoereikend is voor een volwaardige infrastructurele oplossing dan wel schadeloosstelling. Stelt dat (al dan niet door onteigening) verwerven van enkele percelen leidt tot het onbruikbaar worden van het resterende perceel voor de meest voor de hand liggende doeleinden.

Antwoord: Voor de beantwoording zijn de scope van het inpassingsplan (paragraaf 2.2) en het thema financiering (paragraaf 2.6) van belang. Het is correct dat flankerende maatregelen, waaronder het verkeerscirculatieplan, door de gemeente getroffen worden. Op 12 december 2012 hebben de gemeente Rheden en de provincie afspraken hierover in een overeenkomst vastgelegd. Indien reclamant van mening is dat door het onbruikbaar worden van een gedeelte van percelen sprake is van planschade kan hiertoe een verzoek ingediend worden. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

- E. Zienswijze: Wijst op het ontbreken van een volwaardige belangenafweging inzake de effecten van de voorkeursvariant op de lokale verkeersstructuur. Stelt dat als de effecten bij de Zuider Parallelweg en Rinaldostraat als uitgangspunten genomen worden, deze strijdig zijn met vier van de vijf doelstellingen voor de Traverse.

Antwoord: In paragraaf 2.1 zijn de doelstellingen voor het project Traverse Dieren geformuleerd. In de keuze van het voorkeursalternatief hebben GS en PS de oplossingen aan de doelstellingen getoetst. De oplossing die hieraan het meest voldoet (3 lang met bundeling) is uiteindelijk gekozen. Verkeer komend van en gaand naar de Zuider Parallelweg / Rinaldostraat dient, voor een deel, andere routes te volgen dan nu het geval is, waarbij dit ook leidt tot omrijdafstanden, zie paragraaf 2.12.3. De nieuwe routing is een veilige oplossing.

De doelstellingen voor de Traverse zijn voor het gehele project. Niet op elk deel van het traject kan worden voldaan aan alle doelstellingen, maar daarbij is wel gezocht naar een optimale oplossing. De mening van reclamant word niet gedeeldt dat hier vier van de vijf doelen strijdig zouden zijn.

- F. Zienswijze: Wijst op het ontbreken van een in het ontwerp inpassingsplan geïntegreerde visie op de toekomstige ontwikkeling van de kanaalzone Dieren-Spankeren in relatie tot de consequenties van de voorkeursvariant voor de lokale verkeersstructuur. Het gebied Zuider Parallelweg behoort tot deze economische zone, waarvoor door de gemeente een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld.

Met de Traverse wordt dit gebied beroofd van de hoofdontsluiting en wordt een volledige beleidsafweging inzake de gebiedsagenda voor de Kanaalzone onmogelijk gemaakt. Verzoekt met klem het inpassingsplan te herzien met een volwaardige gebiedsontsluiting van het bedrijventerrein Rinaldostraat.

Antwoord: Deze visie valt buiten de scope van het project, zoals opgenomen in paragraaf 2.2. De gevraagde visie maakt wel onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan dat is opgesteld door de gemeente Rheden. De provincie is van mening dat de ontsluiting van de Rinaldostraat op afdoende wijze geregeld is. Het inpassingsplan wordt niet herzien op het punt van de ontsluiting van de Rinaldostraat.

3.24 (24)

- A. Zienswijze: Spreekt waardering uit voor het voorliggende plan alternatief 3 lang met bundeling.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- B. Zienswijze: Vraagt of de interpretatie dat vanuit het terrein bij de woning rechtsaf de weg op gegaan kan worden richting Zuthpen correct is.

Antwoord: Reclamant kan via de Spoorstraat 50 zowel linksaf (richting Zutphensestraat) als rechtsaf naar de Wilhelminaweg/N348.

- C. Zienswijze: Vraagt of er voldoende ruimte is, gemeten vanaf de Spoorstraat, om te komen op de weg naar Zuthpen.

Antwoord: Reclamant kan via de Spoorstraat zowel linksaf (richting Zutphensestraat) als rechtsaf naar de Wilhelminaweg/N348.

- D. Zienswijze: Wenst helderheid over de 'toekomstige bebouwing' op het perceel achter de woning en vraagt of de WVG, gevestigd door de gemeente, door de provincie kan worden overgenomen.

Antwoord: Voor de WVG die de gemeente ter plaatse heeft gevestigd geldt dat deze niet kan worden overgenomen door de provincie. Het gevestigde voorkeursrecht is niet van toepassing op de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft.

- E. Zienswijze: Verwacht hogere rijsnelheden dan de maximale 50 km per uur en stelt dat hiermee in de akoestische berekening geen rekening is gehouden.

Antwoord: In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de wettelijke maximale snelheid.

- F. Zienswijze: Verzoekt om het geluidscherm van één meter te verhogen en ziet hiervoor geen bezwaren.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.3.

Er is geen aanleiding om ter plaatse (boven)wettelijke geluidmaatregelen te treffen. Ook zijn ter plekke geen groene schermen voorzien vanuit landschappelijke inpassing.

3.25 (25)

- A. Zienswijze: Stelt dat verder gekeken moet worden dan de Spankerense brug.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de scope van het project in paragraaf 2.2. Zonder maatregelen voorbij de Spankerense brug kunnen de doelstellingen voor de Traverse gerealiseerd worden. Tevens is vanuit de wetgeving geen noodzaak tot bijvoorbeeld geluidmaatregelen voorbij deze brug. Zie hiervoor paragraaf 2.9.2.

- B. Zienswijze: Stelt, op basis van ervaringen met de reconstructie van de Harderwijkerweg, dat de verkeersintensiteiten op de Kanaalweg hoger worden dan wat in de plannen is aangegeven en vindt de verhoging van de hoeveelheid fijn stof niet te onderschatten.

Antwoord: Bij het onderzoek in het kader van het inpassingsplan en MER zijn de milieueffecten onderzocht die direct verband houden met het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan deze milieuonderzoeken zijn met een daartoe geschikt verkeersmodel berekend, zie paragraaf 2.9.1 De afsluiting van de Harderwijkerweg maakt geen onderdeel uit van de plannen voor de realisatie van de Traverse Dieren, zie paragraaf 2.2. In paragraaf 2.9.3 is ingegaan op gevolgen van de plannen voor de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof).

3.26 (26)

Zienswijze: Stelt dat met het plan de provincie geen verantwoordelijkheid neemt voor de parkeerproblematiek ten zuiden van het station en de oplossing hiervoor neerlegt bij de gemeente. Wil dat voldoende parkeergelegenheid komt aan de zuidzijde van het station.

Antwoord: In paragraaf 2.12.2 is nader ingegaan op parkeren bij het station. Ten zuiden van het station is onvoldoende ruimte voor het realiseren van een parkeergarage.

3.27 (27)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.28 (28)

Zienswijze: Stelt dat het besluit van de provincie om variant 3a-lang met bundeling te kiezen gebaseerd is op onjuiste c.q. onvolledige informatie met betrekking tot (de eis vanuit het ministerie tot) de noodzaak tot en effecten van bundeling. Ziet dit reden om een nieuw besluit te nemen zonder bundeling, waarbij de rijkssubsidie aangewend kan worden voor het oplossen van de problematiek in Dieren.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1. Met de bundeling wordt invulling gegeven aan doelstellingen op het gebied van landschap en cultuurhistorie en vereisten vanuit wegontwerp verkeer. De Rijkssubsidie mag hiervoor worden aangewend.

3.29 (29)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.30 (30)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.31 (31)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (26). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.32 (32)

- A. Zienswijze: Stelt dat de uitvoering van de Traverse een onevenredige aanslag is op het woongenot, gezondheid en financiën.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden. Er wordt voldaan aan milieuwetgeving. Indien reclamant van

mening is dat sprake is van waardevermindering van eigendommen kan hiertoe een verzoek tot vergoeding worden gedaan. Volledigheidshalve wordt hier verwezen naar paragraaf 2.10.

- B. Zienswijze: Heeft twijfels bij de verkeersprognoses en zou graag een onderbouwing zien van de verkeersintensiteiten. Reclamant haalt een antwoord van een provinciaal ambtenaar aan waarin wordt aangegeven dat de Kanaalweg met Traverse Dieren in 2028 hoger is dan zonder Traverse. Volgens reclamant kan dit niet waar zijn, omdat de Harderwijkerweg verkeersluw wordt en Kanaalweg nog meer de functie van hoofdroute krijgt.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1. De berekening is uitgevoerd op basis van een recent verkeersmodel dat op deze specifieke situatie is toegespitst. Het is juist dat na aanleg van de Traverse meer verkeer over de Kanaalweg rijdt en dat er verkeer van de Harderwijkerweg naar de Kanaalweg gaat. Dit is ook de bedoeling gelet op de functie van de Kanaalweg als voorkeursontsluitingsroute.

3.33 (33)

- A. Zienswijze: Reclamant geeft aan dat zij op zich niet tegen de plannen zijn, maar reclamant heeft bezwaar tegen de specifieke uitwerking van het oostelijk deel en de buiten proportionele gevolgen die er voor reclamant ontstaan. Reclamant stelt door het plan op een eiland tussen verkeer te komen en dat onvoldoende beargumenteerd is dat het plan valt onder de noemer 'goede ruimtelijke ordening', vanwege een volstrekt onleefbare situatie en sociale ontwrichting.

Antwoord: Voor de motivering van de verkeersoplossing bij de Burgemeester Willemsestraat wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. De provincie is op basis van het verrichte onderzoek van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en daarmee van een goede ruimtelijke ordening en deelt de stelling met betrekking tot eilandvorming niet.

- B. Zienswijze: Reclamant stelt vraagtekens bij de veiligheid en doelmatigheid van de ontsluiting van hun perceel. Het is reclamant niet duidelijk hoe de ontsluiting is geregeld en op welke wijze aangesloten wordt op de kruising. Reclamant beschrijft twee situaties in de zienswijze:

1) Indien reclamant thuiskomt vanuit de richting Apeldoorn moet eerst het kruispunt worden overgestoken, ergens moet worden gedraaid, waar is niet duidelijk, om vervolgens weer het kruispunt over te steken. Over het kruispunt heen moet men direct rechtsaf slaan richting de woning. De vraag is dan ook of dit veilig is.

2) Indien reclamant van huis gaat kan slechts rechtsaf worden geslagen richting Apeldoorn. Ongeveer 20 meter na de kruising zal vanuit stilstand de weg op gestoken moeten worden terwijl het overige verkeer daar net op gang komt vanaf de kruising. Het is onduidelijk via welke omrij-route men weer terug richting N348 kan/moet komen.

Daarnaast stelt reclamant dat het fietspad aan hun zijde wordt verwijderd. Om met de fiets te gaan moet twee keer het kruispunt worden overgestoken. Daarnaast wordt gesteld dat er een omrijafstand richting Enkweg/Kanaalweg optreedt voor de richting Apeldoorn.

Antwoord: In paragraaf 2.12.4 onder C. is de gekozen ontsluitingsstructuur beschreven. Er is zekerheid dat een veilige en goede ontsluiting gerealiseerd wordt.

1) In de situatie dat reclamant vanuit Apeldoorn over de Traverse Dieren richting huis rijdt, kan de route Spankerenseweg, Enkweg, Molenweg, Zutphensestraatweg worden gevolgd.

2) In de situatie dat reclamant van huis gaat kan inderdaad uitsluitend rechtsaf de Traverse op worden gereden. De afstand tussen de kruising en het invoegen op de Traverse bedraagt ruim 50 meter. Deze oplossing is verkeersveilig. Om weer terug op de N348 te komen kan de Kattenberg worden ingereden om daar te keren, of er via de route Kanaalweg, Spankerenseweg, Wilhelminaweg kan de N348 bereikt worden. De provincie wil daarnaast de mogelijkheid onderzoeken - hoewel niet noodzakelijk - om een extra ontsluiting te creëren voor de bewoners aan de Burgemeester Willemsstraat via de Kattenberg. Dit zou een extra ontsluiting aan de achterzijde van de woningen

betekenen. Dit moet met de gemeente op haalbaarheid onderzocht worden, waarbij ook de gevolgen voor lucht en geluid worden betrokken.

Het gestelde ten aanzien van de fietsverbindingen is correct. De provincie acht dit een acceptabele oplossing.

- C. Zienswijze: Stelt dat in het inpassingsplan wordt gesteld dat een doel is de verkeersveiligheid te verhogen. Gelet op punt B. vraagt reclamant zich af of hier sprake is van een verkeersveilige oplossing. Gebleken is dat bijna alle ongevallen plaatsvonden ter hoogte van de met verkeerslichten geregelde kruisingen. Tevens wordt aandacht gevraagd voor vrachtverkeer van Linde Gas. Vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen komt dichtbij woningen van reclamanten.

Antwoord: Het voornemen, zoals opgenomen in het inpassingsplan is verkeersveilig en stroomt, ook in de toekomst door. Zie hiervoor paragraaf 2.12.4. Ten aanzien van de opmerking over het vrachtverkeer van Linde Gas wordt opgemerkt dat het aspect externe veiligheid is beschouwd. Er wordt voldaan aan de wettelijke norm. Zie hiervoor paragraaf 6.4 van de toelichting van het inpassingsplan.

- D. Zienswijze: Stelt dat ter hoogte van reclamanten sprake is van extra geluid als gevolg van het remmen en optrekken van verkeer bij de verkeerslichten. Stelt tevens dat voor de verkeersintensiteit uitgegaan is van een landelijk gemiddelde, en geen rekening gehouden is met het vele vrachtverkeer ter plaatse. Dit heeft een doorwerking in de berekende geluidsniveaus.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1 en paragraaf 2.9.2.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten is uitgegaan van op deze situatie van toepassing zijnde specifieke uitgangspunten. In het geluidmodel is rekening gehouden met de verkeersbewegingen ter hoogte van de kruispunten, waaronder optrekken en afremmen.

- E. Zienswijze: Uit de geluidberekeningen blijkt niet of rekening is gehouden met het verwijderen van (de barrièrewerking van) enkele woningen. Plaatst tevens kanttekeningen bij de locatie van het rekenpunt en de omgang met lokale hoogteverschillen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2. Daarnaast is bij de berekeningen rekening gehouden met het feit dat een aantal woningen wordt geamoveerd. Bij de geluidberekeningen zijn de ontvangerpunten op de juiste gevels van de woning van reclamant gelegd. De eerdere geluidmetingen hebben geen invloed op de uitkomsten van de geluidberekeningen. Bij het opstellen van het geluidmodel is rekening gehouden met lokale hoogteverschillen. Hiervoor zijn hoogtebestanden gebruikt. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt tevens verwezen naar de Hogere Waarden Procedure van de provincie.

- F. Zienswijze: Stelt dat blootstelling optreedt aan te hoge belastingen fijn stof.

Antwoord: Er is geen sprake van normoverschrijding van fijn stof. Zie hiervoor ook paragraaf 2.9.3.

- G. Zienswijze: Stelt dat de te hoge geluid en fijn stof belasting schadelijk is voor de gezondheid.

Antwoord: Er is geen sprake van normoverschrijding (te hoge belasting) van geluid of fijn stof. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4.

- H. Zienswijze: Stelt dat het verkeer dat bij de Burgemeester Willemsestraat afslaat naar rechts en voor de woningen van reclamant langs rijdt ongeveer gelijk staat aan 70-80% van de verkeersstroom. Door ruimtegebrek, nu de woningen van reclamant behouden worden, is er slechts 1 rijbaan voor rechtsaf gepland. Dit zal volgens reclamant niet tot een goede doorstroom kunnen leiden.

Antwoord: Het kruispunt Burgemeester Willemsestraat is ontworpen conform de eisen van een duurzaam veilige inrichting en op basis van de te verwerken verkeersstromen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4 onder B.

- I. Zienswijze: Stelt dat uit de plannen niet blijkt dat voor de verkeersintensiteiten rekening is gehouden met afsluiten van de Doesburgsedijk en verkeersluw maken van de Harderwijkerweg.

Antwoord: De scope van het project is beschreven in paragraaf 2.2. Afsluiting van de Doesburgsedijk is geen onderdeel van de realisatie van de Traverse Dieren en daarmee van het inpassingsplan. In het MER is door middel van een gevoeligheidsanalyse gekeken naar de verkeerskundige effecten op de Traverse Dieren indien maatregelen worden getroffen op de Doesburgsedijk en/of de Harderwijkerweg. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor het treffen van deze maatregelen. In het VCP wordt niet meer uitgegaan van een knip op de Harderwijkerweg.

- J. Zienswijze: Stelt dat nu komende vanuit Apeldoorn het verkeer eerst over het spoor moet dat nog voor de woningen van reclamant ligt. Door de frequentie van vier keer per uur, betekent volgens reclamant dat vier keer per uur een duidelijke stop in de verkeersstroom ontstaat. De nieuwe plannen hebben tot gevolg dat deze barrière verdwijnt. Er komt een tunnel onder het spoor door en het verkeer gaat door tot de stoplichten bij reclamant. Voorgaande is van belang voor de ontsluiting. Ook bestaat de mogelijkheid dat het verkeer daadwerkelijk gaat ophopen op de Traverse Dieren.

Antwoord: In het kader van het MER heeft onderzoek plaatsgevonden naar dit effect. Aangehouden is dat het verkeer, ook met het vervallen van deze barrière van de spoorwegovergang in de toekomst afgewikkeld kan worden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.12.4 onder B. waarin de wijze waarop het kruispunt van de Burgemeester Willemsestraat met de Traverse afwikkelt, is beschreven. De uitgevoerde kruispuntberekeningen laten een goede afwikkeling van de verkeersstromen zien. Dit betekent dat er geen sprake ophoping is van verkeer op de Traverse.

- K. Zienswijze: Plaatst vraagtekens bij de toekomstbestendigheid gezien de uitvoering op zijn vroegst in 2018 gereed is en voor 2020 berekeningen zijn uitgevoerd.

Antwoord: In het kader van het MER is ook de robuustheid van het voornemen onderzocht. Hierbij is bepaald of na 2020 (tot 2030) nog voldoende capaciteit van wegen en kruispunten beschikbaar is om verdere groei van het verkeersaanbod op te kunnen vangen. Deze capaciteit is in voldoende mate aanwezig.

- L. Zienswijze: Acht onvoldoende gemotiveerd waarom het behoud van de woning belangrijk is. Stelt dat indien de benodigde voorzieningen voor behoud van de woningen worden betrokken, aankoop van de woningen kostenneutraal is. Erkent het amoveren van de woningen als doelmatige en acceptabele oplossing, waarmee bovendien ruimte staat voor betere verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ter plaatse.

Antwoord: Voor de motivering van de weerlegging van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. Onder verwijzing naar bovenstaande beantwoordingen is de provincie van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en daarmee van een goede ruimtelijke ordening. Het amoveren van woningen wordt niet noodzakelijk geacht.

- M. Zienswijze: Stelt dat sprake is van aantasting van het woongenot; geluidoverlast, eilandvorming en sociale ontwrichting. Vier van de zeven woningen in deze straat zullen worden gesloopt en daarmee wordt de sociale samenhang in een keer uiteen gerukt.

Antwoord: Zoals beantwoord bij de eerste zienswijze van reclamant is naar de mening van de provincie geen sprake van eilandvorming en is de provincie van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- N. Zienswijze: Stelt dat vanuit goede ruimtelijke ordening gekeken moet worden naar alternatieve mogelijkheden. De plannen betekenen voor reclamanten een onleefbare situatie. Gelet hierop en het feit dat andere woningen in de straat wel worden onteigend, wordt de vraag gesteld of het amoveren van de woningen van reclamanten geen alternatieve mogelijkheid is. Dit zou tot een verbetering van de verkeersoplossing bij de kruising betekenen.

Antwoord: Voor de motivering van de weerlegging van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. Onder verwijzing naar bovenstaande beantwoordingen is de provincie van mening dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en daarmee van een goede ruimtelijke ordening. De andere woningen in de straat zijn verworven omdat deze nodig zijn voor het ruimtebeslag van de weg. Het amoveren woning van de reclamant is niet noodzakelijk.

- O. Zienswijze: Verzoekt het inpassingsplan niet vast te stellen, of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Antwoord: Het inpassingsplan wordt op de in deze zienswijze benoemde aspecten niet aangepast.

3.34 (34)

- A. Zienswijze: Stelt dat gezien de samenhang tussen de Traverse en het stationsgebied het beter was geweest als er een eenduidig plan met een eenduidige procedure gemaakt zou zijn. Pleit ervoor de procedures gelijktijdig te behandelen en vraagt hoe gedacht wordt dit in de praktijk te realiseren.

Antwoord: Gezien de samenhang heeft intensief overleg plaatsgevonden met de gemeente en zijn de procedures op elkaar afgestemd. Zie hiervoor paragraaf 2.7. Provincie en gemeente hebben gezamenlijk het zuidelijk stationsplein in relatie tot het noordelijk stationsplein ontworpen. Om ondermeer de samenhang te benadrukken lopen het bestemmingsplan en het inpassingsplan gelijktijdig op en zijn beiden gelijktijdig ter inzage gelegd.

- B. Zienswijze: Plaatst diverse zienswijzen die betrekking hebben op het bestemmingsplan voor het stationsgebied en het verkeerscirculatieplan; o.a. de stedenbouwkundige invulling van het stationsplein, omgang met langzaam verkeer, parkeren, lokaal verkeer, de loopbrug, nooddiensten en financiën.

Antwoord: Zie voor de beantwoording paragraaf 2.12.2 en de gemeentelijk procedure bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. De stedenbouwkundige invulling van het stationsplein is onderdeel van een nadere uitwerking.

- C. Zienswijze: In de plannen van het inpassingsplan is de situatie aan de zuidzijde van het stationsgebied onoverzichtelijk. Kiss&ride is ingetekend op dezelfde plaats waar ook de bushaltes zijn gepland. Dit lijkt niet wenselijk.

Antwoord: Voor de bussen en de kiss&ride is voldoende ruimte. De nadere detaillering wordt in overleg met de gemeente nader uitgewerkt. De verkeersbestemming in het inpassingsplan geeft niet aan waar exact bushaltes en Kiss&ride komen. Overigens wordt opgemerkt dat de kiss&ride niet op dezelfde plaats is ingetekend als de bushaltes.

- D. Zienswijze: Stelt dat verkeerskundig met name het doorgaande regionale verkeer wordt gefaciliteerd, maar dat de verkeerscirculatie op lokaal niveau verslechtert op een aantal wezenlijke punten en kan naar de mening van reclamant geoptimaliseerd worden door een betere uitwerking. De aansluiting Traverse/Harderwijkerweg/Doesburgsedijk is naar de mening van reclamant gekunsteld en met name de ontsluiting van Dieren Zuid wordt slechter. Komend bijvoorbeeld van de Harderwijkerweg wordt de route naar Dieren Zuid per auto in de plannen een ware puzzeltocht en omgekeerd ook van Dieren Zuid naar Arnhem.

Antwoord: De stelling van reclamant dat de verkeerscirculatie op lokaal niveau een puzzeltocht is, wordt niet gedeeld. Naar de mening van provincie en gemeente is de routing logisch en worden

beide stromen met de nieuwe kruispuntoplossing adequaat gefaciliteerd. Dieren Zuid blijft in beide richtingen goed ontsloten.

- E. Zienswijze: Stelt dat de verkeerscirculatie in Dieren Zuid slechter wordt. Het vervallen van de aansluiting op het Stationsplein in beide richtingen zoals nu bij de Prinsenstraat gaat leiden tot zoek- en sluipverkeer in Dieren Zuid en tot overlast in straten als met name de Middelhovenstraat. Bepleit wordt voor handhaving van de aansluiting Prinsenstraat in beide richtingen.

Antwoord: De stelling van reclamant dat de verkeerscirculatie in Dieren Zuid slechter wordt, wordt niet gedeeld. Uit de verkeersberekening blijkt dat de onderliggende wegenstructuur goed functioneert na aanleg van de Traverse. Dieren Zuid blijft ontsloten via de Doesburgsedijk, de Spoorstraat en de Zutphensestraatweg.

Ten aanzien van de opmerking van reclamant over het zoek- en sluipverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2 onder D. De gekozen oplossing voor het parkeren bij het station voorkomt dat zoek- en sluipverkeer ontstaat in woonbuurten.

- F. Zienswijze: Het is reclamant (punt 19 zienswijze) niet duidelijk of met de auto vanuit de Hoflaan naar het Stationsplein kan worden gereden in de nieuwe situatie. Het lijkt een fietsverbinding te zijn. Reclamant bepleit een open verbinding bij de Hoflaan met het kruispunt Harderwijkerweg en de open afritten van de Traverse, zodat men komende uit de Hoflaan bij het Stationsplein linksaf kan slaan richting Arnhem of rechtdoor richting Laag-Soeren.

Antwoord: De Hoflaan blijft toegankelijk voor autoverkeer. Autoverkeer op de Hoflaan richting Arnhem danwel Laag-Soeren kan via het kruispunt van de Spoorstraat de Traverse oprijden. De optie van reclamant om een open verbinding bij de Hoflaan met het kruispunt Harderwijkerweg te realiseren wordt niet overgenomen. Dit in verband met het goed functioneren van het kruispunt.

- G. Zienswijze: Gevraagd wordt waarom het landbouwverkeer niet door de tunnelbak wordt geleid. Dat voorkomt een conflictsituatie met fietsverkeer naar de school van "het Rhedens" (punt 21 zienswijze).

Antwoord: Uit oogpunt van de verkeersafwikkeling wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de N348. Vanwege het aspect veiligheid is het ook beter dat het landbouwverkeer zo min mogelijk op de provinciale weg rijdt, dus ook in de tunnelbak. In paragraaf 2.8 is ingegaan op de (veiligheid voor) langzaam verkeer.

- H. Zienswijze: Stelt dat in het inpassingsplan geen aandacht wordt besteed aan het parkeren en de aanwezige parkeerplaatsen (met name bij het station) zonder enige motivering wegbestemd. Reclamant stelt dat een groot deel van de parkeervoorzieninggebruikers wordt gedwongen twee keer per dag het spoor over te gaan. Gevraagd wordt of zij dat doen en toch niet parkeren in Dieren Zuid wat ten koste gaat van het leefklimaat in Dieren Zuid.

Antwoord: Het is juist dat in het inpassingsplan niet wordt ingegaan op de parkeersituatie rondom het station. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationslocatie en de bijbehorende voorziening. Het parkeren voor de stationslocatie is opgenomen in het bestemmingsplan 'Dieren-Zuid, locatie stationsgebied'. Voor de motivering van één centrale parkeervoorziening aan de noordzijde van het station wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2 onder D. In het kader van het bestemmingsplan 'Dieren-Zuid, locatie stationsgebied' is eveneens een parkeerbalans opgenomen, waarbij het 'verdwijnen' van de huidige parkeerplaatsen bij het station is meegenomen.

- I. Zienswijze: Reclamant betreurt het niet opnemen van een tunnel onder het spoor bij de Harderwijkerweg (punt 36 zienswijze). Volgens reclamant was de tunnel wel voorzien in de varianten 3a en 3b-lang zoals deze bij de herstart van het project Traverse Dieren zijn geïllustreerd.

Reclamant stelt dat door het vergroten van het plangebied met de Kanaalweg geschoven is met budgetten.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat in de varianten 3a en 3b geen sprake was van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Harderwijkerweg.

- J. Zienswijze: Is het in grote lijnen eens met de plannen voor de Traverse, met name voor wat betreft het regionale verkeer, maar heeft nog enkele vragen, onduidelijkheden en optimalisatiemogelijkheden.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- K. Zienswijze: Betreurt dat een goede dialoog met de bevolking uit de weg is gegaan en stelt dat betere oplossingen mogelijk zijn en verwijst naar de aangedragen alternatieven. Reclamant vraagt nogmaals de mogelijkheden voor een parkeervoorziening aan de zuidzijde van het station te bekijken.

Antwoord: Voor de communicatie rondom het project wordt verwezen naar paragraaf 2.5. De provincie en de gemeente hebben met verschillende communicatiemiddelen en -momenten getracht eenieder op een juiste wijze en in voldoende mate te betrekken.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot het verleggen van de parkeervoorziening naar de zuidzijde van het station wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2 onder D. Aan de zuidzijde van het station is onvoldoende ruimte beschikbaar voor een parkeervoorziening.

3.35 (35)

- A. Zienswijze: Heeft geconstateerd dat de verkeersaantallen in het verkeerscirculatieplan aanzienlijk afwijken van de eerder door Goudappel Coffeng verstrekte verkeersaantallen op de Kanaalweg en vraagt van welke cijfers uitgegaan mag worden. Heeft vernomen dat Goudappel Coffeng werkt aan een herwaardering van de verkeerscijfers en vraagt hierop met verdere beleidsmaatregelen te wachten.

Antwoord: Zie voor de beantwoording van de status van de verkeerscijfers paragraaf 2.9.1. De cijfers in het VCP zijn één op één overgenomen uit het MER.

Bij het onderzoek in het kader van het inpassingsplan en MER zijn de milieueffecten onderzocht die direct verband houden met het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In het gemeentelijk onderzoek zijn tevens flankerende maatregelen betrokken die niet in het inpassingsplan geregeld worden.

- B. Zienswijze: Stelt dat de plannen voor de Traverse integraal moeten worden beoordeeld en uitgevoerd met de plannen voor de verkeerscorridor Apeldoorn - Dieren.

Antwoord: In paragraaf 2.2 is de scope van het project Traverse Dieren toegelicht. Er is geen aanleiding voor een verdere integrale beoordeling danwel uitvoering van de ontwikkeling van de Traverse in relatie tot de verkeerscorridor.

- C. Zienswijze: Vraagt waarom op geen enkele wijze overleg heeft plaatsgevonden met de gemeenten Brummen en Apeldoorn.

Antwoord: Het betrekken van deze gemeenten is niet nodig omdat geen relevante effecten in deze gemeenten optreden. In paragraaf 2.2 is de scope van het project Traverse Dieren toegelicht.

- D. Zienswijze: Vraagt waarom de provincie goedkeuring heeft gegeven aan het verkeersonderzoek van de gemeente Rheden, dat op het aantal verkeersbewegingen aanzienlijk afwijkt van het onderzoek door de provincie zelf (Goudappel Coffeng).

Antwoord: Zie de beantwoording van uw eerste zienswijze.

- E. Zienswijze: Vraagt of de gemeente Rheden bekend is met alle relevant verkeersontwikkelingen in de regio.

Antwoord: Voor deze vraag wordt verwezen naar de Nota Zienswijzen van de gemeente.

- F. Zienswijze: Vraagt waarom het voorstel van de verkeersafwikkeling door diverse (regio)partijen door de provincie en gemeente niet meegenomen is voor de regionale verkeersafwikkeling.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2. De scope van het project Traverse Dieren omvat de verkeersafwikkeling in relatie tot de infrabundel van provinciale wegen en spoor in de kern van Dieren.

- G. Zienswijze: Vraagt waarom de totale verkeersstroom richting het noorden niet is onderzocht en beschreven.

Antwoord: Zie voor de beantwoording van deze zienswijze de scope van het project in paragraaf 2.2.

3.36 (36)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (35). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.37 (37)

- A. Zienswijze: Onder verwijzing naar een citaat uit het ontwerp inpassingsplan en een citaat uit de brief van Twickel stelt reclamant dat de bundeling met het spoor in de Rijksbeschikking geen verplichting is (zienswijze 1).

Antwoord: Op de noodzaak van bundeling met het spoor wordt ingegaan in de paragraaf 2.12.1. Om redenen vanuit verkeer, ontwerp, landschap en cultuurhistorie is gekozen voor bundeling.

- B. Zienswijze: Stelt bij punt 1a van de zienswijze voor de financiële middelen in plaats van voor bundeling, in te zetten voor een langere deksel op de tunnelbak en aankoop van drie woningen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verwezen wordt naar paragraaf 2.12.2 en paragraaf 2.12.4. Er is geen noodzaak tot het verlengen van het deksel op de tunnelbak of aankoop van meer woningen.

- C. Zienswijze: Reclamant benoemt bij punt 1b van de zienswijze een voorstel van Twickel om een voetgangersbrug te realiseren ter hoogte van de Boswachtersallee (citaat uit 'Twickelbladen'). Reclamant merkt op dat deze brug voor fietsers naar de Lange Juffer geen oplossing is en ook voor oudere wandelaars is de loopbrug geen optie. Door de benodigde brughoogte zal het voor veel gebruikers onmogelijk zijn de wandelbrug te gebruiken en fietsers hebben er al helemaal niets aan. Volgens reclamant geven deze praktische bezwaren aan dat wegverlegging c.q. bundeling weg en spoor een volkomen onzinnig plan is.

Antwoord: De voetgangersbrug valt buiten de scope van het project Traverse Dieren. Bundeling of geen bundeling, een voetgangersbrug over het spoor (en bij bundeling over de weg) blijft de wens van Twickel.

- D. Zienswijze: Reclamant benoemt bij punt 1c van de zienswijze dat wegverlegging c.q. bundeling heel onverstandig is, omdat een tunnel(tje) onder de spoorbaan noodzakelijk is om de Lange Juffer te kunnen ontsluiten. Dit betekent een grote verstoring van de ondergrond en een negatief effect voor archeologie.

Tevens wordt de onveiligheid opgemerkt om in een bosgebied in een tunneltje te rijden.

Antwoord: De veronderstelling in de zienswijze is onjuist. Van een (fiets)tunnel onder het spoor is geen sprake. Ter hoogte van Ellecom wordt een fietstunnel gerealiseerd om de Traverse op een veilige manier te passeren. Deze fietstunnel is vanuit sociaal oogpunt zodanig ontworpen dat er recht doorheen kan worden gekeken en gereden. De fietstunnel wordt tevens in de avond verlicht. Zie hiervoor ook paragraaf 2.12.1.

Ten aanzien van de opmerking over het aspect archeologie wordt opgemerkt dat, zoals in hoofdstuk 6.7 van de toelichting van het inpassingsplan is aangegeven, er in het plangebied sprake is van mogelijk voorkomende archeologische waarden. Een deel van het plangebied is na onderzoek vrijgegeven. Hier zijn geen waardevolle archeologische resten te verwachten. Daar waar de gronden (nog) niet vrijgegeven zijn, wordt of aanvullend veldonderzoek uitgevoerd met behulp van proefsleuven of wordt de aanleg van de weg archeologisch begeleid. Op deze wijze is er geen sprake van aantasting van archeologische waarden als gevolg van de aanleg van de Traverse.

- E. Zienswijze: Reclamant vraagt zich af of de plannen voor wegverlegging c.q. bundeling een ruimtebesparing of ruimtebeslag tot gevolg hebben, en sprake is van vermindering versnippering landgoed of niet. Hiervoor haalt reclamant enkele tekstdelen uit het inpassingsplan aan. Verder benoemt reclamant bij punt 1d van de zienswijze dat wegverlegging c.q. bundeling geen doorgang mag vinden, omdat bij de tunnelbakalternatieven zonder wegverlegging c.q. bundeling sprake is van een extra aantasting van het (historisch) landschap bij de westelijke entree van Dieren door de aansluiting op het tracé door de kern.

Naaft de N348 blijft volgens reclamant een breed stuk asfalt (combiweg) liggen waarover ook fietsverkeer, bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen rijden.

Antwoord: De voor- en nadelen van bundeling zijn betrokken in het MER en bij het inpassingsplan. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1. Juist om redenen vanuit verkeer, ontwerp, landschap en cultuurhistorie is gekozen voor bundeling. Door bundeling is sprake van minder versnippering van het landgoed dan in de bestaande situatie. Tenslotte wordt opgemerkt dat de huidige N348 wordt teruggebracht tot een route van langzaam verkeer. Voor de beschrijving van het profiel wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1.

- F. Zienswijze: Reclamant haalt bij punt 1 e de eigendomssituatie aan van gronden. Bij wegverlegging c.q. bundeling kan weg en spoor niet een twee drie bij elkaar aansluiten omdat er meerdere partijen zijn die eigendom hebben.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Verschillende eigendommen hoeven geen belemmering te vormen voor de realisatie van de Traverse Dieren.

- G. Zienswijze: Reclamant stelt dat wegverlegging c.q. bundeling gebeurt om een projectontwikkelaar en Twickel de mogelijkheid te geven een groot verzorgingstehuis te realiseren dichtbij waar nu de N348 ligt. In dit kader haalt reclamant verschillende bezwaren aan waarop de aanleg van een wegverlegging van invloed is zoals op het waterwingebied.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen voor zover de zienswijze betrekking heeft over de vermeende relatie tussen bundeling en de ontwikkeling op Het Hof te Dieren. Hiervoor wordt verwezen naar de algemene beantwoording van de scope van het project in paragraaf 2.2.

Het is juist dat in het plangebied sprake is van een grondwaterbeschermingsgebied. Bij de planvorming en het ontwerpen van de weg is hier rekening mee gehouden, zodat er geen gevolgen optreden voor het grondwaterbeschermingsgebied. Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1 onder C.

- H. Zienswijze: Reclamant stelt bij punt 1g van de zienswijze dat GS niet realiseert wat met het bundelvoornemen en afsluiten Doesburgsedijk de verkeersgevolgen zijn wanneer ergens op de N348, bijv. Burgemeester de Bruinstraat, een verkeersongeval gebeurt. Reclamant vreest vanuit de praktijk dat alle straten in Dieren-Zuid en rondom de N348 vastlopen. De Doesburgsedijk geeft nu

iets soelaas om het totaal vastgelopen verkeer in Dieren Zuid en omgeving heel langzaam af te wikkelen. Volgens reclamant kan de Combiweg het vastzittende verkeer niet verwerken.

Antwoord: Afsluiting van de Doesburgsedijk is geen onderdeel van het inpassingsplan. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor het al dan niet afsluiten van de Doesburgsedijk. In het VCP is deze maatregel als mogelijkheid opgenomen. Verder wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.

- I. Zienswijze: Reclamant geeft bij punt 1h van de zienswijze aan dat in het inpassingsplan niets staat vermeld over 'waardevolle bomen'. Reclamant kan zich niet aan de indruk onttrekken dat op landgoed Hof te Dieren geen waardevolle bomen staan. Aan dit belangrijke element is volgens reclamant in het inpassingsplan geen aandacht geschonken.

Antwoord: In tegenstelling tot wat reclamant stelt is in het inpassingsplan aandacht besteed aan 'waardevolle' bomen op ondermeer Het Hof te Dieren. Er worden voor de aanleg van de Traverse bomen gekapt en er worden nieuwe bomen aangeplant. Hier wordt ook in het landschapsplan op ingegaan. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1 onder B.

- J. Zienswijze: Stelt bij zienswijze 2 dat wanneer de Lange Juffer 'op slot' zit, hulpdiensten deze niet meer kunnen gebruiken.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1. Er is geen sprake van het afsluiten van een gebied. De Lange Juffer wordt alleen op een andere manier ontsloten. De omgeving blijft voor hulpdiensten bereikbaar.

- K. Zienswijze: Stelt bij zienswijze 3 dat bundeling met het spoor grote gevolgen heeft voor de fietsroute via de Lange Juffer en dit mogelijk in strijd is met een eventuele Europese subsidieovereenkomst.

Antwoord: Er is geen sprake van het afsluiten van de Lange Juffer of het genoemde gebied. De ontwikkeling van de Traverse Dieren heeft geen grote gevolgen voor de fietsroute en is niet in strijd met de subsidie. De Lange Juffer wordt alleen op een andere manier en tevens veiligere wijze ontsloten.

- L. Zienswijze: Vindt het onbegrijpelijk dat de provincie de Lange Juffer afsluit, terwijl deze eerder geanticipeerd heeft in de ontwikkeling van de Rijnlandfietsroute, waar de Lange Juffer onder valt (zienswijze 4). Bij de provincie viel het volgens reclamant onder de N+2 verplichting. Stelt dat de provincie handelt in strijd met het gemeentelijk beleid inzake het open en toegankelijk blijven van het gebied tussen de Lange Juffer en de Oostlaan (zienswijze 5).

Antwoord: Er is geen sprake van het afsluiten van het genoemde gebied. De Lange Juffer wordt alleen op een andere manier en tevens op een veiligere wijze ontsloten. Aan weerszijde van de nieuwe infrabundel (spoor en Traverse) blijft het gebied open en toegankelijk.

- M. Zienswijze: Wijst bij zienswijze 6 op de Lange Juffer in het kader van het Erfgoedplan 2008 en het Landschapsontwikkelingsplan Rheden - Rozendaal en stelt dat het frappant is dat de gemeente in dit kader de provincie hier niet op wijst en bundeling accepteert.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- N. Zienswijze: Stelt bij zienswijze 7 dat veiligheidsrisico's van het bundelen met het spoor reden zou moeten zijn om van de bundeling af te zien en dat deze situatie drastische gevolgen heeft voor het waterwingebied.

Antwoord: De veiligheidsrisico's zijn in het MER en inpassingsplan beschouwd en geven geen aanleiding om van bundeling af te zien. Het bundelen van de weg en het spoor heeft geen toegevoegd risico tot gevolg. De kans dat een tankauto ontploft precies op het moment dat er een trein met gevaarlijke stoffen voorbij rijdt is verwaarloosbaar. Daarnaast geldt dat alle externe

invloeden die kunnen leiden tot een ongeval met een tankauto/treinwagon met gevaarlijke stoffen onderdeel zijn van de voorgeschreven faalfrequenties waarmee de risico's zijn berekend.

Bij de beantwoording onder G. van deze zienswijze is vermeld dat bij de planvorming en het ontwerpen van de weg rekening is gehouden met de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied. Zoals in paragraaf 2.12.1 onder C. is benoemd, heeft hierover afstemming plaatsgevonden met de beheerder (Vitens) en het waterschap Rijn en IJssel.

- O. Zienswijze: Ziet in het reconstructieplan Veluwe redenen om af te zien van bundeling; omgang met oppervlaktewater, waterwinning, verdroging, flora en fauna en bereikbaarheid (zienswijze 8).

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie hiervoor paragraaf 2.4 en 2.12.1. Om redenen vanuit verkeer, ontwerp, landschap en cultuurhistorie is gekozen voor bundeling.

- P. Zienswijze: Constateert dat op het landgoed Twickel straks meer verharding ligt dan nu het geval is en vindt onbegrijpelijk dat gemeente en provincie zoiets wil (zienswijze 9).

Antwoord: De kwaliteit van het landgoed is meegewogen in de besluitvorming. Het oppervlakte aan verharding is hierbij niet direct een maat voor de kwaliteit van de omgeving. Zie hiervoor paragraaf 2.4 en 2.12.1. In alle oplossingen voor de Traverse over het landgoed is sprake van een toename van verharding. Deze zienswijze wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

- Q. Zienswijze: Wijst in het kader van de verkeersveiligheid op enkele aandachtspunten; N348, spoor, en verkeerslichten (zienswijze 10). Volgens reclamant valt in het verkeerveiligheidsplan 2000-2005 van de gemeente Rheden de Burgemeester Willemsestraat als de provinciale weg onder de hoogste prioritering als gevaarlijk kruispunt. Gelet hierop vindt reclamant het verstandig om bij de kruising Burgemeester Willemsestraat - N348 - Zutphensestraatweg een rotonde aan te leggen.

Antwoord: In het kader van het MER en inpassingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar verkeersveiligheid. Hierop is onder andere nader ingegaan in paragrafen 2.8 en 2.12.4.

- R. Zienswijze: Wijst in het kader van de verkeersveiligheid op de fietsoversteek net voorbij de sluis op de N348.

Antwoord: Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 3.16.

- S. Zienswijze: Stelt dat geen bundeling met het spoor het landschapsdeel van het Rijksmonument met de hoge cultuurlandschappelijke omgeving en waarden als Hof te Dieren het minst aantast. De vraag is of het college van GS rekening houdt met grote schade aan, en hersteltijd van bospaden, nostalgische lanen en hun structuur.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen en de provincie deelt de mening van reclamant niet. Zie hiervoor paragraaf 2.4 en 2.12.1. Om redenen vanuit verkeer, ontwerp, landschap en cultuurhistorie is gekozen voor bundeling.

- T. Zienswijze: Stelt dat bij bundeling met het spoor het verzorgings- en verpleeghuis direct aan de N348 ligt, dit negatieve gevolgen heeft voor het woon- en leefmilieu en in strijd kan zijn met wet- en regelgeving.

Antwoord: De effecten van bundeling zijn onderzocht en niet in strijd met wet- en regelgeving.

- U. Zienswijze: Stelt dat Twickel en college dachten dat vanwege het bouwplan Landgoed Hof te Dieren, het mooi zou zijn de N348 met het spoor te bundelen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- V. Zienswijze: Stelt dat het college niet constateert en erkent dat bewoners van de Burgemeester Willemsestraat (2, 4, 6) ernstig in de knel komen te zitten. Stelt dat de provincie haar verantwoordelijkheid moet nemen door deze woningen aan te kopen. Hiermee ontstaat de ruimte om meer te doen aan het kruispunt dat als gevaarlijk te boek staat.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. De situatie ten aanzien van de leefkwaliteit van de resterende woningen is uitvoerig bekeken en onderzocht. Gezien de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, het onderzoek luchtkwaliteit en de voorziene parallelstructuren langs de N786 is de provincie van mening dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van de resterende woningen en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is geen aanleiding tot het opkopen van deze woningen.

- W. Zienswijze: Vindt het opmerkelijk dat in het ontwerp inpassingsplan niets staat over het verkeersluw maken van de Harderwijkerweg door de gemeente.

Antwoord: Bij het onderzoek in het kader van het inpassingsplan en MER zijn allereerst de verkeers- en milieueffecten onderzocht die direct verband houden met het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Omdat door de gemeente nog geen besluit genomen is over maatregelen op de genoemde wegen zijn deze hierin niet betrokken. In het MER (§ 3.6, deel B) zijn de verkeerskundige effecten van afsluiting van (één van) beide wegen van een aantal alternatieven in beeld gebracht. Deze laten zien dat bij het verkeersluw maken danwel afsluiting van de Harderwijkerweg het verkeer verschillende alternatieve routes volgt, waarbij de belangrijkste routes de route N348 (Traverse)-N786 (Kanaalweg) en de route Harderwijkerweg-Imboslaan-N786 zijn. Een volledige knip in de Harderwijkerweg wordt niet meer overwogen door de gemeente.

- X. Zienswijze: Stelt dat de Rijkssubsidiemiddelen niet bedoeld zijn voor een tunnel onder het spoor voor verkeer dat nu nog gebruik maakt van de Harderwijkerweg.

Antwoord: Op het aanwenden van de subsidie wordt ingegaan in paragraaf 2.12.1. De subsidie mag aangewend worden voor de genoemde tunnel onder het spoor. De beschikking bevat de tekst "het opwaarderen van de Kanaalroute". Bovendien is in de aanvraag voor de subsidie het voornemen opgenomen voor de ongelijkvloerse passage met het spoor. Een aanvraag is op basis van de wet onderdeel van een beschikking.

- Y. Zienswijze: Verzoekt om alles in het werk te stellen om op de Burgemeester Willemsestraat in plaats van een kruispunt met verkeerslichten een rotonde te realiseren.

Antwoord: Een rotonde op deze locatie is onderzocht, maar vanwege het aspect verkeersveiligheid (fietsers en voetgangers) is gekozen voor een VRI. Tevens kan op deze wijze het verkeer worden geregeld (kraanfunctie).

- Z. Zienswijze: Vindt verwarrend dat de Burgemeester Willemsestraat in het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Rheden is aangemerkt als hoofdweg in plaats van stedelijke gebiedsontsluitingsweg.

Antwoord: De terminologie, zoals opgenomen in het inpassingsplan is correct.

- AA. Zienswijze: Stelt dat uit het ontwerp inpassingsplan niet blijkt dat verkeer vanuit onder andere Spankeren en Laag Soeren alleen over de Burgemeester Willemsestraat moet gaan, en niet over de Harderwijkerweg.

Antwoord: Het inpassingsplan gaat er niet vanuit dat verkeer alleen over de Burgemeester Willemsestraat mag gaan.

- AB. Zienswijze: Reclamant vindt het opvallend dat onder kopje Verkeerveiligheidsplan in de toelichting van het inpassingsplan de Burgemeester Willemsestraat niet is genoemd als ontsluitende weg in Dieren (zienswijze 14).

Antwoord: De stelling van reclamant dat de Burgemeester Willemsestraat niet is genoemd is correct. Dit wordt ook niet genoemd in het verkeerveiligheidsplan, maar de Kanaalweg wordt wel genoemd. Daarmee vormt de Burgemeester Willemsestraat ook een ontsluitingsweg.

AC.Zienswijze: Reclamant vindt de uitkomsten van het akoestisch onderzoek met betrekking tot overschrijding aan de Harderwijkerweg, maar geen sanering aan de Burgemeester Willemsestraat frappant (zienswijze 15). Daarnaast plaatst reclamant vraagtekens bij de argumentatie om geen schermen te plaatsen bij de Harderwijkerweg en stelt dat sprake is van rechtsongelijkheid en aantasting van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de paragrafen 2.9.2, 2.12.2 en 2.12.4. Afwegingen over het treffen van gelijke maatregelen vinden plaats binnen de wettelijke kaders van de Wet geluidhinder.

3.38 (38)

A. Zienswijze: Stelt dat onvoldoende aandacht is besteed aan verkeer en veiligheid en stelt dat meer maatregelen nodig zijn voor veiligheid van de schoolgaande jeugd. Reclamant ziet maatregelen die zijn besproken met de gemeente niet terug in het ontwerp inpassingsplan. Ten aanzien van de provincie betreffen dit het opschuiven van de aansluiting van de busoversteek op het Stationsplein richting Spoorstraat, het voorzien van maatregelen om gebruik van de busoversteek door ander verkeer onmogelijk te maken en het maken van een bereikbare en veilige voorziening voor bussen die worden ingezet bij stilvallen van treinverkeer.

Antwoord: In paragraaf 2.8 is ingegaan op de (veiligheid voor) langzaam verkeer. De gemeente treft aanvullend op het inpassingsplan volgens het verkeerscirculatieplan maatregelen die niet opgenomen (kunnen) worden in het inpassingsplan (zie scope in paragraaf 2.2). Hierbij wordt ingegaan op de locatie van de busoversteek en de NS-bussen.

B. Zienswijze: Benoemd een aantal aandachtspunten ten behoeve van de plannen van de gemeente Rheden.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het bestemmingsplan voor het stationsgebied.

3.39 (39)

Deze zienswijze is in overeenstemming met de zienswijze van reclamant (26). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.40 (40)

A. Zienswijze: Is tegen een parkeergarage in de Oranjebuurt, omdat deze niet past in het dorps karakter van Dieren. Vraagt wat de waarde van de parkeergarage is in relatie tot het cultuurhistorische waardevolle en kleinschalige station en vreest voor aantasting van de woonomgeving. Wijst tevens op een alternatief plan voor parkeergelegenheid aan de Noorder Parallelweg van Hart in Takt.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden en paragraaf 2.12.2.

B. Zienswijze: Vindt het niet acceptabel dat de Harderwijkerweg niet meer oversteekbaar is (en vanuit het huis nog maar in één richting kan worden aangekomen en vertrokken) en een wegversmalling wordt gerealiseerd. Wil graag een oplossing waarbij vanuit huis in alle richtingen kan worden vertrokken.

Antwoord: Aan verzoek van reclamant kan niet worden tegemoet gekomen, gezien het aspect van verkeersveiligheid en het ontwerp van de weg wat hier bij hoort.

- C. Zienswijze: Plaats kanttekeningen bij de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer op het vrijliggend en in twee richtingen bereden fietspad ten oosten van de spoorovergang van de Harderwijkerweg.

Antwoord: In paragraaf 2.8 is ingegaan op de (veiligheid voor) langzaam verkeer.

- D. Zienswijze: Stelt dat landbouwverkeer over de N348 kan rijden, waardoor de veiligheid voor fietsers en voetgangers geborgd wordt.

Antwoord: Uit oogpunt van de verkeersafwikkeling wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de N348. In paragraaf 2.8 is ingegaan op de (veiligheid voor) langzaam verkeer.

- E. Zienswijze: Is het er niet mee eens dat de geluidbelasting op de Harderwijkerweg met 1 dB toeneemt, terwijl er een kans is om deze nu te verlagen.

Antwoord: In het kader van het inpassingsplan worden de wettelijk noodzakelijke maatregelen getroffen. In paragraaf 2.9.2 is nader ingegaan op de wijze waarop de akoestische berekeningen hebben plaatsgevonden en welke kaders hiervoor gelden. Er is geen aanleiding om maatregelen te treffen bij de Harderwijkerweg.

- F. Zienswijze: Stelt dat in de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan voorbij wordt gegaan aan de verdwenen lintstructuur van meer dan 90 meter aan de Noorder Parallelweg en de nieuwe achtergrond van het monumentale station.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente.

3.41 (41)

- A. Zienswijze: Is verheugd dat de uitvoering van dit plan een bijdrage kan leveren aan ontsnippering en herstel van het Hof te Dieren.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- B. Zienswijze: Ziet nog verbetermogelijkheden, zoals beschreven in het rapport "Cultuurhistorische effectrapportage Traverse Hof te Dieren" en doet voorstellen op het gebied van; versmallen infrabundel, routing, beplanting Oostlaan, verwijderen tracé en reliëf van de weg door het Overpark, laanverjonging Arnhemsestraatweg, entree Ellecom, bebossing van een perceel, ophoging van akkerranden, wegmeubilair, aanvullend archeologisch onderzoek, en verzachten van barrièrewerking.

Antwoord: De zienswijze heeft in belangrijke mate betrekking op uitvoeringsaspecten en niet op planologische zaken die in een inpassingsplan geregeld worden. Deze komen bij de vergunningverlening aan de orde.

Verder heeft deze zienswijze betrekking op het landschapsplan. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is in het landschapsplan een duidelijker onderscheid aangebracht naar eisen en wensen uit het oogpunt van cultuurhistorische en landschappelijke inpassing. Tevens wordt de begrenzing van het inpassingsplan aangepast bij de Oostlaan.

3.42 (42)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van (35). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.43 (43)

Deze zienswijze heeft volgens aanhef betrekking op het MER, maar is behoudens één zin gelijk aan zienswijze onder reclamant (40). Voor de samenvatting en beantwoording hiervan wordt naar zienswijze (40) verwezen.

3.44 (44)

Zienswijze: Constateert (plannen voor) een toename van (gevaarlijke) goederentreinen door Dieren die groter is dan waarmee in de plannen rekening is gehouden en vraagt aandacht voor lokale bereikbaarheid, verkoopbaarheid van huizen, rust, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid.

Antwoord: In de planvorming is rekening gehouden met een toename van goederentreinen. Zie hiervoor paragraaf 2.2, over de scope van het project.

3.45 (45)

Deze zienswijze is in overeenstemming met de zienswijze van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.46 (46)

A. Zienswijze: Stelt dat voorbij wordt gegaan aan de situatie aan de oostzijde van Dieren, waar woningen op een soort eiland komen te liggen, het woon- en leefklimaat sterk wordt aangetast en een en ander ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Konden leven met het aankopen en slopen van hun woning, maar constateert dat daar in de plannen geen rekening meer mee wordt gehouden.

Antwoord: Voor de motivering van de weerlegging van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. De provincie kan zich niet vinden in de stelling met betrekking tot eilandvorming of het ontbreken van een goede ruimtelijke onderbouwing. De situatie ten aanzien van de leefkwaliteit van de resterende woningen is uitvoerig bekeken en onderzocht. Gezien de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, het onderzoek luchtkwaliteit en de voorziene parallelstructuren langs de N786 is de provincie van mening dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van de resterende woningen en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het is correct dat geen rekening is gehouden met het slopen van de betreffende woningen. Door GS is nooit gesproken over de aankoop van, laat staan een toezegging gedaan over de aankoop van de woning.

B. Zienswijze: Stelt, op basis van o.a. tellingen, het verkeerscirculatieplan en maatregelen op de Harderwijkerweg en Doesburgsedijk en vervallen van de spoorwegkruising, dat in het inpassingsplan sprake is van een onderschatting van de verkeersintensiteiten en daaraan verwante effecten ter plaatse van de Burgemeester Willemsstraat. Volgens reclamant staan in bijlage 4 van het VCP voor de Burgemeester Willemsstraat ter hoogte van de spoorkruising heel andere getallen en procedurele stijgingen. Reclamant begrijpt niet waarom in het inpassingsplan van veel geringere stijgingen wordt uitgegaan.

Antwoord: Bij het onderzoek in het kader van het inpassingsplan en MER zijn alle effecten onderzocht die direct verband houden met het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voor de onderbouwing van de verkeersintensiteiten wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1.

C. Zienswijze: Stelt dat een te positief beeld is geschetst van de effecten; extra verkeer bij de stoplichten ter plaatse van de woning, geen rekening met het amoveren van afschermde woningen in het akoestisch onderzoek, locatie van het meetpunt, woon- en leefklimaat in de tuin, mogelijkheden om binnen de bestemming de weg dichterbij te realiseren dan in het ontwerp, het grote aandeel vrachtwagens en de hoogte van het geluidscherm in relatie tot de verhoogde ligging van de woning.

Antwoord: De onderzoeken zijn uitgevoerd volgens de voorgeschreven wettelijke methoden. Zie hiervoor paragraaf 2.9 en paragraaf 2.12.4. De provincie erkent dat er effecten optreden ter hoogte

van deze woning(en), maar er is geen aanleiding om er vanuit te gaan dat een te positief beeld is geschetst.

- D. Zienswijze: Kan zich niet vinden in het oordeel van het college om een hogere grenswaarde vast te stellen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- E. Zienswijze: Vraagt nadrukkelijke aandacht voor de verkeersonveilige situatie die zal ontstaan voor de woning van reclamant door de nabijheid van de verkeersbestemming, de parallelweg en het vervallen van parkeergelegenheid en trottoirs en heeft hier overwegende bezwaren tegen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4.

- F. Zienswijze: Kan uit het plan niet opmaken welke oplossing gekozen wordt voor de ontsluiting ter plaatse van de woning en acht dit in strijd met de rechtszekerheid.

Antwoord: In paragraaf 2.12.4 is de gekozen ontsluitingsstructuur beschreven. Er is zekerheid dat een veilige en goede ontsluiting gerealiseerd wordt. De provincie acht dit niet in strijd met de rechtszekerheid.

De door reclamant bedoelde gronden worden ingericht als parallelweg voor de ontsluiting van de woonpercelen. Om geen misverstand te laten bestaan over de inrichting wordt in de planregels en de verbeelding een aanduiding opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van de aangrenzende woonpercelen.

- G. Zienswijze: Meent dat vanwege bovenstaande zienswijzen geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord: De provincie acht bovenstaande aspecten voldoende goed onderzocht en beschreven in de plannen om te spreken van een goede ruimtelijke ordening.

- H. Zienswijze: Wijst met nadruk op alternatieven die bij de besluitvorming dienen te worden betrokken met het rechtekken van de weg na de spoortunnel waarbij de woningen moeten worden aangekocht en die leiden tot een veiligere verkeerssituatie en een betere doorstroming. Vraagt met nadruk deze alternatieven in de besluitvorming te betrekken. Stelt dat indien de benodigde voorzieningen voor behoud van de woningen worden betrokken, aankoop van de woningen kostenneutraal is.

Antwoord: Het voornemen, zoals opgenomen in het inpassingsplan is verkeersveilig en stroomt, ook in de toekomst door. Zie hiervoor paragraaf 2.12.4. Hiermee is geen aanleiding om nieuwe alternatieven te beschouwen, zoals het rechtekken van de weg na de spoortunnel.

- I. Zienswijze: Constateert dat de bestemming verkeer een ruime doeleindenbeschrijving bevat en stelt dat dit in strijd is met eisen van rechtszekerheid.

Antwoord: Binnen de verkeersbestemming zijn gangbare doeleinden opgenomen die noodzakelijk zijn om de Traverse te realiseren.

- J. Zienswijze: Vraagt om, indien de woningen behouden blijven, bezinkkelders nabij de woningen uit te sluiten.

Antwoord: Deze berggezinkvoorziening is geen onderdeel van het inpassingsplan. Voor de berggezinkvoorziening wordt door de gemeente een afzonderlijke ruimtelijke procedure gevoerd.

3.47 (47)

- A. Zienswijze: Heeft moeite met de keuze om het project Traversie Dieren te splitsen in twee separate projecten en pleit voor een eenduidige aansturing van het project als geheel.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en 2.7 met betrekking tot de scope van het project en de samenwerking met de gemeente Rheden.

- B. Zienswijze: Heeft moeite met de keuze van beide initiatiefnemers om geen samenwerking aan te gaan met de bevolking van Dieren, verwijst naar kwaliteitsverbeteringen (betrekken van variant 3-Lang en betere oplossingen voor de ontsluiting van de parkeergarage) door inmenging van de bevolking en betreurd de opstelling van beide bevoegd gezagen in deze.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.5. De provincie heeft samen de gemeente diverse contactmomenten en mogelijkheden georganiseerd en kan zich niet vinden in deze stelling.

- C. Zienswijze: Heeft moeite met de keuze om de zeer grote hoeveelheid stukken in een drukke (vakantie)periode ter inzage te leggen, pleit voor het verlengen van de periode voor het indienen van zienswijzen en had het zeer op prijs gesteld als zij een afschrift had mogen ontvangen van de relevante stukken.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.3. De terinzagelegging heeft plaatsgevonden volgens de wettelijke voorgeschreven procedure.

- D. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het verkeerscirculatieplan met betrekking tot onder andere onderbelichte gevolgen en maatregelen bij en onderbouwing van de verkeersintensiteiten. Geeft een eigen visie op de toekomstige wegenstructuur.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het verkeerscirculatieplan. Volledigheidshalve wordt hierbij verwezen naar de nota van beantwoording van de gemeente.

- E. Zienswijze: Constateert onevenwichtigheid tussen de maatregelen in het oostelijk deel van het plangebied en westelijk en middelste gedeelte. Verwijst hierbij naar de zeer krappe kruising N786 - N348.

Antwoord: Voor de situatie bij de genoemde kruising wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4. Gezocht is naar een optimale oplossing. Aangetoond is dat het voornemen, zoals opgenomen in het inpassingsplan, werkt voor heel Dieren.

- F. Zienswijze: Benoemt de parkeerproblematiek rond het station als belangrijk negatief aandachtspunt.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Om de in paragraaf 2.12.2 genoemde reden wordt door de gemeente Rheden een parkeergarage opgenomen in het bestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied'.

- G. Zienswijze: Stelt dat feitelijk in veel situaties geen sprake is van verbetering van de leefomgeving, zoals in de inleiding van het inpassingsplan wordt gesteld, verwijst naar de situatie bij het bovengenoemde kruispunt en meent dat meer aandacht voor de daadwerkelijke leefomgeving dient te komen.

Antwoord: Met de Traverse wordt een bijdrage geleverd aan de gehele leefomgeving in Dieren, maar het kan zijn dat op enkele locaties lokaal minder positieve effecten optreden. Bij het ontwerpen en inrichten van de Traverse is het uitgangspunt gehanteerd om de gevolgen van de Traverse Dieren te beperken. Hierbij wordt opgemerkt dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan.

- H. Zienswijze: Stelt dat deelgebied 2 een meer integrale oplossing verdient, waarbij rekening wordt gehouden met de overblijvende woningen aan de Burgemeester Willemsestraat en de (veilige) ontsluiting van de Rinaldostraat.

Antwoord: Maatregelen ten behoeve van de woningen aan de Burgemeester Willemsestraat en de ontsluiting van de Rinaldostraat zijn opgenomen in het inpassingsplan (en verkeerscirculatieplan).

- I. Zienswijze: Vraagt de beschrijving bij tabel 3.1.1 met betrekking tot de effecten van bundeling aan te passen, zodat deze overeenkomt met de beoordeling in de tabel.

Antwoord: Uit de tabel kan niet rechtstreeks een conclusie worden getrokken. De argumentatie bij de beoordeling kent nuances. Daarbij geldt dat voor de keuze van bundeling of niet-bundeling de effecten voor ruimtelijke inpassing van doorslaggevend belang zijn, zie paragraaf 2.12.1. Vanuit dit oogpunt scoort bundeling beter dan niet-bundeling, te meer omdat door het nemen van natuurmaatregelen er sprake is van een bijdrage aan herstel van ecologische waarden.

- J. Zienswijze: Stelt dat variant A te summier is uitgewerkt, waardoor bereikbaarheid- en verkeersveiligheidsproblematiek ontstaat. Reclamant vraagt om een betere oplossing voor de kruising N786/N348.

Antwoord: De mogelijke en haalbare varianten voor de Burgemeester Willemsestraat zijn in het MER in voldoende mate en op gelijkwaardige wijze onderzocht om een onderbouwde keuze te maken. De gekozen oplossing voor de N786 en de kruising met de Traverse Dieren is ontworpen conform de eisen van Duurzaam Veilig. Uit onderzoek is gebleken dat het kruispunt op een adequate en veilige wijze het verkeer afwikkelt.

- K. Zienswijze: Verbaast zich over het feit dat niet wordt ingegaan op de sluiting van de Doesburgsedijk en ziet deze afsluiting graag opgenomen in het inpassingsplan.

Antwoord: De scope van het project is beschreven in paragraaf 2.2. Afsluiting van de Doesburgsedijk is geen onderdeel van het inpassingsplan. In het MER is door middel van een gevoeligheidsanalyse gekeken naar de verkeerskundige effecten op de Traverse Dieren wanneer de Doesburgsedijk zou worden afgesloten. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor het al dan niet afsluiten van de Doesburgsedijk. In het VCP zijn deze maatregelen als mogelijkheid opgenomen.

- L. Zienswijze: Meent dat de kruising N786 - N348 onvoldoende robuust is voor de toekomst. Verzoekt voor de verkeerscijfers rekening te houden met de beleidskeuze tot herinrichting van de Harderwijkerweg en te buigen over een nieuwe vormgeving voor deze kruising, bijvoorbeeld een rotonde met dubbele rijstroken.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.4 en 2.9.1. Een rotonde op deze locatie is onderzocht, maar vanwege het aspect verkeersveiligheid (fietsers en voetgangers) is gekozen voor een VRI. Tevens kan op deze wijze het verkeer worden geregeld (kraanfunctie).

- M. Zienswijze: Stelt dat voor de fietsers verkeersveiliger oplossingen moeten uitgewerkt voor het dubbel fietspad aan de Harderwijkerweg en de fietsoversteek ten oosten van het plangebied. Is van mening dat fietsers ook veilig gebruik moeten kunnen maken van de kruising N786 - N348.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.8. Er worden voldoende en veilige fietsroutes gerealiseerd. De fietsroute op de Harderwijkerweg is volgens de principes van duurzaam veilig, veilig ontworpen. De fietsoversteek ten oosten van het plangebied valt buiten de scope van het inpassingsplan. De intensiteit van het fietsverkeer bij de N786 - N348 geeft geen aanleiding om hier een oversteek te realiseren. Er zijn voor deze route goede alternatieven voorhanden.

- N. Zienswijze: Stelt dat de ontsluiting van de Rinaldostraat voor het vrachtverkeer slecht is, en vraagt of dit verkeer richting Zutphen allereerst rechtsaf via de Wilhelminaweg en vervolgens weer in tegenovergestelde richting de N348 op moet rijden.

Antwoord: De constatering omtrent de routing klopt.

- O. Zienswijze: Vindt pag 55 'realiseren bergingscapaciteit' onduidelijk beschreven en vraagt aanpassing van deze tekst.

Antwoord: Deze beschrijving wordt verduidelijkt.

- P. Zienswijze: Verbaast zich over de omschrijving van de kleine schaal en eenvoud van het station in relatie tot de realisatie van de parkeergarage.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.12.2.

- Q. Zienswijze: Vraagt uitleg voor de aanwending van de rijkssubsidie voor de kruising N786 - N348 en de tunnel Kanaalweg, die in de rijksbeschikking niet waren opgenomen.

Antwoord: De provincie hoeft geen verantwoording af te leggen voor de besteding van de rijksmiddelen. Op het aanwenden van de subsidie wordt ingegaan in paragraaf 2.12.1. De subsidie mag aangewend worden voor de genoemde tunnel onder het spoor. De beschikking bevat de tekst "het opwaarderen van de Kanaalroute". Bovendien is in de aanvraag voor de subsidie het voornemen opgenomen voor de ongelijkvloerse passage met het spoor. Een aanvraag is op basis van de wet onderdeel van een beschikking.

- R. Zienswijze: Stelt dat door falend projectmanagement in eerdere fasen van het project geld is weggespoeld en vraagt compensatie hiervan ten behoeve van deelgebied 1 en 2.

Antwoord: Het gekozen voorkeursalternatief biedt in voldoende mate een oplossing voor de geconstateerde problematiek. Er is geen aanleiding om geld dat geïnvesteerd is in het Hart te Dieren te compenseren.

- S. Zienswijze: Heeft moeite met het aanwenden van budget voor de ontsnippering van landgoed Twickel, in het licht van niet opgeloste problemen in het plangebied.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- T. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Dieren-Midden locatie Stationsgebied met betrekking tot het afzien van de parkeergarage en het belang van een doorlopende Noorder Parallelweg.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

3.48 (48)

Deze zienswijzen is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.49 (49)

Deze zienswijzen is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.50 (50)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.51 (51)

Zienswijze: Is vanwege aantasting van het woongenot tegen een inrit naar de parkeergarage vanaf de Harderwijkerweg en tegen een drempel of vluchtheuvel voor de woning.

Antwoord: De inrichting van de Harderwijkerweg wordt niet bepaald in het inpassingsplan, maar is een uitvoeringsaspect. De inrit van de parkeervoorziening is onderdeel van het bestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied'. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de nota van beantwoording van dat bestemmingsplan.

Deze zienswijze is verder overeenkomstig met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.52 (52)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (44). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.53 (53)

A. Zienswijze: Stelt dat het meer verkeer door Dieren heen leiden strijdig is met gemeentelijk en provinciaal beleid, zonder alternatieven als rondwegen te overwegen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.2. In een eerder stadium is onderzocht of andere alternatieven dan opwaardering op het bestaande tracé door Dieren mogelijk zijn. Dit is niet het geval.

B. Zienswijze: Stelt dat het plan 'in de lucht hangt' en het probleem geïsoleerd is geschetst. Dit betreft naast bovenstaande het ontbreken van:

- 1- het effect van autonome ontwikkelingen, als de doortrekking van de A15
- 2- een poging om andere wegen een deel van het verkeer over te laten
- 3- beschrijving hoe het plan past binnen de doelstellingen van het provinciale beleid
- 4- aandacht voor de relatie met andere vervoersvormen
- 5- beschrijving van demografische ontwikkelingen

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en de beantwoording van de eerste zienswijze van reclamant.

C. Zienswijze: Stelt dat in de voorkeursvariant verschillende elementen zijn die voor het fietsverkeer zeer onwenselijk en gevaarlijk zijn;

- 1- bundeling van fiets- en landbouwverkeer op de parallelweg langs Hof te Dieren
- 2- situatie op de Harderwijkerweg voor de spoorwegovergang
- 3- schrappen van hoofd fietsroute bij de Burgemeester Willemsestraat/ Kanaalweg
- 4- obstakels, waardoor vanuit Dieren via Ellecom op de Lange Juffer gekomen moet worden.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.8. Daar is gemotiveerd dat voldoende en veilige fietsroutes ontwikkeld worden. De situatie op de Harderwijkerweg bij de spoorwegovergang is aangepast.

D. Zienswijze: Reclamant doet in zienswijze de volgende voorstellen:

- 1- opnemen gescheiden fietsverbindingen langs de N348 tussen Dieren en Ellecom

- 2- aanpassen fietsoversteek Harderwijkerweg
- 3- in stand houden hoofdfietsroute Kanaalweg
- 4- alternatieve recreatieve fietsroute tussen Dieren en de Lange Juffer over de Zuidlaan.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.8. De Zuidlaan is niet als alternatieve fietsroute voorzien. De Zuidlaan is een recreatieve route en is alleen geopend tussen zonsopgang en zonsondergang en daarmee geen realistisch alternatief voor een fietsroute. Een extra fietspad valt niet binnen de scope van het project.

3.54 (54)

- A. Zienswijze: Stelt dat het plan nog meer aan kracht zou winnen als de historische lanen en relaties duidelijker dan nu behouden en versterkt worden. Dit betreft ondermeer de Oostlaan, de Lange Juffer, de verdwenen Kerkallee en de relatie Dieren - Hof te Dieren.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.2. Niet alle genoemde lanen en relaties maken onderdeel uit van het inpassingsplan. Voor zover de het de inpassing van de Traverse betreft is door de provincie een landschapsplan opgesteld. Ter hoogte van de entree van de Traverse met de kern Dieren wordt door middel van aanplant van bomen gerefereerd aan de voormalige Oostlaan. De Lange Juffer is via een nieuwe route bereikbaar. Het eventueel afsluiten van de Doesburgsedijk valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Rheden.

- B. Zienswijze: Ondersteunt het plan van stichting Twickel om in de Boswachterslaan een overgang voor voetgangers te realiseren.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De overgang voor voetgangers valt niet onder de scope van het project Traverse Dieren.

3.55 (55)

- A. Zienswijze: Reclamant verzoekt zijn reacties die zijn geplaatst op de virtuele site als ingezonden te beschouwen.

Antwoord: In deze nota van beantwoording worden uitsluitend de schriftelijk ingediende zienswijzen beantwoord. Op de website is antwoord gegeven op de daar gestelde vragen. Op de website was ook aangegeven dat de vragen en antwoorden op de website bedoelt waren als hulpmiddel en niet als officiële zienswijze konden worden gezien.

- B. Zienswijze: Stelt dat vrijwel uitsluitend aandacht wordt besteed aan het (doorgaande) autoverkeer vervolgens gekeken is naar restruimte voor andere vervoerswijzen en vraagt over deze keuze goed na te denken.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en 2.8. Daarnaast is nadrukkelijk ook nagedacht over andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld met betrekking tot fietsroutes.

- C. Zienswijze: Stelt vragen met betrekking tot het RVMK in relatie tot het Verkeer Circulatieplan, correctheid van uitgangpunten en aannames; waaronder effecten van de crisis en het al dan niet meenemen van de bussluis op de Doesburgsedijk en éénrichtingsverkeer op de Middelhovenstraat.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1. Daar is nader ingegaan op het RVMK en verkeerskundige uitgangpunten. Het RVMK is in nauw overleg met de regio tot stand gekomen. Flankerende maatregelen op de genoemde wegen maken onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden en zijn geen onderdeel van het inpassingsplan. Zie hiervoor paragraaf 2.2.

- D. Zienswijze: Dient tevens zienswijzen in die primair betrekking hebben op het Verkeer Circulatieplan, o.a. met betrekking tot wegcategorisering en het verkeersveiligheidsplan uit het jaar 2000.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het verkeerscirculatieplan.

- E. Zienswijze: Vraagt een verklaring waarom bij bundeling geen sprake is van toename van het regionaal verkeer.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1. Daar is nader ingegaan op het RVMK en verkeerskundige uitgangspunten. Voor de route van Arnhem naar Zutphen zijn geen andere routes voor handen dan de huidige door de kern van Dieren. Het huidige verkeer maakt dus ook nu al gebruik van deze route. De doelstelling van de Traverse Dieren is bedoeld om de 'passage' van de kern Dieren te verbeteren, maar heeft niet als doel om extra verkeer over deze route te genereren. De uitkomsten van de verkeersberekeningen onderstrepen dit ook.

- F. Zienswijze: Stelt dat door bij bundeling vast te houden aan een oude lanenstructuur onnodig goede alternatieven voor fietsverbindingen vervallen.

Antwoord: In het plan zijn voldoende goede fietsverbindingen opgenomen. Zie hiervoor paragraaf 2.8.

- G. Zienswijze: Stelt dat aan hoofdfietsverbindingen te weinig prioriteit wordt gegeven. In het MER zijn niet de reistijden in beeld gebracht op belangrijke regionale fietsroutes, er is sprake van een behoorlijke achteruitgang van het voorzieningenniveau voor fietsers (schrappen van de spoorkruising op de Burgemeester Willemsestraat) en de bereikbaarheid van het station via secundaire voorzieningen wijkt af van beleidsvoornemens. Er wordt aan voorbijgegaan dat de fietsstructuur ook fijnmazig moet zijn.

Antwoord: In het MER is als onderdeel van de effectbeschrijving voor verkeer niet inzichtelijk gemaakt wat het verschil in reistijden is voor het regionale fietsverkeer. Het fietsverkeer is op een andere wijze beoordeeld. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.6. De provincie is van mening dat met het voorliggende plan goede en veilige fietsverbindingen aanwezig zijn en dat geen sprake is van het achteruitgaan van het fietsvoorzieningenniveau.

- H. Zienswijze: Doet een voorstel voor een alternatieve fietsverbinding naar het station. Reclamant stelt een fietsvoorziening voor parallel aan de zuidzijde van de Traverse Dieren.

Antwoord: Een fietspad langs de Burgemeester de Bruinstraat is niet mogelijk vanwege ruimtegebrek. De fysieke ruimte is niet aanwezig en zou alleen gecreëerd kunnen worden door grond- en vastgoedaankopen ter plaatse. Ook zou de bestaande tunnel Molenweg moeten worden verbreed. Dit alles zou een aanzienlijke kostenverhoging betekenen.

Ter plaatse van het stationsplein ligt de straat Stationsplein en daarover kunnen fietsers gescheiden van het doorgaande verkeer gebruik maken in westelijke- en oostelijke richting.

- I. Zienswijze: Stelt dat het dak van de tunnel Molenweg te smal is om een fietsvoorziening op te nemen naast de geplande twee keer twee rijstroken. Reclamant is niet te spreken over de reactie op de website dat de tunnel Molenweg als een gegeven wordt gepresenteerd en dat bij de tunnel Molenweg is geanticipeerd op de verbreding van de N348. Geeft aan dat over deze tunnel geen goede inspraakmogelijkheid is geweest.

Antwoord: Er is geen fietspad voorzien op de tunnel Molenweg. De inspraak over de aanleg van de tunnel in de Molenweg is door de gemeente al eerder gevoerd en is niet de verantwoordelijkheid van de provincie.

- J. Zienswijze: Stelt dat het fietspadprofiel van de tunnel bij Ellecom te smal wordt uitgevoerd.
Antwoord: De uitvoering van de fietstunnel is conform de CROW normen en principes van duurzaam veilig.
- K. Zienswijze: Plaatst kanttekening bij de onderbouwing van de omgang met landbouwverkeer in relatie tot het fietsverkeer en stelt dat de gemeente en de provincie verschillende visies hebben over het toestaan van landbouwverkeer op de nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur en de traverse.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.8. Het profiel van wegen voor fiets- en landbouwverkeer houdt volgens de principes van duurzaam veilig rekening met deze menging.
- L. Zienswijze: Plaatst kanttekening bij het volgen van de oude lanen te Hof te Dieren in relatie tot het de stationsroute en fietsersaantallen.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.1. Herstel van de oude lanen is één van de doelstellingen van de Traverse. Binnen dit stelsel van oude lanen is het mogelijk een hoogwaardige fietsroute te realiseren.
- M. Zienswijze: Plaatst kanttekening bij het vervallen van de route via de Lange Juffer, in relatie tot routes, bereikbaarheid van het bos en inpassing in relatie tot oude laanstructuren en plaatst kanttekeningen bij de inpassingsmaatregelen ten noorden van het spoor bij de Lange Juffer, omdat deze niet bijdragen aan het herstel van het oude rijksmonument.
Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.6. Er wordt een alternatieve en veilige route gerealiseerd.
De maatregel ten noorden van het spoor is niet bedoeld als een bijdrage aan het herstel van het rijksmonument, maar is een noodzakelijke maatregel in het kader van EHS-compensatie. Dit betreft een door de provincie te realiseren 15 meter brede strook bos. Door de landgoedeigenaar / stichting Twickel is reeds een 15 meter brede strook bos aangeplant. Gezamenlijk wordt deze strook daarmee 30 meter breed.
- N. Zienswijze: Stelt dat een mogelijke bussluis op de Doesburgsedijk leidt tot toename van verkeer in Dieren, terwijl er juist aan gewerkt is om dat te voorkomen. Stelt dat de effecten hiervan voor Dieren niet in beeld zijn gebracht.
Antwoord: De bussluis maakt onderdeel uit van de flankerende gemeentelijke plannen, zoals beschreven in het verkeerscirculatieplan.
- O. Zienswijze: Stelt dat met de plannen de verkeerscirculatie in Dieren Zuid overhoop wordt gehaald en dat de gevolgen hiervan onvoldoende in beeld zijn gebracht, waaronder die van maatregelen op de Doesburgsedijk en de Middelhovenstraat. Tevens is onduidelijk hoe busroutes gaan lopen.
Antwoord: Deze maatregelen en de effecten daarvan maken onderdeel uit van van de flankerende maatregelen uit het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden. Een aantal aansluitingen op de N348 worden weggehaald door de Traverse Dieren. De verkeerskundige gevolgen van de nieuwe inrichting worden in het VCP ingevuld.
- P. Zienswijze: Stelt dat met de gekozen inrichting voor de kruising Wilhelminaweg / Spoorstraat fietsers en voetgangers weer op de tweede plek staan.
Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
- Q. Zienswijze: Stelt dat de inrichting van de kruising Harderwijkerweg / Hoflaan in het inpassingplan en het verkeerscirculatieplan niet overeenkomt.

Antwoord: Deze aansluitingen worden nader op elkaar afgestemd. Het inpassingsplan is op dit punt correct. Vanuit het VCP wordt dit bekeken en aangepast.

- R. Zienswijze: Vindt de situatie bij de Harderwijkerweg niet ideaal voor fietsers die uit Dieren-Noord komen met de bestemming Dieren-Zuid en vraagt of door de gemeente rekening is gehouden van de kosten van de VRI op lange termijn. Reclamant geeft daarbij in de zienswijze verschillende argumenten.

Antwoord: Het kruispunt van de Harderwijkerweg is optimaal vormgegeven conform de daarvoor geldende eisen van Duurzaam Veilig. Een VRI is hierbij een duurzame oplossing.

De door reclamant aangehaalde fietsoversteekplaats maakt onderdeel uit van het kruispunt Harderwijkerweg met de Traverse Dieren. Dit kruispunt is conform de eisen van Duurzaam Veilig ingericht. Afwikkeling van het fietsverkeer op het kruispunt is geregeld met een VRI.

Bij een duurzame weginrichting spelen drie componenten een rol: 'functie', 'vormgeving' en 'gebruik'. Functie en vormgeving zijn in het ontwerp te regelen. 'Gebruik' hangt naast een veilig en logisch ontwerp voor een deel af van het gedrag van de (jeugdige) weggebruikers zelf.

De aantallen fietsers zijn (voornamelijk in de ochtendspits) dermate groot dat deze fietsers bij voorkeur met verkeerslichten de Harderwijkerweg moeten oversteken, waar dan ook. Volgens de provincie is er geen mogelijkheid om fietsers die op de Harderwijkerweg (Dieren-Noord) richting bijvoorbeeld Het Rhedens willen fietsen maar met één oversteek te bedienen. De fietsers die vanaf de Harderwijkerweg (Dieren-Noord) komen zullen altijd óf de Harderwijkerweg en de Noorder Parallelweg moeten kruisen (zoals nu in het plan is opgenomen), óf anders eerst het spoor kruisen waarna vervolgens de oprit richting Arnhem en de afrit richting Harderwijkerweg (drie rijstroken) moet worden gekruist. Deze laatste keus is volgens de provincie minder veilig. Met de oversteek zoals die nu in het plan is opgenomen wordt de meest veilige en aantrekkelijke oversteek gecreëerd, waarbij zoveel mogelijk (jeugdige) fietsers zich aan de verkeersregels zullen houden.

- S. Zienswijze: Stelt dat in plaats van een passerelle met een iets zuidelijkere ligging van de Burgemeester de Bruinstraat een fiets-/voetgangerstunnel weer in beeld komt en deze minder barrièrewerking oplevert.

Antwoord: Zie voor de beantwoording van deze zienswijze paragraaf 2.12.2. Door de toevoeging van een passerelle wordt de verbinding tussen noord en zuid verbeterd. Een verlengde voetgangerstunnel draagt nauwelijks bij aan de verbinding tussen noord en zuid, omdat voetgangers via een parkeervoorziening uitkomen op het zuidelijk plein en dan het lokale verkeer moeten kruisen.

- T. Zienswijze: Wijst op financiële risico's van een parkeergarage aan de noordzijde van het spoor. Afgevraagd wordt of rekening is gehouden met de juiste parkeerbehoefte en verkeer van en naar de parkeergarage.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.12.2. De noodzaak tot een parkeergarage aan de noordzijde van het spoor is daarin beschreven en onderbouwd met een parkeerbalans.

- U. Zienswijze: Heeft onduidelijkheid over de locatie van de Kiss&Ride en stelt dat het ongewenst is als deze in de parkeergarage komt.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De daadwerkelijke uitvoering van de Kiss&Ride is onderdeel van een latere uitwerking en op dit moment nog niet bekend. Een Kiss&Ride voorziening is aan de zuidzijde van het station ter hoogte van het stationsplein voorzien en past binnen de verkeersbestemming in het inpassingsplan.

- V. Zienswijze: Vindt onduidelijk welke verdeling van fietsenstallingen tussen noord en zuid van het spoor wordt gerealiseerd en vindt de toename aan loopafstand tussen de zuidelijke fietsenstalling en het station ongewenst.

Antwoord: De daadwerkelijke uitvoering van fietsenstalling is onderdeel van een latere uitwerking en op dit moment nog niet bekend. De provincie onderschrijft het belang van een korte loopafstand tussen deze voorziening en het station.

- W. Zienswijze: Vraagt of rekening is gehouden met een toename van het aantal treinen en de duur waarop slagbomen gesloten zijn en vraagt van hoeveel treinpassages wordt uitgegaan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de scope van het project in paragraaf 2.2. Er wordt rekening gehouden met een toename van de intensiteit van het spoorgebruik (Programma Hoogfrequent Spoor).

- X. Zienswijze: Merkt op dat het virtueel platform leuk, vernieuwend en goed bruikbaar is, maar dat het niet altijd lukt om de site te benaderen.

Antwoord: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.56 (56)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.57 (57)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.58 (58)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.59 (59)

Zienswijze: Leidt uit de plannen af dat het gemotoriseerde verkeer maximale doorgang krijgt en het langzame verkeer daarom heen is geweven. Vraagt zich af of dat de bedoeling is en doet enkele verbeteruggesties met betrekking tot;

- de fietsovergang van de Harderwijkerweg naar de overweg (twee fietspaden in zijligging);
- de fietspadverbinding vanaf de overweg naar de Doesburgsedijk (geen fietstunnel en veilige oversteken);
- de autoverbinding van de Doesburgsedijk naar de Harderwijkerweg (linksaffer schrappen en rijstroken combineren);
- de autoverbinding van de Harderwijkerweg naar de Doesburgsedijk (hoogstraal);
- parkeergelegenheid bij het station (plaatsen ten zuiden van het station);
- de stedenbouwkundige invulling bij het station (tunnel handhaven).

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.8. In het inpassingsplan is de exacte ligging van fietsvoorzieningen niet vastgelegd. Dit betreft een uitvoeringsaspect.

Daarbij wordt opgemerkt dat de eerste drie suggesties uit de zienswijze niet mogelijk zijn in verband met de verkeersafwikkeling. Daarnaast is een fietstunnel fysiek niet mogelijk, omdat dan een tunnel onder de tunnel van de Traverse moet worden gelegd. Bij de vierde suggestie wordt opgemerkt dat de hoogstraal is gedimensioneerd op de juiste maten.

De laatste twee suggesties betreffen aspecten die onderdeel zijn van het bestemmingsplan 'Dieren-Midden, locatie Stationsgebied' Voor de beantwoording wordt verwezen naar de Nota van zienswijzen bij dit bestemmingsplan.

3.60 (60)

Zienswijze: Constateert dat op het pad voor fietsers en landbouwvoertuigen tussen Dieren en Ellecom zeer gevaarlijke situaties kunnen ontstaan en ziet graag dat fietsers en landbouwvoertuigen gescheiden van elkaar over dit pad gaan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.8.

3.61 (61)

A. Zienswijze: Stelt dat de niet tijdig ter inzage legging van de stukken, hoge prijzen voor de documenten, de omvang van de stukken, in combinatie met de tijd voor bestudering van de stukken een ernstige belemmering van het democratisch proces vormen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.3. De terinzagelegging heeft plaatsgevonden volgens de wettelijke vereisten.

B. Zienswijze: Stelt dat aanvullend onderzoek plaatst dient te vinden in een veel groter studiegebied dan in het MER, waaronder ten noorden van het kruispunt Kanaalweg / Spankerenseweg. Dit omdat maatregelen op de Harderwijkerweg hoofddoelstellingen en uitgangspunten voor subsidie voor het project Traverse Dieren zijn. Het kleine studiegebied in het MER is strijdig met eerdere documenten, definities en reacties. Stelt dat plannenmakers zijn opgehouden met nadenken ten noorden van het kruispunt Kanaalweg/ Spankerenseweg

Antwoord: Bij het onderzoek in het kader van het inpassingsplan en MER zijn de milieueffecten onderzocht die direct verband houden met het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De verandering van de verkeersstromen ten gevolge van het inpassingsplan geeft geen aanleiding de genoemde wegen nader te beschouwen.

C. Zienswijze: Verzoekt voor een gedeelte van de Kanaalweg (oa. ter hoogte van de Kappersweg, Badhuislaan, Imboslaan, Meidoornlaan) en Dieren Noord Oost nader onderzoek over verkeersaantallen, geluid, milieu en natuur te verschaffen, waaronder voor de Meidoornlaan en Badhuislaan.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder B.

D. Zienswijze: Vraagt uitleg over de positieve beoordeling van toename van verkeer op de Kanaalweg in relatie tot de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de kanaalzone.

Antwoord: De landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn niet zozeer gerelateerd aan de verkeersintensiteit, danwel aan de ligging en inpassing van de infrastructuur.

E. Zienswijze: Bestrijdt dat de N786 voldoende capaciteit heeft, verwijst hierbij naar een sheet van een presentatie van de provincie en filevorming tijdens afsluiting van de Harderwijkerweg en vraagt om de geluid- en milieusituatie op de Kanaalweg nader te onderzoeken.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder B.

F. Zienswijze: Bestrijdt de gegeven over de verkeerstoename op de Kanaalweg en vraagt om nieuw onderzoek naar de daadwerkelijke stijging, rekening houdend met reconstructie van de Harderwijkerweg.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder B.

- G. Zienswijze: Heeft enkele zienswijzen specifiek voor het VCP met betrekking tot verkeersstromen, actualiteit van het verkeersveiligheidsplan, de verkeerskundige notitie 2009, visie en beleidsmaatregelen op gebied van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Kanaalweg. Tevens stelt reclamant dat vergroten van de verkeersintensiteit op de Kanaalweg zonder nadere maatregelen die de veiligheid vergroten niet verantwoord is gezien het groot aantal ernstige ongevallen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het verkeerscirculatieplan.

- H. Zienswijze: In het kader van leefbaarheid mist reclamant een onderzoek naar de effecten van de toename van de verkeersaantallen als gevolg van de gewijzigde functie van de Kanaalweg op de nabij gelegen woningen in Dieren Noord Oost ten aanzien van geluid en milieu. Dit is volgens reclamant in de reactienota op de Startnotitie Traverse toegezegd.

Antwoord: In de reactienota op de Startnotitie Traverse is aangegeven dat wanneer de verkeersintensiteiten op de betreffende wegen substantieel veranderen ten gevolge van de realisatie van de Traverse deze wegen behoren tot het studiegebied en ook de effecten op de verkeersveiligheid op deze wegen in beeld zullen worden gebracht.

De verkeerstoename op de wegen waaraan de woningen in Dieren Noord Oost zijn gelegen, veranderen niet substantieel als gevolg van de Traverse Dieren. De geluidstoename op de nabij gelegen woningen in Dieren Noord Oost is hierdoor beperkt. Voor een nadere afbakening van het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2.

- I. Zienswijze: Acht de verstrekte verkeerscijfers in het MER onvolledig en deels onjuist.

Antwoord: Een onderbouwing van de verkeersgegevens is opgenomen in paragraaf 2.9.1.

- J. Zienswijze: Stelt dat onderzocht dient te worden of de parkeergarage elders gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld aan de zuidzijde of ter plaatse van het tankstation. Plaats kanttekeningen bij een onbemande parkeergarage en stelt een parkeervergunningstelsel voor de Oranjebuurt voor.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2.

- K. Zienswijze: Stelt dat de huidige gelijkvloerse toegang tot het station en de voetgangerstunnel behouden dienen te blijven.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- L. Zienswijze: Pleit voor een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de kruising N348 – Harderwijkerweg.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Het is niet mogelijk ter plaatse een ongelijkvloerse kruising te realiseren.

- M. Zienswijze: Geeft aan na ontvangst van de gevraagde onderzoeken daarop aanvullend te reageren.

Antwoord: Zoals bij bovenstaande zienswijzen is aangegeven wordt geen aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Het tweede deel van de zienswijze is eensluidend met de zienswijze van reclamant (47). Voor de samenvatting en beantwoording hiervan wordt verwezen naar die zienswijze.

3.62 (62)

Deze zienswijze is eensluidend met de zienswijze van reclamant (61). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.63 (63)

- A. Zienswijze: Constateert dat Dieren nog meer in tweeën wordt gesplitst dan nu het geval is en vindt dit ongewenst.

Antwoord: Voor de beantwoording van uw zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De provincie deelt stelling van reclamant niet. De gekozen oplossing zorgt voor een vermindering van de barrièrewerking tussen het noorden en zuiden van Dieren. Dit geldt voor autoverkeer, maar ook voor het fietsverkeer.

- B. Zienswijze: Acht de verkeerslichten op de kruising Spankerenseweg N786 een rariteit.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- C. Zienswijze: Stelt dat het voor de burger niet te doen is om door de stukken heen te komen, waarbij sprake is van tegenstrijdigheden en een plangebied met twee verantwoordelijke twee partijen.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie en xxxxxxxxx

- D. Zienswijze: Verwacht dat de burger de dupe wordt omdat als de doorgaande weg klaar is de provincie de handen er vanaf trekt en de gemeente Rheden geen geld heeft.

Antwoord: Voor de beantwoording zijn de scope van het inpassingsplan (paragraaf 2.2) en het thema financiering (paragraaf 2.6) van belang. Het is correct dat flankerende maatregelen, waaronder het verkeerscirculatieplan, door de gemeente getroffen worden. Op 12 december 2012 hebben de gemeente Rheden en de provincie afspraken hierover in een overeenkomst vastgelegd. Hiermee zijn de uit te voeren maatregelen geborgd.

3.64 (64)

- A. Zienswijze: Vraagt op basis van de artikel '1.28 ' af wat nog meer onder straatmeubilair verstaan kan worden.

Antwoord: Onder "straatmeubilair" moet volgens Van Dale, groot woordenboek der Nederlandse taal, worden verstaan "lantaarnpalen, banken e.d. die aan de openbare weg staan" daarnaast geldt hetgeen in het inpassingsplan benoemd is, te weten: " hieronder wordt voor de werking van dit inpassingsplan mede verstaan: (ondergrondse) inzamelbakken voor huishoudafval, -papier, -glas, kleding en andere afvalbakken, toegangsconstructies voor ondergrondse voorzieningen, werken van beeldende kunst, speeltoestellen en draagconstructies voor reclame, alsmedeabri's en kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen"

- B. Zienswijze: Vraagt of in artikel '2.2' sprake is van 'gebouw' of 'geen gebouw'.

Antwoord: Deze regeling geldt voor zowel een gebouw als voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

- C. Zienswijze: Vraagt of in artikel '2.3' sprake is van 'gebouw' of 'geen gebouw'.

Antwoord: Deze regeling geldt voor zowel een gebouw als voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

- D. Zienswijze: Wijst op een typefout 'rereknd' in artikel '3.4.1'.

Antwoord: Dit wordt hersteld.

- E. Zienswijze: Vraagt of in artikel '5.1' en '5.2' sprake is van 'gebouw' of 'geen gebouw'.
Antwoord: Het artikel 'Verkeer' voorziet enkel in bouwwerken, geen gebouwen zijnde zoals: geluidsschermen en geluidwerende voorzieningen, vrijstaande reclame uitingen, erf- en perceelsafscheidings, en tunnels.
- F. Zienswijze: Vraagt zich af welk gebruik bedoeld wordt in artikel '8.1' met 'gronden met archeologische verwachtingswaarde'.
Antwoord: Gebruik 'behoud van archeologische (verwachtings)waarde' wordt toegevoegd aan deze regel.
- G. Zienswijze: Vraagt zich af of in artikel '8.2' echt 'zuilen' bedoeld wordt.
Antwoord: Bedoeld wordt 'zullen'. Dit wordt aangepast.
- H. Zienswijze: Vraagt zich af wat in artikel '8.3' met 'veilen' bedoeld wordt.
Antwoord: Bedoeld wordt 'vellen'. Dit wordt aangepast.
- I. Zienswijze: Stelt dat kennelijk strijdigheid is tussen artikel '8.3' sub 'a' en 'm'.
Antwoord: Sub 'm' geldt in afwijking van hetgeen onder 'a' is opgenomen. Sub 'm' en 'n' vormen een gezamenlijk nieuwe aanhef, dit wordt aangepast.
- J. Zienswijze: Wijst op cirkelredenering met verwijzing naar artikel '8.3.1' in artikel '8.3.1'.
Antwoord: Dit wordt hersteld.
- K. Zienswijze: Stelt dat in artikel '8.3.1' onduidelijk is wat bedoeld wordt met zwaarwichtige redenen.
Antwoord: Deze regeling is vanuit rechtszekerheid uit de gemeentelijke planregeling overgenomen. In het voorkomende geval kunnen andere belangen – welke in zijn algemeenheid ondergeschikt dan wel nevensgeschikt zijn aan het cultuurhistorische belang – zwaarder wegen dat het aan de orde zijnde cultuurhistorische belang. In dat geval dient dit afzonderlijk te worden gemotiveerd en te worden afgewogen naar de omstandigheden van het geval. Te denken valt aan het aspect veiligheid. Dan nog dient schade te worden beperkt door het verrichten van adequaat archeologisch onderzoek. Zodoende is geprobeerd een vangnet te bieden voor onvoorziene omstandigheden aan de ene kant en niettemin een borging te blijven bieden voor de archeologische waarden anderzijds.
- L. Zienswijze: Stelt dat op basis van artikel '8.3.1' alleen een archeologisch onderzoek voldoende is, ongeacht de uitkomst daarvan.
Antwoord: De regels worden aangepast, zodat ook de uitkomst van het onderzoek relevant wordt.
- M. Zienswijze: Vindt onduidelijk dat wordt bedoeld met de bouwregel '9.2' dat 'geen reclameuitingen zijn toegestaan'.
Antwoord: Naast de regels ten aanzien van de betreffende bestemmingen geldt voor deze gronden dat geen reclameuitingen zijn toegestaan. Deze regel wordt verduidelijkt
- N. Zienswijze: Stelt dat, afgezien van de dubbele tekst in artikel '5.2.1 sub d' en '12.2 sub c', onduidelijk is tot welke diepte (11 of 12 meter) een tunnel is toegestaan.
Antwoord: 'Sub c' wordt aangepast. De zinsnede 'behoudens maximaal 11 meter bedraagt' wordt verwijderd.

- O. Zienswijze: Verwijst ten behoeve van artikel '13.1.1' naar de juiste omgang met gebiedsaanduidingen.

Antwoord: Het inpassingsplan wordt hierop aangepast.

- P. Zienswijze: Constateert dat de artikelen '6' en '7' met betrekking tot 'Overig - Buitenplaats' en 'Leiding-Gas' ten opzichte van SVBP2008 omgekeerd zijn weergegeven.

Antwoord: Dit wordt hersteld.

- Q. Zienswijze: Stelt dat de toelichting op artikel 13 met betrekking tot Algemene aanduidingsregels niet klopt met de regels.

Antwoord: Dit wordt hersteld.

- R. Zienswijze: Constateert dat nergens wordt ingegaan op de gevolgen gedurende de aanlegperiode en verzoekt deze omissie te herstellen zodat een goede integrale beoordeling van de maatschappelijke uitvoerbaarheid mogelijk is.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.11.

Uitvoering wordt als zodanig niet geregeld in een inpassingsplan.

3.65 (65a en 65b)

(65a)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

(65b)

- A. Zienswijze: Verzoekt de mogelijkheid voor meerdere kleine parkeervoorzieningen, ook ten zuiden van het spoor, te onderzoeken.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Ten zuiden van het station is onvoldoende ruimte voor een parkeergarage.

Deze zienswijze is verder overeenkomstig met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.66 (66)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (60). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.67 (67)

- A. Zienswijze: Stelt dat de voorgenomen parkeergarage qua grootte niet past in het dorpse karakter van Dieren, vraagt welk geluideffect de garage heeft voor direct omwonenden en vraagt hoe serieus de invloed van de parkeergarage aan de noordzijde van het spoor is onderzocht.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- B. Zienswijze: Stelt dat de Harderwijkerweg conform Duurzaam Veilig moet worden ingericht. Volgens reclamant zijn er geen verdere plannen om de veiligheid te bevorderen. Reclamant stelt dat de

voorzien verkeerssituatie ter hoogte van de polikliniek niet acceptabel is. Reclamant stelt voor de wegversmalling te verplaatsen naar voor of op de spoorwegovergang.

Antwoord: De Harderwijkerweg wordt conform Duurzaam Veilig ingericht, inclusief de ontsluiting voor de polikliniek. De verkeerssituatie is derhalve verkeerskundig acceptabel evenals de ligging van de wegversmalling. Er wordt geen aanleiding gezien dit aan te passen.

- C. Zienswijze: Stelt dat door het vervallen van de aansluiting van de Noorder Parallelweg een belangrijke en veilige toegangsweg voor reclamant wordt ontnomen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. De aansluiting van de Noorder Parallelweg komt niet te vervallen, maar wordt verplaatst.

- D. Zienswijze: De gemeente Rheden is eigenaar van de panden grenzend aan het perceel van reclamant. Eind 2006 zijn afspraken gemaakt over de te realiseren erfafscheiding tussen de parkeergarage en het erfgebied van reclamant met toenmalig wethouder Wilschut. Reclamant verzoekt voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden een inspectie uit te voeren en de erfafscheiding te plaatsen voorafgaande aan de bouwwerkzaamheden voor de erfafscheiding.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

3.68 (68)

- A. Zienswijze: Stelt dat het plan geen invulling geeft aan de gevolgen van de toenemende verkeersbelasting op de kruising Harderwijkerweg / Badhuislaan waarvoor aparte fietsvoorzieningen worden aanbevolen

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Deze kruising valt buiten de scope en het plangebied voor de Traverse. Er is geen aanleiding tot maatregelen op deze kruising vanwege de Traverse.

- B. Zienswijze: Verzoekt de visie uit te breiden met een oplossing die voorkomt dat de extra verkeersdruk afgewikkeld gaat worden via de Harderwijkerweg.

Antwoord: Deze visie is onderdeel van het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden.

- C. Zienswijze: Vraagt bijzondere aandacht voor de gevolgen van de regionale ontwikkeling voor Soeren.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.69 (69)

Zienswijze: Kan zich niet vinden in het VCP, dat in concreetheid tekort schiet als evenwichtig en duidelijk beleidsplan. Stelt oa. een verkeersplan voor met een binnen- en een buitenring en vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum en de verbinding met Dieren Zuid (tunnel Harderwijkerweg)

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het verkeerscirculatieplan. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden. Een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Harderwijkerweg is als alternatief in het MER onderzocht, maar bij de integrale afweging van het voorkeursalternatief is geconstateerd dat het gekozen voorkeursoplossing beter functioneert.

3.70 (70)

Deze zienswijze is vervallen.

Antwoord: Deze zienswijze heeft alleen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied'. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

3.71 (71)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.72 (72)

- A. Zienswijze: Pleit ervoor de procedures van verkeerscirculatieplan, bestemmingsplan en inpassingsplan gelijktijdig te behandelen.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragrafen 2.3 en 2.7. De procedures zijn zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

- B. Zienswijze: Stelt dat bij gemeente en provincie geen samenwerking met de bevolking is.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.5. De provincie heeft samen de gemeente diverse contactmomenten en mogelijkheden georganiseerd en kan zich niet vinden in deze stelling.

- C. Zienswijze: Vindt de stedenbouwkundige invulling van het station slecht.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- D. Zienswijze: Pleit voor een zo groot mogelijk deksel op de tunnelbak.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De voorziene 'deksel' op de tunnelbak biedt voldoende ruimte om het busstation te kunnen realiseren. Er is geen aanleiding het deksel te vergroten.

- E. Zienswijze: Vindt het inpassingsplan bij het station onoverzichtelijk met dubbele parallelwegen. Constateert dat landbouwverkeer wettelijk door de tunnelbak mag, dat Kiss&Ride op dezelfde plek is als de bushaltes en dat parkeervoorzieningen aan de zuidzijde van het station verdwenen zijn.

Antwoord: Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Het stationsplein biedt voldoende ruimte aan de daar benodigde functies en de ontsluiting hiervan vindt op een overzichtelijke wijze plaats. Aan de zuidzijde van het station is onvoldoende ruimte voor een parkeervoorziening. Uit oogpunt van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de N348.

- F. Zienswijze: Constateert dat fietsenstallingen aan de zuidzijde ver van de ingang zijn gepland en vraagt hoeveel stallingen er komen aan de noord- en zuidkant en op grond waarvan.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. Het betreft een uitvoeringsaspect en geen planologisch aspect dat in een inpassingsplan wordt vastgelegd. Fietsenstallingen zijn opgenomen in de routing zoals weergegeven in de toelichting van het inpassingsplan. De fietsenstalling komt zo dicht mogelijk bij de perronopgang, gelet op de routing van de fietsroutes. De aantallen van de fietsenstallingen worden per locatie aan noord- en zuidzijde in overleg met NS bepaald.

- G. Zienswijze: Stelt op basis van handtekeningen dat geen draagvlak is voor een parkeergarage in de wijk.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- H. Zienswijze: Stelt dat de afmetingen van de parkeergarage niet op de Dierense schaal zijn.

Antwoord: Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

- I. Zienswijze: Heeft onduidelijkheid over de toegang van de parkeergarage en geeft aan dat deze in de plannen van de gemeente en de provincie verschilt.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De parkeergarage zelf en de toegang daartoe worden geregeld in het bestemmingsplan van de gemeente Dieren. Hiervoor wordt verwezen naar de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. De toegang, zoals opgenomen in dat plan, wordt nader afgestemd op het inpassingsplan.

- J. Zienswijze: Constateert dat door de parkeergarage de Noorder Parallelweg wordt geblokkeerd en stelt dat deze verbinding essentieel is voor de verkeerscirculatie in de wijk en de rest van Dieren.

Antwoord: De maatregelen die effect hebben op de Noorder parallelweg worden getroffen door de gemeente Rheden. De zienswijze wordt beantwoord in de Nota Zienswijzen van de gemeente Rheden voor het bestemmingsplan Dieren-Midden, locatie Stationsgebied.

- K. Zienswijze: Constateert dat een beeldkwaliteitsplan en welstandsnota over de parkeergarage ontbreekt en stelt voor deze gezamenlijk met stedenbouwkundig plan, VCP en inpassingsplan (zuidzijde station) in één plan tegelijkertijd ter inzage te leggen.

Antwoord: De procedures van VCP, bestemmingsplan en inpassingsplan zijn zoveel als mogelijk op elkaar afgestemd. Zie hiervoor paragrafen 2.3 en 2.7. Voor zover het de inpassing van de Traverse betreft is hiervoor door de provincie een landschapsplan opgesteld. Voor de Traverse zal nadere detaillering plaatsvinden die past binnen de vastgelegde scope en in het najaar van 2013 wordt vastgelegd. In het kader van het inpassingsplan volstaat het reeds opgestelde landschapsplan.

- L. Zienswijze: Maakt bezwaar tegen de bestemmingswijziging van 'wonen' naar 'verkeer'.

Antwoord: Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden en wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.

- M. Zienswijze: Reclamant vindt het jammer dat de tunnel onder het spoor bij de Harderwijkerweg niet wordt opgenomen en stelt dat de tunnel van de Kanaalweg uit een andere begroting hoort te komen.

Antwoord: Een onderdoorgang is niet mogelijk met een tunnelbak, zie ook paragraaf 2.12.3. De stelling ten aanzien van de begroting wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.73 (73)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.74 (74)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.75 (75)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.76 (76)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.77 (77)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.78 (78)

Deze zienswijzen is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.79 (79)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.80 (80)

A. Zienswijze: Verzoekt de bolle vorm van es tussen de Hofstetterlaan en de Ellecomsedijk te herstellen en de es hiervoor circa één meter te verhogen, waarmee ook geluid op de woning afneemt.

Antwoord: In het landschapsplan is richting gegeven aan deze wens. De maatregelen ligt echter buiten het plangebied van het inpassingsplan (paragraaf 2.2) en maakt onderdeel uit van de herinrichting/ ontwikkeling van Hof te Dieren.

B. Zienswijze: Vreest waardedaling van de woning omdat deze zowel voor als achter weinig bescherming heeft tegen geluid van de Ellecomsedijk.

Antwoord: Voor de beantwoording met betrekking tot planschade wordt verwezen naar paragraaf 2.10. Indien reclamant van mening is dat sprake is van waardevermindering dan kan een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend.

C. Zienswijze: Stelt voor om het vroeg-middeleeuws Kerkepad enige accentuering te geven met beplanting.

Antwoord: In het landschapsplan bij het inpassingsplan is geen invulling gegeven aan deze wens. Het Kerkepad ligt buiten het plangebied van het inpassingsplan (paragraaf 2.2) en maakt onderdeel uit van de herinrichting/ ontwikkeling van Hof te Dieren.

D. Zienswijze: Dienst tevens een zienswijze in met betrekking tot het hogere waardenbesluit.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verder verwezen naar het hogere waardenbesluit.

3.81 (81)

Deze zienswijze is komen te vervallen. Zienswijze had alleen betrekking op hogere waardenbesluit.

Antwoord: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het hogere waardenbesluit.

3.82 (82)

Deze zienswijze betreft dezelfde zienswijze als zienswijze 7. Deze brief is gelet op het onderwerp door de gemeente opgestuurd aan de provincie. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.83 (83)

Zienswijze: Verzoekt wethouder van de gemeente Rheden de hinder op de wijk Dalstein te Ellecom tot een minimum te beperken en wil dit in een gesprek graag nader toelichten.

Antwoord: De kwestie, zoals genoemd in de zienswijze, valt buiten de scope van het project Traverse Dieren.

3.84 (84)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (19). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.85 (85)

A. Zienswijze: Dient een zienswijze in op het hogere waarden besluit met betrekking tot een 'onthefing' op het beschermde dorpsgezicht, schermen langs de tunnel, handhaving van de maximum snelheid en 'stijgend verkeer' uit de tunnelbak. Vraagt wat gedaan wordt om deze zaken aan te pakken en of hiermee rekening is gehouden bij het berekenen van alle waarden.

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt tevens verwezen naar het hogere waardenbesluit.

B. Zienswijze: Vraagt of van de kop van de Spoorstraat nog naar Zutphen en Arnhem gereden kan worden.

Antwoord: Reclamant kan via de Spoorstraat zowel linksaf (richting Zutphensestraat) als rechtsaf naar de Wilhelminaweg/N348.

C. Zienswijze: Vindt verwarrend dat in de rapporten 'toekomstige bebouwing' staat vermeld op nog niet aangekochte percelen, waarop door de gemeente Rheden krachtens de WVG een voorkeursrecht is gevestigd en vraagt hierover opheldering.

Antwoord: Het gevestigde voorkeursrecht is niet van toepassing op de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft. Eventuele toekomstige bebouwing maakt geen onderdeel uit van het inpassingsplan.

3.86 (86)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.87 (87)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.88 (88)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.89 (89)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.90 (90)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.91 (91)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.92 (92)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.93 (93)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.94 (94)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.95 (95)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.96 (96)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.97 (97)

A. Zienswijze: Vraagt zich af of voldoende is nagedacht over geluiddempende maatregelen, bijvoorbeeld geluiddempende bekleding van wanden van de tunnelbak en instellen van 30 km/uur op de ventweg.

Antwoord: In het kader van het hogere waardenbesluit is aandacht besteed aan geluidwerende en geluidreducerende maatregelen. Hierbij wordt invulling gegeven aan een wettelijke plicht, zoals beschreven in paragraaf 2.9.2. Aanvullend zal in het kader van de uitvoering bekeken worden of geluidweerskaatsing van de wanden bovenop de reeds voorgestelde maatregelen gunstig beïnvloed kan worden.

De door reclamant bedoelde ventweg, Stationsplein 18 tot en met 24, is aangeduid als erftoegangsweg 1/ wijkverzamelweg. Hiervoor geldt een snelheidsregime van 30 km/u.

B. Deze zienswijzen is vervolgens overeenkomstig met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

- C. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.
Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden.
- D. Zienswijze: Dient tevens een zienswijze in op het verkeerscirculatieplan.
Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het verkeerscirculatieplan van de gemeente Rheden.

3.98 (98)

- A. Zienswijze: Maakt zich zorgen over de waarde van zijn woning vanwege de parkeergarage.
Antwoord: Voor de beantwoording met betrekking tot planschade wordt verwezen naar paragraaf 2.10. Indien reclamant van mening is dat sprake is van waardevermindering vanwege de parkeergarage dan kan een verzoek worden ingediend bij de gemeente om vergoeding van planschade.
- B. Deze zienswijze is verder overeenkomstig met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.99 (99)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.100 (100)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.101 (101)

Deze zienswijze is in overeenstemming met het eerste gedeelte (tot de vragen) van de zienswijze van reclamant (38). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.102 (102)

Deze zienswijze is dezelfde als zienswijze 59. Gelet op het onderwerp is de zienswijze door de gemeente naar de provincie gestuurd.

3.103 (103)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.104 (104)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.105 (105)

Reclamant heeft een tweetal zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn grotendeels overeenkomstig met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze. Daarnaast heeft reclamant een tweetal punten in de reactie opgenomen:

A. Zienswijze: Plaats kanttekening bij de parkeergarage in een rustige woonbuurt, geeft aan dat de toegang tot garage nog niet geregeld is en de bereikbaarheid van het station slechter wordt.

Antwoord: Voor beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.12.2. De parkeergarage zelf en de toegang daartoe worden geregeld in het bestemmingsplan van de gemeente Dieren. Hiervoor wordt verwezen naar de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. De toegang, zoals opgenomen in dat plan, wordt nader afgestemd op het inpassingsplan.

B. Zienswijze: reclamant stelt dat een provinciale weg door een plaats niet zou mogen

Antwoord: Een provinciale weg door een kern is mogelijk. Normaliter wordt gekozen voor een rondweg. Een rondweg is voor de kern van Dieren en deze specifieke situatie niet mogelijk. De huidige tracés van de N348 en N786 zijn reeds provinciale wegen.

3.106 (106)

Deze zienswijze is in overeenstemming met die van reclamant (7). Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar die zienswijze.

3.107 (107)

Zienswijze: Is van mening dat het bestemmingsplan voor het stationsgebied niet dient te worden uitgevoerd en het parkeerprobleem anders dan met de parkeergarage moet worden vormgegeven vanwege; aantasting woon- en leefgenot, waardevermindering van de woning en luchtvervuiling, trilling en geluid. Is van mening dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieve locaties.

Antwoord: Deze zienswijze wordt beantwoord in de separate Nota van Beantwoording bij het ontwerpbestemmingsplan 'Dieren Midden, locatie stationsgebied' van de gemeente Rheden. Alternatieve locaties voor de parkeergarage zijn in een vroeg stadium onderzocht en afgefallen. Er is bijvoorbeeld onvoldoende ruimte voor een parkeergarage ten zuiden van het station. Zie hiervoor paragraaf 2.12.2.

Zienswijzennota Traverse Dieren

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 14 mei 2013

Kenmerk 236832

Definitief, 3 mei 2013

4 Toetsingsadvies milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. heeft 7 maart 2013 een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht. Naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies is een aanvulling op de passende beoordeling opgesteld, die aan de Commissie m.e.r. is verstrekt met het verzoek om een definitief toetsingsadvies. De aanvulling is geïntegreerd in de passende beoordeling bij het inpassingsplan. De aanvulling beschrijft voor de drie relevante Natura 2000 gebieden Veluwe, Uitwaarden IJssel en Landgoederen Brummen wat de planbijdrage is en bevat ecologische onderbouwde conclusies over de planbijdragen. Voor één habitattype zijn afspraken gemaakt over mitigerende maatregelen.

Op 1 mei 2013 heeft de Commissie m.e.r. het definitieve toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie is van oordeel dat een ecologische onderbouwing ontbreekt waarom een geringe toename van de stikstofdepositie als gevolg van het plan geen gevolgen heeft op voor stikstof gevoelige habitattypen. Naar het oordeel van de provincie gaat de Commissie hierbij niet in op de voor de passende beoordeling relevante vraag, namelijk of significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelen als gevolg van het plan met zekerheid kunnen worden uitgesloten. In de aanvulling bij de passende beoordeling is op ecologische gronden geconcludeerd dat de zeer geringe toename van de stikstofdepositie (0,1 en 0,2 mol/ha/jr) de natuurlijke kenmerken van de verschillende habitattypes niet aantast en het bereiken van een goede staat van instandhouding niet belemmert, waardoor er geen significant negatief effect is op de instandhoudingsdoelen. Naar het oordeel van de provincie is de door de Commissie in het definitieve toetsingsadvies gewenste aanvullende informatie over de stikstofdepositie, trends en effecten niet relevant voor de conclusie die in de passende beoordeling is getrokken. De provincie is dan ook van oordeel dat geen essentiële informatie ontbreekt.

Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. enkele aanbevelingen gedaan:

Probleemanalyse en doelbereik

De Commissie adviseert bij de toelichting bij het inpassingsplan de mate waarin de alternatieven bijdragen aan het oplossen van de huidige én toekomstige problemen nog expliciet te maken in verhouding tot de (milieu)gevolgen enerzijds en kosten anderzijds.

Antwoord: In het MER Traverse Dieren zijn de effecten op de omgeving van de verschillende oplossingsrichtingen voor de Traverse Dieren - waar mogelijk kwantitatief - uitgewerkt en vergeleken met de referentiesituatie. Deze kwantitatieve gegevens zijn gebruikt voor de beoordeling van de mate waarin de oplossingsrichtingen de problemen oplossen en daarmee bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen. In het inpassingsplan is de mate waarin het voorkeursalternatief bijdraagt aan het oplossen van de huidige en toekomstige problemen samenvattend beschreven.

Basis- en referentiejaar verkeersmodel

De Commissie adviseert de betrouwbaarheid van de uitkomsten van het model aan te tonen door de uitkomsten van het model bijvoorbeeld te vergelijken met recente tellingen en met de uitkomsten van het RVMK model, dat halfjaarlijks wordt geactualiseerd. De Commissie adviseert deze informatie en informatie over de uitgangspunten voor het toekomstjaar vervolgens bij de toelichting bij het inpassingsplan te presenteren.

Antwoord: Voor de verkeersberekeningen ten behoeve van de Traverse Dieren is gerekend met het meest actuele model dat beschikbaar is: het Regionale Verkeersmodel (RVMK-model) najaar 2011. Hierin zijn de nieuwste ontwikkelingen verwerkt, waaronder het nieuwe Nationale verkeersmodel (NRM) en recente tellingen. Het model is goedgekeurd door de Regio waaronder de gemeente

Rheden valt. Voor het MER is eerder het RVMK-model najaar 2008 gebruikt. Het nieuwe RVMK-model 2011 laat voor de toekomst (2020 en 2030) dezelfde lijn zien als het RVMK-model 2008. Het RVMK-model betreft een zogenaamd 'statisch' model dat inzicht geeft in de verkeersstromen over de verschillende wegen. Om op kruispuntniveau te toetsen of het verkeer op de juiste wijze en tijdig afwikkelt, zijn in het kader van het MER en inpassingsplan kruispuntberekeningen uitgevoerd met dynamische verkeersmodellen. Deze berekeningen wijzen uit dat alle kruispunten van de Traverse in de toekomst beschikken over een gedegen kruispuntafwikkeling. In de berekeningen is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen op het spoor (o.a. Programma Hoogfrequent Spoor) die er toe leiden dat de spoorbomen ter hoogte van de kruisingen met de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg vaker dicht zullen gaan.

5 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan

Bij vaststelling van het inpassingsplan is sprake van een gewijzigde vaststelling op onderdelen. In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen opgenomen voortkomend uit de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen. Naast de hieronder genoemde wijzigingen zijn redactionele wijzigingen doorgevoerd, ondermeer ter verbetering van de leesbaarheid. Tot slot zijn de wijzigingen van de regels verwoord.

5.1 Toelichting

Paragraaf 1.1 Aanleiding en doel

De paragraaf 1.1 Aanleiding en doel is aangepast op basis van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de opgestelde MER aanvulling.

Paragraaf 3.4 Voorkeursalternatief

De paragraaf 3.4 Voorkeursalternatief is aangepast op basis van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de opgestelde MER aanvulling. Een beschrijving van beide stukken is toegevoegd in paragraaf 3.4.

Paragraaf 6.1 Verkeer

Op advies van de Commissie m.e.r. is een beschrijving van het basis- en referentiejaar van het verkeersmodel toegevoegd aan paragraaf 6.1.

Paragraaf 6.2 Geluid

Naar aanleiding van zienswijze (80) is het akoestisch onderzoek aangepast in verband met een nadere doorrekening van de Ellecomsedijk. Dit had te maken met reconstructie Ellecomsedijk. Als gevolg van het aangepaste onderzoek is de paragraaf Akoestiek aangepast en is de bijlage akoestisch onderzoek aangepast. Deze wijzigingen betreft een ambtshalve wijziging.

Paragraaf 6.6 Water

De paragraaf 6.6 Water is aangepast op basis van de te realiseren bergingscapaciteit en de ligging in grondwaterbeschermingsgebied. Dit is ambtshalve wijziging.

Paragraaf 6.7 Landschap en cultuurhistorie

Paragraaf 6.7 Landschap en cultuurhistorie is aangepast op basis van het aangepaste landschapsplan. Het aangepaste landschapsplan is gewijzigd opgenomen in de bijlage bij de toelichting. In het landschapsplan is een nadrukkelijker onderscheid aangebracht in realisatie en wensen. Als gevolg van het gewijzigde plan zijn wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 6.7. Daarnaast is de subparagraaf archeologie gewijzigd ten aanzien van de archeologische verwachtingswaarde. Beide wijzigingen betreffen ambtshalve wijzigingen.

Paragraaf 6.8 Ecologie

De paragraaf 6.8 Ecologie is aangepast op basis van de aangepaste rapportages (de gewijzigde onderzoeken - natuurtoets, Passende beoordeling, toetsing EHS en mitigatie en compensatie plan - zijn als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd. De passende beoordeling is aangepast op het advies van de commissie m.e.r., de overige natuuronderzoeken zijn ambtshalve gewijzigd en verder uitgewerkt ten aanzien van de benodigde mitigatie en compensatie.

7.3 Juridische planbeschrijving

Als gevolg van zienswijze van reclamant (64) zijn wijzigingen doorgevoerd in de juridische planbeschrijving.

5.2 Regels

Naar aanleiding van zienswijze van reclamant (64) zijn diverse wijzigingen doorgevoerd in de regels (3.4.1, 6, 7, 8.1, 8.2, 8.3, 12.2, 13.1.1).

Artikel 5 verkeer

Mede naar aanleiding van zienswijze van reclamant (46) is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parallelweg' opgenomen in het artikel Verkeer. Dit om de voorziene parallelweg te borgen in het inpassingsplan.

5.3 Verbeelding

Plangrens

Als gevolg van de gewijzigde natuuronderzoeken is de plangrens aangepast ten aanzien van de benodigde natuurcompensatie. Daarnaast is de plangrens aangepast om het benodigde grondgebruik bij Hof te Dieren te minimaliseren en is de plangrens nader afgestemd op de plangrens van het bestemmingsplan 'Dieren-Midden, locatie stationsgebied'. Deze afstemming was benodigd ten behoeve van de aansluiting van de Noordelijke Parallelweg op de Harderwijkerweg.

Archeologisch dubbelbestemming

De wijzigingen in paragraaf 6.7 van de toelichting ten aanzien van de archeologische verwachtingswaarde resulteert in een aangepaste begrenzing van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologisch aandachtsgebied'. Dit betreft een ambtshalve wijziging.

Aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parallelweg'

Mede naar aanleiding van zienswijze van reclamant (46) is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parallelweg' toegevoegd op de verbeelding om te borgen dat ter plaatse wordt voorzien in een parallelvoorzieningen.

Aanduiding 'tunnel'

De aanduiding 'tunnel' is aangepast op de exacte ligging van de tunnel. Dit betreft een ambtshalve wijziging.