

Reactienota

Traverse Dieren

projectnr. 236832
revisie 0.4
november 2012

Opdrachtgever

Provincie Gelderland

datum vrijgave	beschrijving revisie 0.4	goedkeuring	vrijgave
november 2012	definitief	P.F.G.M. Kennes	C.H.A Helmes

Datum van uitgave:

30 oktober 2012

Contactadres:

Mijnweg 3
6167 AC Geleen
Postbus 17
6160 AA Geleen

Copyright © 2012

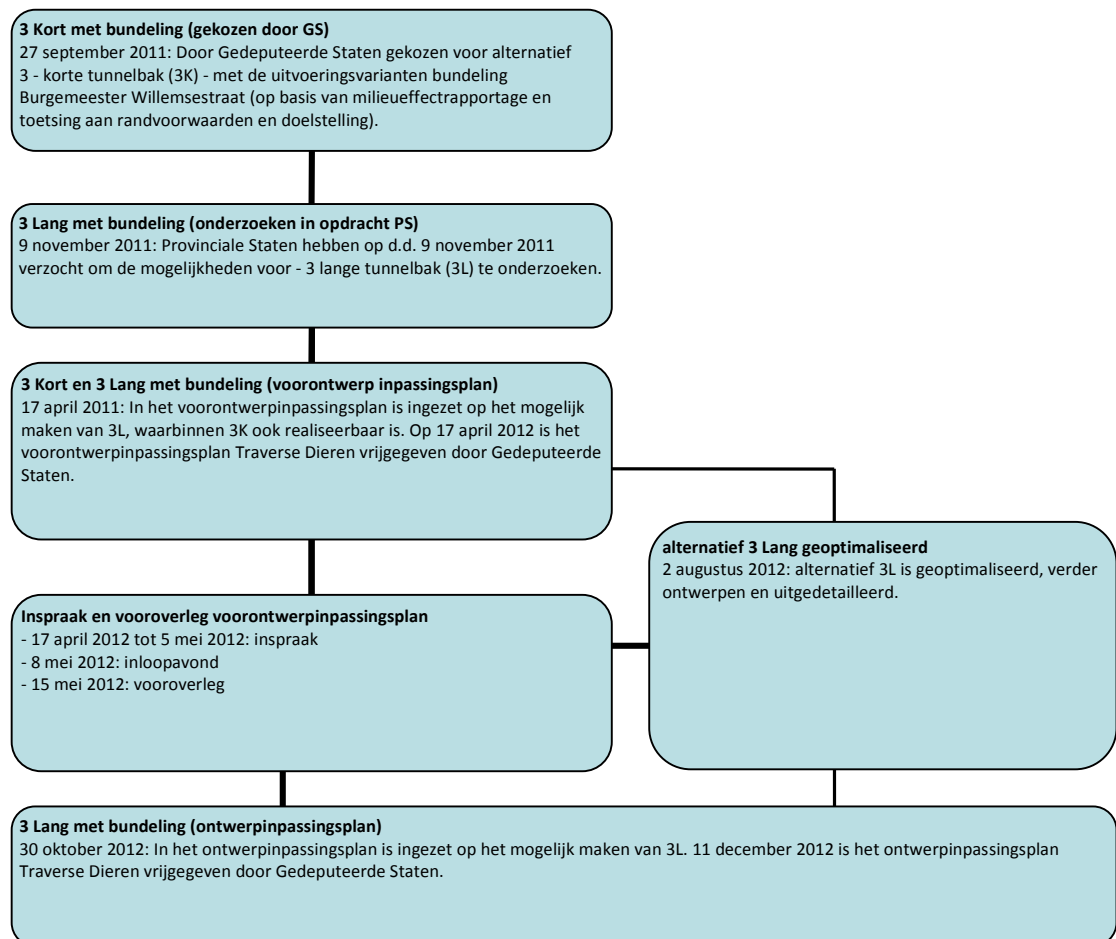
Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd 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	3
1.1	Achtergrond.....	3
1.2	Inspraak en vooroverleg	3
1.3	Werkwijze behandeling (inspraak)reacties.....	4
1.3.1	<i>Verzamelen van (inspraak)reacties</i>	<i>4</i>
1.3.2	<i>Waardevolle informatie</i>	<i>4</i>
2	Vooroverleg en gewijzigd ontwerp	5
2.1	Aanleiding.....	5
2.2	Geoptimaliseerd ontwerp	5
2.2.1	<i>De inrichting van de weg.....</i>	<i>6</i>
2.3	Vooroverleg	8
2.4	Reactie RCE	12
2.5	Reactie Waterschap	14
2.6	Reactie Gasunie	14
3	Beantwoording reacties	15
3.1	Aanleiding en insprekers.....	15
3.2	Hinder van de omgeving	15
3.3	Alternatieven	18
3.4	Ontwerp.....	19
3.5	Planning	22
3.6	Nabijgelegen wegen.....	23
3.7	Stationsinrichting.....	25
3.8	Kruisingen Traverse Dieren - onderliggend weggennet	27
3.9	Communicatie.....	29
4	Overzicht wijzigingen inpassingsplan	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Verbeelding.....	31
4.3	Regels	31
4.4	Toelichting	31



figuur 0.1 processchema keuzes Traverse Dieren

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De provinciale weg N348 door Dieren (Burgemeester de Bruinstraat) kan het verkeer niet goed verwerken. Vooral niet tijdens de drukke ochtend- en avondspits. Bewoners en automobilisten ervaren de weg als druk en onveilig. Bovendien vormen de weg en het spoor een barrière die het dorp Dieren in tweeën snijdt. Deze problemen worden in de toekomst groter door de toename van de hoeveelheid verkeer. Het provinciale project Traverse Dieren moet voor deze problemen een oplossing bieden. De provincie Gelderland werkt voor de Traverse Dieren samen met de gemeente Rheden, die verantwoordelijk is voor de herinrichting van het stationsgebied in Dieren.

1.2 Inspraak en vooroverleg

In figuur 0.1 zijn de gemaakte keuzes ten aanzien van de Traverse Dieren inzichtelijk gemaakt. Op 17 april 2012 is het voorontwerpinpassingsplan Traverse Dieren vrijgegeven door Gedeputeerde Staten (GS). Dit plan vervangt straks de vigerende bestemmingsplannen en is vereist om de weg door Dieren te kunnen reconstrueren. Zowel de reconstructievariant met een korte als een lange tunnelbak is binnen het voorontwerpinpassingsplan te realiseren. In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpinpassingsplan 'Traverse Dieren' in een integraal overleg besproken met de volgende instanties:

- Provincie Gelderland;
- ProRail;
- gemeente Rheden;
- Rijksdienst voor cultuurhistorisch erfgoed;
- Gasunie;
- Vitens;
- Veiligheidsregio en Brandweer Rijn / IJssel;
- Waterschap Veluwe en Rijn & IJssel/ Rijkswaterstaat.

Daarnaast is het plan toegelicht aan belangstellenden op een inloopavond d.d. 8 mei 2012. Gedurende deze inloopavond zijn diverse reacties ingediend middels reactieformulieren en daarna per mail of brief. Het was mogelijk in te spreken op de stukken van 17 april 2012 tot 5 mei 2012. Voorliggend stuk is de "Reactienota voorontwerp Traverse Dieren". In deze nota is ingegaan op de diverse (inspraak)reacties. Daarnaast wordt ingegaan op het vooroverleg.

Doel van de (inspraak)reacties/vooroverleg op het voorontwerpinpassingsplan is het toetsen van de stukken en het bevoegd gezag te wijzen op bepaalde bijzonderheden. Het gevolg hiervan kan zijn dat bepaalde onderwerpen in het ontwerpinpassingsplan nader worden onderzocht of aangepast. Na de behandeling van de inspraak- en overlegreacties is het ontwerp van het inpassingsplan opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan wordt conform de Algemene wet bestuursrecht vervolgens ter visie gelegd voor een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijzen op het ontwerpinpassingsplan in te brengen.

1.3 Werkwijze behandeling (inspraak)reacties

1.3.1 Verzamelen van (inspraak)reacties

Alle binnengekomen reacties zijn individueel beantwoord. Veel reacties betreffen dezelfde onderwerpen en daarom zijn overeenkomende (inspraak)reacties gerubriceerd. Alle (inspraak)reacties zijn op basis van inhoud thematisch ingedeeld. In Hoofdstuk 2 is een overzicht/tabel opgenomen waar indieners kunnen zien bij welke thema's de ingediende reacties zijn beantwoord. Indieners wordt aangeraden om ook de overige reacties uit de betreffende rubriek te lezen. Hierdoor wordt het mogelijk:

- om een beeld te vormen van de reacties van de andere insprekers;
- en een completer antwoord te krijgen op de door de individuele insprekers (op)gestelde vragen/zienswijzen.

1.3.2 Waardevolle informatie

Een groot aantal insprekers heeft door middel van de ingediende reactie waardevolle (gebieds)kennis ingebracht. Bij de toekomstige onderzoeken die in het kader van dit inpassingsplan zijn en worden uitgevoerd, is deze (gebieds)kennis meegenomen.

Naast waardevolle kennis geven de reacties ook inzicht in de zorgen die leven onder de belanghebbenden in het gebied.

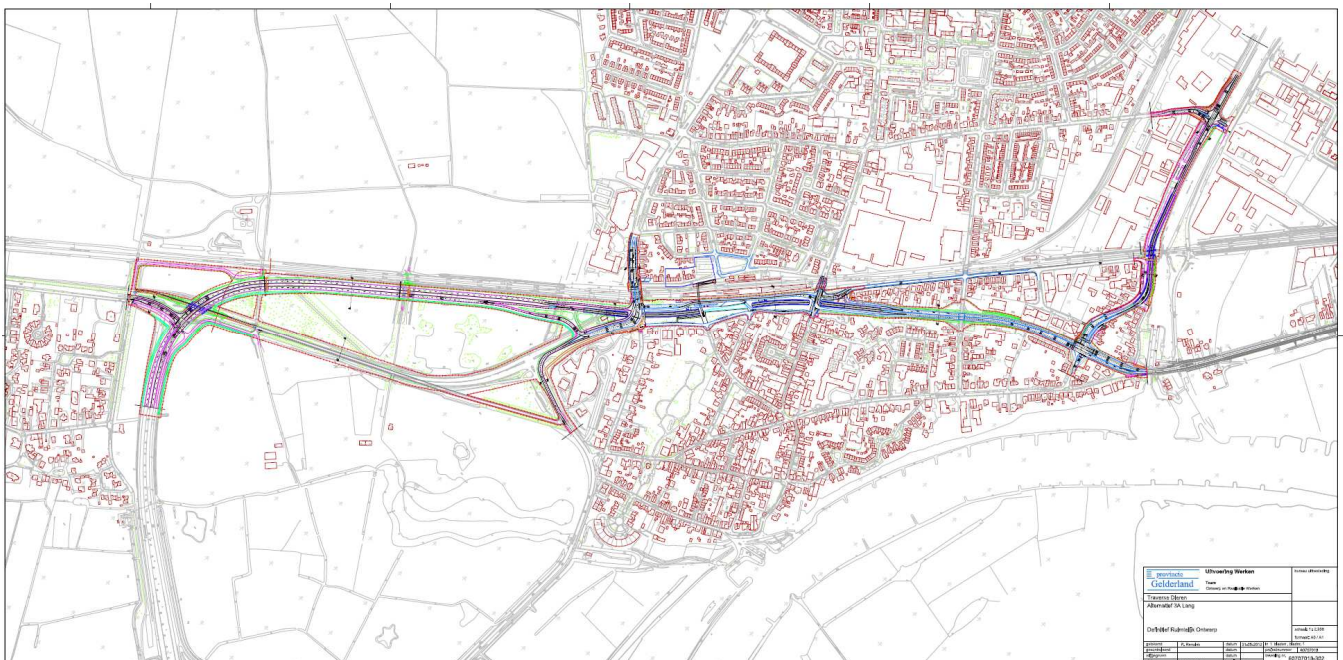
2 Vooroverleg en gewijzigd ontwerp

2.1 Aanleiding

In dit hoofdstuk is ingegaan op het gewijzigd ontwerp en is ingegaan op het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro in het kader van het voorontwerpinpassingsplan Traverse Dieren.

2.2 Geoptimaliseerd ontwerp

In het ontwerpinpassingsplan is ingezet op het mogelijk maken van de reconstructievariant met een lange tunnelbak. Het ontwerp van reconstructievariant met een lange tunnelbak zoals vertaald in het voorontwerpinpassingsplan is geoptimaliseerd. Hierbij is onder andere rekening gehouden met het Landschapsplan Traverse Dieren. In het geoptimaliseerde ontwerp is de Traverse Dieren nader gedetailleerd. Onder andere de diverse aansluitingen op kruisende wegen zijn geoptimaliseerd, mede op basis van dynamische verkeersmodellering. Zo is in het nieuwe wegontwerp niet langer sprake van een rotonde nabij de regionale Scholengemeenschap Het Rhedens. Er is nu een andere oplossing met een kleiner ruimtebeslag. Dit deel van het tracé is daardoor verder naar het noorden verschoven en compacter vormgegeven. Ook de aansluiting bij de Burgemeester Willemsestraat is geoptimaliseerd. Onderstaand is het nieuwe ontwerp weergegeven, in het inpassingsplan wordt het ontwerp nader toegelicht.



Figuur 2.1: Wegontwerp Traverse Dieren

2.2.1 De inrichting van de weg

In deze paragraaf wordt de toekomstige inrichting van de weg beschreven.

2.2.1.1 Het tracé

De N348 wordt ter hoogte van de aansluiting bij Ellecom met een ruime boog doorgetrokken tot de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Tussen de Lange Juffer en de Harderwijkerweg zal het tracé gebundeld worden met de spoorlijn. De toekomstige weg zal op maaiveld komen te liggen. Tussen de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg komt de N348 verdiept te liggen in een open bak. Ter plaatse van de Harderwijkerweg, het stationsplein en de Wilhelminaweg komt er een overkluizing over de verdiepte ligging. Verkeer met de bestemming Dieren Zuid, Harderwijkerweg, Wilhelminaweg en het stationsplein kan alleen maar de doorgaande provinciale weg ter plaatse van de splitsingen bij de Doesburgsedijk en de Wilhelminaweg kunnen verlaten. Tussen de Wilhelminaweg en de Burgemeester Willemsestraat volgt het tracé de huidige weg maar zal verbreed worden naar 2x2 rijstroken. Het projectgebied gaat verder via de Burgemeester Willemsestraat en de Kanaalweg waarbij het tracé de spoorlijn Arnhem – Zutphen ongelijkvloers zal kruisen. Het tracé eindigt met een reconstructie van de het kruispunt met de Spankerenseweg.

2.2.1.2 Het profiel

De weg zal tussen Ellecom en Dieren worden aangelegd als een provinciale gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken en een groene middenberm. De ontwerpsnelheid is 80 km/h. In het verdiepte gedeelte tussen de Harderwijkerweg en de Wilhelminaweg zal de weg worden aangelegd als een stedelijke gebiedsontsluitingsweg met 1 x 2 rijstroken. Hier is de ontwerpsnelheid 50 km/h. tussen de Wilhelminaweg en het Apeldoorns kanaal wordt de weg vormgegeven als een stedelijke gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 50 km/h. Het gedeelte Burgemeester Willemsestraat – Kanaalweg wordt vormgegeven als een stedelijke gebiedsontsluitingsweg met 1 x 2 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 50 km/h.

2.2.1.3 Aansluitingen

Het tracé zal op de volgende locaties aansluiting krijgen met het locale wegennet;

- Zutphensestraatweg (aansluiting Ellecom): verkeerregelininstallatie en een fietstunnel;
- Doesburgsedijk / Harderwijkerweg: splitsing lokaal en doorgaand verkeer;
- Wilhelminaweg: splitsing lokaal en doorgaand verkeer;
- Burgemeester Willemsestraat: verkeerregelininstallatie;
- Spankerenseweg: verkeerregelininstallatie.

2.2.1.4 Voorzieningen voor het fietsverkeer

Uitgangspunt voor het fietsverkeer is dat buiten de bebouwde kom het fietsverkeer gescheiden afgewikkeld zal worden van het snelverkeer. Binnen de bebouwde kom zullen er langs ontsluitingswegen voor zover mogelijk vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Bij erftoegangswegen zal het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer worden afgewikkeld.

In het gebied Dieren west (landgoed Twickel) zal het (brom)fietsverkeer met een tunnel onder de nieuwe weg door geleid worden. Op het tracé van de huidige weg komt een combiweg voor (brom)fietsers, bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. De weg zal komen te liggen in het hart van de historische lijn Ellecom – Dieren.

Bij de Harderwijkerweg wordt de spoorwegovergang aangepast door aan de oostzijde daarvan een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad aan te leggen. Op het stationsplein zullen de fietsers de huidige woonstraat aan de zuidzijde van het plein volgen. Bij de Wilhelminaweg zal al het verkeer gemengd afgewikkeld worden.

Voor de verbinding Dieren – Zutphen zal de Zutphensestraatweg gebruikt worden. Ter plaatse van de sluis van het Apeldoorns kanaal zal aangesloten worden op het projectgebied Dieren - Leuvenheim. Hier wordt aangesloten op een, aan de zuidzijde van de sluis, in twee richtingen bereden fietspad.

De spoorwegovergang in de Burgemeester Willemsestraat zal verdwijnen. De alternatieve routes zullen de Molenweg en de kanaaldijk zijn. Vanaf de Kattenberg zal er een fietspad komen met aansluiting op de Zuider Parallelweg.

2.2.1.5 Landbouwverkeer

Voor het landbouwverkeer zijn de volgende routes:

- Doesburg – Zutphen v.v.; dit verkeer kan via de Doesburgedijk
- Doesburg – Ellecom v.v.; via de huidige parallelweg Ellecomsedijk (N348)
- Ellecom – Zutphen v.v.; via de historische route over het landgoed Twickel
- Dieren – Laag Soeren v.v.; via de Harderwijkerweg

De Zutphensestraatweg is ongeschikt voor het afwikkelen van landbouwverkeer. De toekomstige route van en naar Zutphen zal gaan via het nieuwe stationsplein en voor het gedeelte tussen de Wilhelminaweg en de Burgemeester Willemsestraat via de provinciale weg (50km/h gedeelte).

2.2.1.6 Ontsluiting bedrijven

Voor vrachtverkeer komen er geen aparte voorzieningen. Zij zullen zich met het overige verkeer afwikkelen over de nieuwe infrastructuur. Alle wegen zullen gedimensioneerd zijn op het ontwerpvoertuig CROW vrachtauto met oplegger. Wel zal lokaal de routing aangepast worden. Zo zal verkeer van en naar Caluna via het stationsplein afgewikkeld worden.

Het vrachtverkeer voor de Reinaldostraat zal vanuit zuidelijke richting over de Zuiderparallelweg zijn bestemming moeten zoeken. Om het gebied weer te verlaten is er, via de parallelweg, op de Burgemeester Willemsestraat een aansluiting gemaakt

Voor het vrachtverkeer van en naar de Kanaaldijk wordt de brug over het Apeldoorns kanaal aangepast. Er komt naast de bestaande brug een nieuwe brug te liggen waarbij de bestaande brug bedoeld zal zijn voor het uitgaand verkeer en de nieuwe brug voor het ingaande verkeer..



figuur 1.1 Geoptimaliseerd ontwerp Traverse Dieren

2.3 Vooroverleg

Op dinsdag 15 mei 2012 is het vooroverleg in het kader van het voorontwerp inpassingsplan Traverse Dieren gevoerd middels een integraal overleg. In voorliggende paragraaf is het verslag van deze bijeenkomst opgenomen. Het overleg is gevoerd met de onderstaande partijen:

- Provincie Gelderland;
- ProRail;
- gemeente Rheden;
- Rijksdienst voor cultureel erfgoed;
- Vitens;
- Veiligheidsregio en Brandweer Rijn / IJssel;
- Waterschap Veluwe.

Verslag 3.1.1 overleg Voorontwerpinpassingsplan Traverse Dieren

15 mei '12

PG:	Provincie Gelderland	vertegenwoordigd door: Annemijn Kramer, Nico Janssen, ondersteund door Paul Kennes en Casper Helmes van Oranjewoud
PR:	ProRail	vertegenwoordigd door: Marion van Gelder
Rh:	gemeente Rheden	vertegenwoordigd door: Andre Stoffers
RCE:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	vertegenwoordigd door: Doris Schmutzhart
Vi:	Vitens	vertegenwoordigd door: Rob van Bergen
VR:	Veiligheidsregio	vertegenwoordigd door: Meine Jacobi
	Meine Jacobi vertegenwoordigd ook de Brandweer Rijn / IJssel	
Ws:	Waterschap Veluwe	vertegenwoordigd door: Jasper Timmer

Algemeen

- PG: Max Schurink, projectmanager Traverse Dieren geeft een korte toelichting op de probleem en doelstelling van het project. De presentatie wordt als bijlage van het verslag meegestuurd.
- Rh: De gemeenteraad van Rheden kan pas eind juni, een paar dagen voor de behandeling in PS, een adviesbesluit nemen voor het inpassingsplan. Kan deze informatie dan nog bij de PS-behandeling worden betrokken?
- PG: De stukken van de gemeenteraad worden nagezonden aan de statenleden. Het horen van de Raad is met name bedoeld dat de Raad op de hoogte is en instemt met het inzetten van het instrument inpassingsplan.
- VR: VR heeft voorafgaand aan overleg een formele overlegreactie ingezonden. Volledigheidshalve worden de daarin genoemde punten ook in dit overleg ingebracht.

Gebied A (aansluiting bij Ellecom en landgoed Hof te Dieren)

- PG: Het huidige voorontwerp IP gaat nog uit van een 'oud' wegontwerp, waarbij er nog sprake is van een rotonde nabij de school. In het nieuwe wegontwerp is hier een andere oplossing gevonden met een veel kleiner ruimtebeslag. Deze wordt verwerkt in het ontwerp IP.
Voor de weg is een landschapsplan opgesteld, dat nu in de conceptfase zit. Het landschapsplan wordt voor zover mogelijk gekoppeld aan het ontwerp IP. Gemeentelijk landschapper/ stedenbouwkundige (Karen Hoorn) is hierbij betrokken.
- VR: VR verzoekt om een kopie van het concept landschapsplan. VR adviseert over een twintigtal veiligheidsrisico's en geeft in dit verband aan dat de Lange Juffer een belangrijke aanrijdroute is voor de brandweer bij Natuurbrand. Met de inrichting van het gebied is het wenselijk om naar een alternatief te zoeken, bijvoorbeeld vanaf de Harderwijkerweg. Tevens liggen in dit deelgebied belangrijke vulpunten voor de brandweerwagens. Mogelijk moet hiervoor naar alternatieve locaties gezocht worden. Tijdens overleg wordt duidelijk dat dit een aspect is dat bij de uitwerking van het wegontwerp aan de orde komt.
- PG: Concept landschapsplan wordt bij verslag van vooroverleg verzonden. Betrokken instanties kunnen dan bij het verslag ook een reactie geven op het concept landschapsplan. Een verkorte doorsteek naar de Lange Juffer vanuit de bocht bij Ellecom zal niet mogelijk zijn i.v.m. een aanwezig aardgastransportleiding en een ecologische verbinding ter plaatse. In het wegontwerp zal gekeken worden naar mogelijke alternatieve routes. Daarin wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van een ontsluiting via Hofstetterlaan, voor zover de financiering van de verplaatsing van de overwegen niet ten laste van het project Traverse wordt gebracht. De Lange Juffer is momenteel een bewaakte spoorwegovergang. De Hofstetterlaan is onbewaakt. Gezien vanuit het programma Hoogfrequentspoor zou het opheffen van een van de overgangen winst zijn.
- RCE: Het hele gebied van het landgoed is aangewezen als rijksmonument/ buitenplaats. In het voorontwerp IP is een bestemming Buitenplaats opgenomen alsmede een dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie. Dit leidt tot verwarring en RCE vraagt of de hele buitenplaats niet de dubbelbestemming Buitenplaats kan krijgen. De buitenplaats is namelijk groter dan is vastgelegd in het voorontwerp IP. Wellicht kan het beter definiëren van het begrip cultuurhistorische waarden tot meer duidelijkheid leiden (zie ook hoofdstuk 7.3 van de toelichting). In ieder geval wordt gevraagd om de cultuurhistorische waarden te benoemen in artikel 3.1 en 4.1 (alsook bij 3.3 en 4.3).
- PG: Vanuit provinciaal belang is ervoor gekozen om uitsluitend de gronden benodigd voor de Traverse Dieren te bestemmen. Deze gronden kennen hoofdzakelijk een verkeersbestemming. Het gedeelte van de Arnhemsestraatweg dat 'uit gebruik' wordt genomen dient afgewaardeerd te worden. Hiervoor is de bestemming Buitenplaats opgenomen. De bestemming en de daarin opgenomen regeling is één op één overgenomen uit het aangrenzende (recente) bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Rheden. Dit bestemmingsplan is destijds ook goedgekeurd door de RCE. PG stelt voor de dubbelbestemming Cultuurhistorie beter te definiëren en daarin ook het rijksmonument duidelijk te benoemen.
Als reactie op het vooroverlegverslag heeft de RCE opgemerkt dat duidelijk moet zijn dat een deel van het plangebied van het IP dat nu nog een andere bestemming heeft, de bestemming verkeer krijgt en dat deze bestemming verkeer op een wettelijk beschermde buitenplaats komt te liggen. De vergunningen die nodig zijn om de nieuwe weg aan te leggen, zijn dus monumentenvergunningplichtig.
- RCE: RCE wenst geen geluidsschermen in dit deel van de Traverse. Rh schaaft zich achter dit standpunt.
- PG: Het uitsluiten van geluidsschermen is in de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie geregeld. Voorgesteld wordt om in de toelichting van het IP een duidelijke uitleg te geven van de gekozen regeling.
- Rh: Rh vraagt of gronden aan weerszijden van de Ellecomsedijk opgenomen worden in IP in verband met aanbrengen geluidwerende maatregelen (ophogen grond).
- PG: Als ophoging van gronden etc. binnen de geldende bestemmingsplannen mogelijk is, dan heeft de voorkeur van PG om dit buiten het IP te houden.
- VR: Afwaardering van deel van de huidige weg naar langzaam-verkeerroute. Blijft de weg wel bereikbaar/geschikt voor brandweerwagens?
- RCE: In kader van deze afwaardering wordt gevraagd of weg ook in klinkerverharding kan worden uitgevoerd.
- PG: Weg blijft geschikt voor brandweerwagens en het voorstel is om klinkerverharding toe te passen. Het landschapsplan geeft daar een goed beeld van.
- VR: Wordt de huidige weg die afgewaardeerd wordt, niet aantrekkelijk voor sluipverkeer?

- PG: Op de weg wordt een handhavend regime toegepast en de onderdoorgang (fietstunnel) ter hoogte van Traverse is maar 2,5 meter hoog.
- Vi: Grondwaterbeschermingsgebied is correct opgenomen in het voorontwerp IP. Wel wordt aandacht gevraagd voor aanwezige leidingen in het plangebied.
- PG: De aanwezige leidingen zijn bekend bij de PG. Bij de uitwerking van het wegontwerp wordt nadrukkelijk afstemming gezocht met de nutsbedrijven. Dus ook Vitens. Opgemerkt wordt dat de meeste leidingen van Vitens aan de noordwestzijde van het spoor zijn gelegen. PG probeert nutsbedrijven op basis van VO al te laten acteren. Dit overeenkomstig de werkwijze bij de N302 Harderwijk. Vi kan zich vinden in deze werkwijze.
- Rh: Opgemerkt wordt dat in bestemming Verkeer 'kabels en leidingen' wellicht opgenomen moeten worden.
- PG: Dit wordt nagegaan in ontwerp IP.
- PR: ProRail vraagt of het beveiligingsniveau van de overgang bij de Lange Juffer aangepast moet worden?
- PG: Er komt niet meer verkeer over de overgang en dus hoeft het beveiligingsniveau niet te worden aangepast. PG is in gesprek met ProRail over Lange Juffer en eventuele vervangende spoorwegovergang. Wens bestaat om deze route in zuidwestelijke richting te verplaatsen in lijn met de Hofstetterlaan. Deze route is ook geschikt voor brandweervoertuigen. Ook cultuurhistorisch gezien is deze route beter dan de huidige Lange Juffer. Vooralsnog is nog niet duidelijk of de verlegging van de overgang daadwerkelijk plaatsvindt. Daarnaast is in het algemeen het uitgangspunt om zo min mogelijk spoorwegovergangen te hebben (o.a. in kader van programma hoogfrequentiespoor). Dit wordt ook onderschreven door de VR. Deze problematiek wordt niet in het kader van dit IP behandeld.
- PR: Heeft verder geen opmerkingen op dit deel van het plangebied.
- VR: Algemeen aandachtspunt vanuit veiligheid is de bereikbaarheid van de tunnel voor de brandweer. Dit heeft evenwel geen invloed op het IP maar wordt wel meegenomen bij het wegontwerp.
- RCE: Opgemerkt wordt in relatie tot de planregels dat de RCE niet meer kan worden aangemerkt als toetsende instantie. Dit moet een daartoe bevoegde deskundige of de het samenwerkingsverband Cultuur Historie Rheden Rozendaal van de gemeente te zijn.

Gebied B (stationsgebied en omgeving)

- Als reactie op het vooroverlegverslag heeft de RCE geadviseerd om in de beschrijving van de betreffende deelgebieden te noemen dat deze grenzen aan of liggen in het rijksbeschermd gebied van Dieren.
- VR: VR concentreert zich voor dit IP op twee hoofdpunten: calamiteiten (bosbrand) en transport van gevaarlijke stoffen over spoor en Traverse Dieren. De brandweer bereidt zich ook voor op onderhavige ontwikkeling. Naar de mening van VR is de verantwoording van het groepsrisico onvoldoende ingevuld in de plantoelichting. In het MER is wel voldoende informatie gegeven. VR merkt op dat met een korte alinea, met gebruikmaking van het MER, de verantwoording kan worden ingevuld. De bereikbaarheid blijft niet onveranderd, maar neemt gering af. Dit dient aangepast te worden in de plantoelichting. Verder merkt VR op dat in dit deelgebied de aspecten bluswater en bereikbaarheid de belangrijkste aandachtspunten zijn. PG geeft aan dat voor bluswater momenteel gekeken wordt naar de mogelijkheden van waterkelders onder de tunnel.
- Afgevraagd wordt hoe omgegaan wordt met bereikbaarheid en ontvluchting van de tunnel. Graag wordt een samenspel gezien tussen het spoor en de tunnel/traverse in het kader van de bestrijdbaarheid door de brandweer. In dat kader sluit de VR ook aan bij de uitwerking van het wegontwerp.
- VR: De bereikbaarheid van Dieren-Zuid voor de brandweer, die is gelegen aan de andere zijde van het spoor, wordt gezien als een extra aandachtspunt.
- PG: Rh is momenteel bezig met een verkeerscirculatieplan. VR wordt geadviseerd om aansluiting te zoeken bij de totstandkoming van het VCP.
- PR: PR heeft de eerste stappen gezet voor het projectmanagement voor het stationsgebied. PG en PR zijn al 1,5 tot 2 jaar in overleg over de Traverse Dieren.

- RCE: RCE vraagt of in de bestemming Verkeer ook een nadere eisenregeling kan worden opgenomen voor de plaatsing van geluidsschermen. Dit vanwege het aangrenzende beschermde dorpsgezicht Dieren-Zuid. Als reactie op het vooroverlegverslag heeft de RCE opgemerkt dat deze vraag niet ging over het wel of niet plaatsen van geluidsschermen, maar of er een nadere eisenregeling kan worden opgenomen ten behoeve van cultuurhistorie. Het komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede indien bij de vormgeving van de geluidsschermen rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische waarden in het gebied. Ook als deze zich net aan de andere kant van de grens van het plangebied bevinden.
- Rh: Opgemerkt wordt dat Rh geen hogere geluidsschermen wenst dan 2 meter. In het voorontwerp IP is een algemene vrijstellingsregeling opgenomen tot 3 meter.
- PG: Opgemerkt wordt dat deze regeling één op één is overgenomen uit het aangrenzende, zeer recente, bestemmingsplan Dieren Zuid. De RCE is betrokken bij dit bestemmingsplan en heeft hiermee kunnen instemmen. Aangezien het beschermd dorpsgezicht is gelegen buiten het plangebied is het niet mogelijk hiervoor een nadere eisenregeling op te nemen. Hiervoor zijn de dubbelbestemmingen Waarde – Cultuurhistorie en Waarde – Beschermd Stadsgezicht opgenomen. Als reactie op het vooroverlegverslag heeft de RCE opgemerkt dat het bestemmingsplan Dieren Zuid dateert van een aantal jaar geleden, en van voor de aanwijzing tot beschermd gezicht.
- VR: Afgevraagd wordt op de geluidsschermen passeerbaar zijn voor de brandweer.
- PG: Uit akoestisch onderzoek blijkt dat maar op enkele locaties geluidsschermen nodig zijn. Er komen voldoende passagemogelijkheden voor de brandweer.
- Rh: Indien alsnog wordt besloten om voor variant 3 kort te kiezen verzoekt gemeente om de fietstunnel in het verlengde van de Wilhelminaweg op te nemen.
- PG: Bij variant 3 kort is de fietstunnel een van de opties. Pas na het besluit van PS over de feitelijke variantkeuze bestaat duidelijkheid over de financiële haalbaarheid daarvan. Op het moment dat gekozen wordt voor 3 kort en de optie fietstunnel, dan dient het ontwerp IP op dit punt aangepast te worden.

Gebied C (Burg. Willemsstraat / Kanaalzone)

- PG: Langs het Apeldoorns Kanaal is ten zuiden van het spoor een inspectiepad/fietspad ontworpen. Dit op verzoek van het waterschap. Dit inspectiepad/fietspad ligt deels over het bestaande kanaal. De hier ontworpen recreatieve verblijfsplek is ook in lijn met het gemeentelijk beleid/visie.
- Rh: Afgevraagd wordt in hoeverre deze recreatieve verblijfsplek opgenomen in het IP?
- PG: Dit is afhankelijk van de keuze van PS.
- PR: Gevraagd wordt of er een goede afscherming is van het spoor ter plaatse van de geplande tunnel. Is het voor het fietsverkeer duidelijk dat hier geen doorgang is.
- PG: Op het moment dat de tunnel wordt aangelegd, verdwijnt de spoorwegovergang en wordt de doorgang fysiek gesloten.
- WS: Het waterschap heeft per email reeds een reactie op het voorontwerp IP ingediend. Algemeen wordt opgemerkt dat de tekst van de waterparagraaf in de toelichting de lading niet dekt. Verder wordt afgevraagd hoe wordt omgegaan met het hemelwater dat op de weg valt. Verzocht wordt dit in de toelichting te melden.
- Opgemerkt wordt dat het Apeldoorns Kanaal niet de primaire waterkering is. Dit is de brug over het Apeldoorns Kanaal.
- WS geeft aan dat 'Lozingen buiten instellingen' hier van toepassing is. Lozen vanaf de weg is mogelijk maar moet duidelijker benoemd worden in het inpassingsplan.
- PG: Dit wordt nader beschreven en de watertoets zal op dit punt nader worden bekeken.
- Rh: Gemeenteraad heeft in 2011 een motie aangenomen dat voor de woningen aan de Willemsstraat een acceptabele oplossing gevonden moet worden. Dit ter informatie.
- PG: Op dit moment wordt deze situatie verder uitgewerkt. Gekeken wordt wat de wettelijke vereisten zijn en welke bovenwettelijke maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Zoals het er nu uit ziet wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten. Voor de woningen komt een parallelweg en wordt extra parkeerplaatsen gecreëerd.
- VR: Afgevraagd wordt wat voor verkeer door de tunnel onder het spoor kan.
- PG: De tunnel is bedoeld voor alle verkeer met uitzondering van voet- en fietsverkeer.
- Vi: Afgevraagd wordt of nog sprake is van bodemverontreinigingslocaties.

- PG: In het plangebied en directe omgeving is sprake van een zestal verontreinigingslocaties. In het kader van het IP en het wegontwerp wordt bekeken op welke wijze met deze locaties moet/ kan worden omgegaan.
- RCE: In de planregels wordt in de dubbelbestemming Waarde – Archeologisch aandachtsgebied een oppervlaktemaat van 100m² genoemd. Afgevraagd wordt waar deze maat vandaan komt gelet op het uitgevoerde archeologisch onderzoek.
- PG: In het kader van het ontwerp IP wordt dit verduidelijkt in de toelichting/regels.
- PG: Opgemerkt wordt dat de huidige brug over het Apeldoorns Kanaal ter hoogte van de Spankerenseweg een verkeersfunctie blijft behouden, maar dat een nieuwe brug naast de oude brug wordt aangelegd. Dit uit financieel oogpunt.

2.4 Reactie RCE

In aanvulling op het overleg d.d. 15 mei 2012 heeft het RCE gereageerd op de plannen voor de Traverse Dieren. De reactie betrof onderstaande punten.

1. Bestaande cultuurhistorische waarden

RCE vraagt de aanwezige cultuurhistorische waarden en de gevolgen van de ingrepen op deze waarden topografisch in beeld te brengen (incl. zichtlijnen).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het landschapsplan zijn de cultuurhistorische waarden en zichtlijnen in beeld gebracht waarbij de ingreep (de Traverse Dieren) ook zichtbaar is gemaakt. Hiervoor zijn de voor het MER gemaakte cultuurhistorische analyses gehanteerd als uitgangspunt. Dit is gedaan per deelgebied, waarbij de verdeling in vier deelgebieden in overeenstemming met het MER als uitgangspunt is gehanteerd. Voor een beschrijving van de cultuurhistorische waarden wordt naar het afzonderlijke onderzoek verwezen (Aanvullende inventarisatie archeologie, cultuurhistorie en landschap).

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het landschapsplan.

2. Doorsnede Ellecomseweg

RCE vraagt verduidelijking van de opgenomen doorsnede ter hoogte van de Ellecomseweg ten aanzien van het verloop in hoogte van de kruinhoogten van de aanwezige en nieuwe bomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het landschapsplan zijn de te behouden bomen en aan te planten bomen aangegeven. Dit als gevolg van de voor het landschapsplan uitgevoerde bomeninventarisatie (deze is opgenomen als bijlage bij het landschapsplan). Het landschapsplan is aangepast op de bedoelde bomen ter plaatse van de Ellecomseweg. Deze maken niet langer onderdeel uit van de doorsnede. De landschappelijke voorstellen voor de inpassing van de weg zijn vervolgens verwerkt in het wegontwerp.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het landschapsplan.

3. Afstemming plannen op de aanleg van het park

RCE vraagt de plannen voor de Traverse Dieren nadrukkelijk af te stemmen op de plannen voor het park van 't Hof te Dieren. Zij achten het van belang dat de plannen gezamenlijk door provincie Gelderland, gemeente Rheden en Twickel wordt opgepakt.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het opstellen van het landschapsplan is nadrukkelijk in samenwerking met de provincie, de gemeente Rheden en stichting Twickel (beheerder eigenaar landgoed Twickel) tot stand gekomen. Gekozen is voor een werkwijze waarbij eerst alle beschikbare en relevante gegevens voor het landschapsplan gebundeld in beeld gebracht zijn, in een werkhypothese. Deze werkhypothese geeft inzicht in de uitgangspunten, beperkingen, kansen en ontwerpogaven. Aan de hand van de

werkhypothese heeft overleg en afstemming plaats gevonden met de provincie en de gemeente Rheden. Daarnaast is het terrein bezocht met gemeente en het "Samenwerkingsverband Cultuurhistorie". Met de beheerder van Hof te Dieren heeft veelvuldig afstemmingsoverleg plaats gevonden. Tijdens een informele inloopavond zijn de plannen aan de bevolking gepresenteerd. Het overleg en afstemming over de werkhypothese met de provincie en de gemeente Rheden had tot doel de werkhypothese te toetsen, aan te vullen en de uitgangspunten voor de ontwerp-opgave vast te stellen. De resultaten zijn in het concept landschapsplan verwerkt. Aanvullend is een inventarisatie voor de bomen uitgevoerd , waarbij locatie, soort, stamomvang en kruinbreedte zijn ingemeten. De Landschappelijke voorstellen voor de inpassing van de weg zijn vervolgens verwerkt in het wegontwerp.

Het landschapsplan komt ook overeen met het plan van Van Gessel voor het Hof te Dieren.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het landschapsplan.

4. De oude N348.

RCE vraagt aandacht voor de huidige provinciale weg, de N348. Daarnaast wordt er gevraagd wat er met de aftakking van de weg gebeurt.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De huidige provinciale weg krijgt in de situatie na realisatie van de Traverse Dieren een andere uitstraling en gebruik. De bestaande autoweg wordt verwijderd, daarvoor in de plaats komt een weg die het karakter krijgt van een landschapsweg die bedoeld is voor aanwonenden, landbouwverkeer, (brom)fietzers en voetgangers. In het landschapsplan is nader ingegaan op de inpassing van de huidige provinciale weg. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de oude N348 vervalt en wordt geëgaliseerd in aansluiting op aanliggend maaiveld;
- de historische verbinding van kernen tussen de Veluwezoom en de IJssel, ook wel de 'postroute' genoemd, wordt hersteld;
- de 'postroute' functioneert voor fietsers en in beperkte mate voor bestemmings- en landbouwverkeer;
- de parallelweg vervalt en de bomenlaan wordt hersteld en versterkt;
- de bomenlaan vormt onderdeel van de laanstructuur van landgoed Hof te Dieren;
- de laan krijgt een symmetrisch profiel met als voorkeur een 5 meter brede klinkerweg;
- de oude postroute kruist de N348 ongelijkvloers via een tunnel uitsluitend voor langzaamverkeer in combinatie met een faunavoorziening;
- landbouwverkeer kruist de N348 gelijkvloers op de bestaande kruising.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen op het nieuwe ontwerp.

2.5 Reactie Waterschap

In aanvulling op het overleg geeft het waterschap aan dat het inpassingsplan op een aantal onderdelen onvoldoende is uitgewerkt om een advies te kunnen geven in het kader van de watertoets.

Het waterschap geeft aan dat:

- in de waterparagraaf geen ruimtelijke onderbouwing opgenomen is hoe de verwerking van hemelwater zowel kwalitatief als kwantitatief gerealiseerd kan worden;
- in paragraaf 6.2.2 staat beschreven dat de waterparagraaf als kader geldt voor het waterhuishoudings- en rioleringsplan en een programma van eisen bevat. "Het waterschap verzoekt dit uit breiden met de volgende passage *"De waterparagraaf beschrijft welke (ruimtelijke) opgaves er liggen voor de waterhuishouding en hoe deze binnen het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt."*
- dat de watertoetsprocedure onderdeel uitmaakt van de inpassingsplanprocedure en doorlopen moet zijn voor het vaststellen van het inpassingsplan;
- onder het kopje Riolering en afvalwaterketen aangegeven is dat er een koppeling met een leggerwaterloop gemaakt gaat worden. Voor het waterschap is het onduidelijk of deze leggerwaterloop bestaat en of eventuele afvoertracés voldoende capaciteit hebben;
- beschreven moet worden hoeveel aanvullende berging nodig is en waar deze gerealiseerd gaat worden;
- de conclusie in paragraaf 6.6.4 dat water geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan is op basis van paragraaf 6.6 voorbarig te noemen is.

Daarnaast verzoekt het waterschap om in artikel 5i van de regels de term 'hemelwaterinfiltratievoorzieningen' te vervangen door 'voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding (zoals hemelwaterriolering, infiltratievoorzieningen, greppels, waterlopen en vijvers)'. Het waterschap geeft aan dat in het inpassingsplan Traverse Dieren reconstructie N348/N786 de onderstaande zaken verdere uitwerking behoeven:

- Verhard oppervlak en wijze van afwatering huidige situatie;
- Verhard oppervlak en wijze van afwatering geprojecteerde situatie;
- De wateropgave;
- Implementatie van de wateropgave;
- Ruimtelijke onderbouwing voor de verwerking van hemelwater zowel kwalitatief als kwantitatief

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Paragraaf 6.6 van de plantoelichting en de watertoets zijn aangepast op de genoemde punten.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan aan te passen.

2.6 Reactie Gasunie

In aanvulling op het overleg d.d. 15 mei 2012 heeft de Gasunie gereageerd op het voorontwerpinpassingsplan Traverse Dieren. De Gasunie plaatst een kanttekening bij de gronddeking tussen het fietspad en de leiding van de Gasunie. Aangegeven wordt dat deze dekking onvoldoende is, maar dat in het definitieve ontwerp de maat van het gronddek ná realisatie verhoogd is tot circa 1,40 m en dat de Gasunie thans op het ontwerp geen opmerkingen heeft.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het ontwerp inpassingsplan is, zoals verzocht, aangepast op het definitieve ontwerp.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan aan te passen aan het definitieve ontwerp.

3 Beantwoording reacties

3.1 Aanleiding en insprekers

In dit hoofdstuk is ingegaan op een aantal specifieke elementen uit de binnengekomen (inspraak)reacties. Het gaat daarbij om onderwerpen die veelvuldig in de reacties terugkomen. Achtereenvolgens is ingegaan op:

- hinder van de omgeving;
- alternatieven;
- ontwerp;
- planning;
- nabijgelegen wegen;
- stationsinrichting;
- kruising Traverse Dieren- onderliggend wegennet;
- communicatie.

3.2 Hinder van de omgeving

1. Reacties; Akoestiek en luchtkwaliteit

Diverse insprekers vragen aandacht voor akoestiek en luchtkwaliteit als gevolg van autoverkeer. Specifiek wordt gevraagd naar de akoestische situatie ter plaatse van Ellecom, de woningen aan de Hofstetterlaan 60 en 62, de woningen aan de oostzijde van de Burgemeester Willemsestraat en de gekozen plangrens in relatie tot het akoestisch onderzoek.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Op 17 april 2012 is het voorontwerpinpassingsplan Traverse Dieren vastgesteld door Gedeputeerde Staten (GS). Dit plan vervangt straks de huidige bestemmingsplannen en is vereist om de weg door Dieren te kunnen reconstrueren. Zowel de reconstructievariant met een korte als een lange tunnelbak is binnen het voorontwerpinpassingsplan te realiseren, zie ook paragraaf 1.1. In het ontwerpinpassingsplan is het verder uitgedetailleerde ontwerp voor een lange tunnelbak opgenomen. Het ontwerp voor de lange tunnelbak is voor het ontwerpinpassingsplan verder geoptimaliseerd en gedetailleerd. Voor het ontwerpinpassingsplan zijn het wegverkeerslawaaai als gevolg van de weg en luchtkwaliteit opnieuw onderzocht op basis van geactualiseerde verkeerscijfers. Deze geactualiseerde verkeerscijfers zijn berekend op basis van het geoptimaliseerde ontwerp middels een nieuw verkeersonderzoek. De wijzigingen in de verkeerscijfers betreffen beperkte wijzigingen.

Door de realisatie van de Traverse Dieren treden bij diverse woningen langs het tracé geluidbelastingen op die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overstijgen. Daartoe is, na afweging van onder andere maatregelen en kosten door Gedeputeerde Staten, een procedure om hogere waarde ingezet¹. Het verkeersonderzoek, luchtkwaliteitonderzoek en het akoestisch onderzoek zijn als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.

Bij de aanleg van de Traverse Dieren bestaat vanuit de Wet geluidhinder (Wgh; het wettelijke kader) een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet worden overschreden. Daarnaast wordt getoetst of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 1,5 dB

¹ Indien de genoemde voorkeursgrenswaarde(n) wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, dient een hogere waarde te worden verleend.

(afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen. De provincie heeft, in aanvulling op de Wgh, een provinciaal geluidsbeleid vast gesteld. Naast het voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder dient daarom tevens voldaan te worden aan de eisen uit het provinciaal geluidsbeleid. Het provinciaal geluidsbeleid heeft gevolgen voor de maximaal te verlenen hogere grenswaarden bij reconstructie of aanleg van een weg. Uitgangspunt is dat nieuwe knelpunten moeten worden voorkomen. Voor wonen is de plandrempel gesteld op 63 dB, hetgeen betekent dat de maximaal te ontheffen waarde 62 dB bedraagt. Dit is exclusief de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Situatie Ellecom

Gevraagd wordt naar de akoestische situatie ter plaatse van Ellecom (o.a. de adressen Hofstetterlaan 60 en 62). Op basis van het ten tijde van het voorontwerpinpassingsplan uitgevoerde akoestischonderzoek zijn wettelijke maatregelen aan de genoemde woningen niet noodzakelijk. Deze woningen bevinden zich buiten de geluidszone van de weg. De omvang van deze geluidszone (begin en einde van de zone) is in de Wgh (en in jurisprudentie) vastgelegd. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek volgt deze regels. Voor bestemmingen die buiten de zone vallen zijn geen maatregelen voorgeschreven. Wel moeten effecten buiten de zone inzichtelijk gemaakt worden onder de noemer "gevolgen elders". Uit het onderzoek blijkt dat ter hoogte van de gevraagde situatie geen sprake is van een toename van 1,5 dB of meer (reconstructie grens, zie paragraaf 6.2 uit het inpassingsplan). Dit onderdeel is nogmaals bekeken in het geactualiseerde akoestisch onderzoek. In het geactualiseerde onderzoek is deze situatie (on)gewijzigd. De woningen zijn in het geactualiseerde onderzoek gelegen buiten de geluidszone.

Naast de akoestische resultaten dient te worden vermeld dat in het geoptimaliseerde ontwerp ter hoogte van Ellecom de maximumsnelheid van 80 km/u gehandhaafd is in het geoptimaliseerde ontwerp. De weg is ingericht passend bij deze snelheid. Het kruispunt ter hoogte van Ellecom komt door de ontworpen uitbuiging (zie ook paragraaf 2.2) verder van Ellecom te liggen. Daarnaast is er in de nieuwe situatie geen sprake meer van een haakse bocht (T-splitsing). Dit betekent dat bij een groen verkeerslicht niet afgeremd hoeft te worden om de haakse bocht te maken. Dit heeft een gunstige invloed op de geluidsbelasting. Het remmen door en optrekken van auto's leidt immers tot extra geluidsbelasting.

Voor de situatie rondom de rand van Ellecom leidt de geluidsbelasting ook na de ontwerp optimalisatie nog tot een door provincie en gemeente onwenselijke geachte situatie. Als gevolg hiervan is onderzocht op welke wijze een afdoende oplossing geboden kan worden om de geluidshinder te verminderen. De politieke keuzes die in het najaar gemaakt zijn voor wat betreft extra (bovenwettelijke) maatregelen voor geluid zijn hierin leidend.

Op basis van het geactualiseerde onderzoek zijn/worden, in samenspraak met de direct omwonenden de toe te passen maatregelen besproken. Deze maatregelen worden op dit moment in samenspraak met de bewoners verder vorm gegeven. In het ontwerpinpassingsplan is voorzien in afdoende ruimte voor het opnemen van de te ontwerpen maatregelen.

Plangrens, gelet op akoestische effecten

Gevraagd wordt naar de gehanteerde plangrens van het inpassingsplan, gelet op de akoestische effecten. Voor het bepalen van de plangrens van het inpassingsplan is de regel toegepast 'het einde van het aan te passen weggedeelte plus 1/3 van de zonebreedte'. Uit jurisprudentie blijkt dat dit een geaccepteerde werkwijze is bij het toepassen van de Wgh. Voor bestemmingen die buiten de genoemde zone vallen zijn geen maatregelen voorgeschreven. Wel moeten effecten buiten deze zone inzichtelijk gemaakt worden onder de noemer "gevolgen elders". Uit het akoestisch onderzoek voor het voorontwerpinpassingsplan blijkt dat ter hoogte van de Spankerenseburg geen sprake is van een toename van 1,5 dB of meer (reconstructie grens, zie paragraaf 6.2 uit het inpassingsplan). Dit onderdeel is nogmaals bekeken in het geactualiseerde akoestisch onderzoek. In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is deze situatie (on)gewijzigd. De woningen ter plaatse van de Spankerenseburg zijn in het geactualiseerde onderzoek gelegen buiten de geluidszone.

Situatie Burgemeester Willemsstraat

Op basis van het ten tijde van het voorontwerpinpassingsplan uitgevoerde geluidsonderzoek wordt met de akoestische maatregelen voor de woningen aan de oostzijde Burgemeester Willemsestraat voldaan aan de Wgh. Bij de aanleg van de Traverse Dieren bestaat vanuit de Wgh een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet worden overschreden. Daarnaast wordt getoetst of sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen.

De provincie Gelderland heeft, in aanvulling op de Wet geluidhinder, een provinciaal geluidsbeleid opgesteld. Naast het voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder dient daarom tevens voldaan te worden aan de eisen uit het provinciaal geluidsbeleid. Het beleid van provincie Gelderland op het gebied van geluid heeft gevolgen voor de maximaal te verlenen hogere grenswaarden bij reconstructie of aanleg van een weg. Immers, nieuwe knelpunten moeten voorkomen worden. Voor de genoemde maatregelen is de geluidsbelasting en de haalbaarheid van maatregelen afgewogen en wordt voldaan aan de genoemde vereisten.

Aan de westzijde van de Burgemeester Willemsestraat staan drie twee-onder-een-kap woningen en een vrijstaande woning. Onderzoek leidt tot de conclusie dat in de nieuwe situatie twee twee-onder-een-kap woningen moeten worden gesloopt. Bij de derde twee-onder-een-kap woning en de vrijstaande woning is een deel van de tuinen benodigd voor de weg. Op grond van het akoestisch onderzoek is er geen aanleiding om de resterende woningen te slopen. In het geactualiseerde onderzoek is deze situatie (on)gewijzigd.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aanpassen op basis van het aangepaste akoestische- en luchtkwaliteitonderzoek.

2. Reacties; Lichthinder

Inspreker vraagt aandacht voor lichthinder als gevolg van autoverkeer (inschijnende koplampen van passerend verkeer).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Door middel van een groene aankleding van de weg, wordt de hinder van inschijnende koplampen zoveel mogelijk beperkt. In het voorontwerp- en het ontwerpinpassingsplan wordt de hoogte van begroeiing niet bepaald. De hoogte van de haag wordt gedurende het verdere ontwerptraject nader ingevuld. Voor hinder ten aanzien van verlichting geldt daarmee dat de eventuele hinder van omwonenden rondom de weg nu niet te bepalen is. Het uitgangspunt van de te ontwerpen hagen is dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de omliggende (woon)omgeving gelet op het voorkomen van hinder van inschijnende koplampen. De situering van de verlichtingspunten maakt geen onderdeel van het inpassingsplan. Deze situering wordt bij de uiteindelijke uitwerking van het ontwerp bepaald, behoudens op de plaatsen waar het uitgangspunt is geformuleerd dat er geen verlichting mag komen.

In het ontwerp is rekening gehouden met Stationsweg 2. De bocht wordt daar anders gesitueerd om lichthinder te voorkomen naast de groenvoorzieningen die daar ook gepland zijn.

Dit geldt voor de open terreingedeelten in Dieren - West, zie ook het landschapsplan. Het uitgangspunt van de nog te ontwerpen verlichting is dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de omliggende (woon)omgeving.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

3. Reacties; Schade aan bebouwing

Inspreker verzoekt om gedegen onderzoek naar zakkingen en schade aan bebouwing nabij de Traverse Dieren gelegen panden.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden voor Traverse Dieren worden de nabij het tracé gelegen woningen/bedrijfspanen onderzocht. Hiervoor worden de diverse woningen geïnspecteerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau in bouwkundige inspecties. De eigenaren van de betreffende panden ontvangen een kopie van het inspectierapport, daarnaast worden alle inspectierapporten bij een notaris opgeslagen.

Dit onderzoek wordt echter niet uitgevoerd in het kader van het inpassingsplan, maar wordt uitgevoerd ten tijde van de realisatie. De bouwkundige opnames worden voor aanvang van het werk uitgevoerd in overleg met de eigenaren en bewoners.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

3.3 Alternatieven

1. Reacties; Alternatief Noord-Zuid tunnel

In plaats van het door Provinciale Staten gekozen alternatief voor Traverse Dieren wordt verzocht om een noord-zuid tunnel.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Voor de verbetering van het verkeersprobleem zijn verschillende alternatieven voor de Traverse Dieren ontworpen die op verschillende manieren kunnen worden ingepast in de omgeving. De effecten van de alternatieven voor de Traverse Dieren zijn in het milieueffectrapport (MER) in beeld gebracht. Deze effecten zijn bepaald aan de hand van een vooraf vastgesteld beoordelingskader. Dit beoordelingskader omvat meerdere thema's en themaonderdelen. De effecten van de alternatieven zijn per themaonderdeel vergeleken met de referentiesituatie en zijn aan de hand van positieve en negatieve scores beoordeeld.

Het in het MER onderzochte alternatief 4 omvat een noord-zuid tunnel, zoals door de insprekers beoogd. Het alternatief 3K met de uitvoeringsvarianten bundeling met spoor en het landgoed en A (traject Burgemeester Willemsestraat) is echter als het meest effectieve alternatief beoordeeld. Op basis van de toetsing in de tracékeuzenotitie (volledigheidshalve wordt hier verwezen naar hoofdstuk 5 van de tracékeuzenotitie) is geconcludeerd dat alternatief 3K met de uitvoeringsvarianten bundeling en A het meest effectieve alternatief is. Het voldoet als enige alternatief aan zowel de doelstellingen als de randvoorwaarden. Dit alternatief is weliswaar niet het meest gunstig als het gaat om het doelbereik in de kern van Dieren (op enkele onderdelen is alternatief 3L beter beoordeeld), maar wel het enige alternatief dat een positief oordeel voor alle doelstellingen combineert met het voldoen aan de financiële randvoorwaarde. Ten aanzien van het belangrijkste criterium (de verbetering van de doorstroming voor doorgaand verkeer) is alternatief 3K, met enkele andere alternatieven, beoordeeld als het meest gunstige alternatief.

Provinciale Staten heeft op d.d. 9 november 2011 echter verzocht om de mogelijkheden voor 3L te onderzoeken. Hierbij dienen de financiële risico's, optimalisaties en voorwaarden in beeld te worden gebracht. Om die reden is in het voorontwerpinpassingsplan ingezet op het mogelijk maken van 3L, waarbinnen 3K ook realiseerbaar is. Na het voorontwerpinpassingsplan is alternatief 3 lang verder ontworpen en uitgedetailleerd en overgenomen in het ontwerpinpassingsplan. Het

ontwerpinpassingsplan Traverse Dieren is op 11 december 2012 vrijgegeven door Gedeputeerde Staten.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het definitief gekozen tracé.

2. Reacties, Alternatief door trekken snelweg A348 en korte en of lange tunnel

In plaats van een Traverse Dieren wordt verzocht om het doortrekken van de N348. Daarnaast wordt verzocht om een lange tunnel in plaats van de korte variant.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Sinds de herdefinitie van het project onder de nieuwe naam Traverse Dieren heeft de focus permanent gelegen op het scherp in beeld krijgen en houden van de problematiek in zijn essentie, en het ontwerpen van oplossingen die passend zijn binnen het beschikbare budget. Bij de start van het project Traverse Dieren is de omvang van het project bepaald, zijn verschillende verkenningen uitgevoerd en is een keuze gemaakt een aantal oplossingsrichtingen te onderzoeken. Voor de verbetering van het verkeersprobleem zijn alternatieven voor de Traverse Dieren ontworpen die op verschillende manieren kunnen worden ingepast in de omgeving. Het doortrekken van de A348 is binnen de scope van dit project niet onderzocht. Het doortrekken van de A348 is geen haalbaar alternatief vanwege de beschermde natuurstatus van de IJssel en de uiterwaarden. De effecten van de alternatieven voor de Traverse zijn in het milieueffectrapport (MER) in beeld gebracht. Deze effecten zijn bepaald aan de hand van een vooraf vastgesteld beoordelingskader. Dit beoordelingskader omvat meerdere thema's en themaonderdelen. De effecten van de alternatieven zijn per themaonderdeel vergeleken met de referentiesituatie en zijn aan de hand van positieve en negatieve scores beoordeeld.

Op basis van de toetsing in de tracékeuzenotitie (volledigheidshalve wordt hier verwezen naar hoofdstuk 5 van de tracékeuzenotitie) is geconcludeerd dat alternatief 3K met de uitvoeringsvarianten bundeling en A het meest effectieve alternatief is. Het voldoet als enige alternatief aan zowel de doelstellingen als de randvoorwaarden. Dit alternatief is weliswaar niet het meest gunstig als het gaat om het doelbereik in de kern van Dieren (op enkele onderdelen wordt alternatief 3L nog iets beter beoordeeld), maar wel het enige alternatief dat een positief oordeel voor alle doelstellingen combineert met het voldoen aan de financiële randvoorwaarde. Ten aanzien van het belangrijkste criterium (de verbetering van de doorstroming voor doorgaand verkeer) is alternatief 3K, met enkele andere alternatieven, beoordeeld als het meest gunstige alternatief.

Provinciale Staten heeft op d.d. 9 november 2011 verzocht om de mogelijkheden voor 3L te onderzoeken. Hierbij dienen de financiële risico's, optimalisaties en voorwaarden in beeld te worden gebracht. Om die reden is in het voorontwerpinpassingsplan ingezet op het mogelijk maken van 3L, waarbinnen 3K ook realiseerbaar is. Na het voorontwerpinpassingsplan is het alternatief 3L verder ontworpen en uitgedetailleerd en overgenomen in het ontwerpinpassingsplan.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het definitief gekozen tracé.

3.4 Ontwerp

1. Reacties; Snelheid

Inspreker vraagt aandacht voor de snelheid van het autoverkeer op de Traverse Dieren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij de start van het project Traverse Dieren is de omvang van het project bepaald, zijn verschillende verkenningen uitgevoerd en is een keuze gemaakt een aantal oplossingsrichtingen te onderzoeken. Voor de verbetering van het verkeersprobleem zijn alternatieven voor de Traverse Dieren ontworpen die op verschillende manieren kunnen worden ingepast in de omgeving. De diverse ontwerpen zijn met volgende algemene uitgangspunten ontworpen:

- de Traverse Dieren wordt een provinciale weg met minimaal 1 rijstrook en maximaal 2 rijstroken per rijrichting;
- de maximale snelheid wordt 80 km/uur buiten de bebouwde kom (Dieren-West) en 50 km/uur binnen de bebouwde kom;
- uitgangspunt is dat landbouwverkeer bij voorkeur niet wordt toegelaten op de Traverse;
- langs de Traverse Dieren komt geen doorlopende fietsroute, het (brom)fietsverkeer wordt afgewikkeld over separate (brom)fietsroutes;
- de Traverse Dieren krijgt in verband met de doorstroming een minimaal aantal aansluitingen op het lokale wegennet.

De handhaving van de gehanteerde ontwerpsnelheid valt onder verantwoordelijkheid van de politie en is geen provinciale verantwoordelijkheid. De algemene uitgangspunten voor de Traverse Dieren zijn wel gehanteerd als ontwerpuitgangspunten. In aanvulling hierop is voorafgaand aan het ontwerp inpassingsplan op een aantal plekken het ontwerp geoptimaliseerd (zie paragraaf 2.2). Hierbij zijn dezelfde ontwerpuitgangspunten gehanteerd.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

2. Reacties; Versnippering

Het gebied raakt versnipperd doordat er een nieuwe vierbaansweg langs het spoor komt en de huidige provinciale weg blijft bestaan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De huidige provinciale weg krijgt in de situatie na realisatie van de Traverse Dieren een andere uitstraling en gebruik. De bestaande autoweg wordt verwijderd. Daarvoor in de plaats komt ter hoogte van de huidige weg een weg die het karakter krijgt van een landschapsweg die bedoeld is voor aanwonenden, landbouwverkeer, (brom)fietsers en voetgangers. In het landschapsplan is nader ingegaan op de inpassing van de huidige provinciale weg. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de oude N348 vervalt en wordt geëgaliseerd in aansluiting op aanliggend maaiveld;
- de historische verbinding van kernen tussen de Veluwezoom en de IJssel ook wel de postroute genoemd wordt hersteld;
- de postroute functioneert voor fietsers en in beperkte mate voor bestemmings- en landbouwverkeer;
- de parallelweg vervalt en de bomenlaan wordt hersteld en versterkt;
- de bomenlaan vormt onderdeel van de laanstructuur van landgoed Hof te Dieren;
- de laan krijgt een symmetrisch profiel met als voorkeur een 5 meter brede klinkerweg;
- de oude postroute kruist de N348 ongelijkvloers via een tunnel uitsluitend voor langzaamverkeer;
- landbouwverkeer kruist de N348 gelijkvloers;

Met de hierboven genoemde uitgangspunten wordt verdere versnippering van het gebied tegengegaan.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

3. Reacties; spoorverbinding en bereikbaarheid hulpdiensten

Insprekers geven aan dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten onvoldoende wordt door de komst van de extra goederentreinen en de Traverse Dieren. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het oplossend vermogen van de alternatieven door de komst van de extra goederentreinen op het spoor.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het voorliggende alternatief voor de reconstructie van de provinciale weg is toegerust op de intensivering van de spoorverbinding. De diverse alternatieven voor de reconstructie van de provinciale weg zijn doorberekend op de komst van het Programma Hoogfrequent spoor (de komst van extra goederentreinen). Hieruit is gebleken dat het gekozen alternatief qua afwikkeling van autoverkeer eveneens goed functioneert bij een forse toename van het (goederen)treinvervoer. Daarmee heeft de mogelijke intensivering van het spoor onderdeel uitgemaakt van de alternatievenafweging. De intensivering van het spoor maakt echter geen onderdeel uit van voorliggend besluit. Door de Tweede Kamer is de besluitvorming voor de intensivering op de lange baan geschoven. Voor meer informatie over het Programma Hoogfrequent Spoor wordt verwezen naar ProRail.

Tijdens het ontwerptraject voor het project Traverse Dieren zijn de hulpverleningsdiensten als gesprekspartner nadrukkelijk betrokken. 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).

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

4. Reacties; Landschapsplan

Inspreker verzoekt hogere groenvoorzieningen om lichtoverlast te voorkomen en verzocht wordt om het behoud van bestaande boomstructuren als afscherming van de school nabij het stationsplein.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Door middel van een groene aankleding van de weg, wordt de hinder van inschijnende koplampen zoveel mogelijk voorkomen. In het ontwerp inpassingsplan wordt de hoogte van begroeiing niet bepaald. De hoogte van de haag wordt gedurende het verdere ontwerp traject nader ingevuld. Voor hinder ten aanzien van verlichting geldt daarmee dat de eventuele hinder van omwonenden rondom de weg nu niet te bepalen is. Het uitgangspunt van de te ontwerpen hagen is dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de omliggende (woon)omgeving gelet op het voorkomen van hinder van inschijnende koplampen.

In het landschapsplan zijn de te behouden bomen en aan te planten bomen aangegeven. Dit als gevolg van de ten behoeve van het landschapsplan uitgevoerde bomeninventarisatie. De groene afscherming /aankleding van de school is meegenomen als uitgangspunt in het landschapsplan. De Landschappelijke voorstellen voor de inpassing van de weg zijn vervolgens verwerkt in het wegontwerp. Dit wegontwerp heeft de basis gevormd voor het ontwerp inpassingsplan.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan aan te passen aan het geoptimaliseerde ontwerp en het landschapsplan.

3.5 Planning

1. Reacties; Uitvoeringstermijn

Inspreker vraagt aandacht voor de planning van het project gelet op de bouwoverlast gedurende de realisatie van de Traverse Dieren. Inspreker kan niet instemmen met een realisatietermijn van 10 jaar.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De genoemde looptijd van 10 jaar omvat de "looptijd" van het inpassingsplan, dit staat los van de planning voor realisatie. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat bestemmingsplannen of inpassingsplannen niet ouder mogen zijn dan 10 jaar. Hieruit volgt de "looptijd" van 10 jaar voor het inpassingsplan. De uitvoering van het project wordt echter momenteel geschat op circa 25 tot 36 maanden en niet op 10 jaar. Tijdens de uitvoering ontstaat hinder. Het streven van de provincie is echter dat alle functies (bereikbaarheid station, taxi's, etc.) in die periode gewaarborgd blijven.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

3.6 Nabijgelegen wegen

1. Reacties; Onderliggend weggennet

Aandacht wordt gevraagd voor het onderliggend weggennet, te weten de huidige aanwezige verkeersbeperkende objecten in de omgeving van de provinciale weg (o.a. prinses Irenelaan).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het onderliggend weggennet wordt niet nader ontworpen en gedetailleerd voor het inpassingsplan. Bij de start van het project is nadrukkelijk gekozen voor een scheiding van verantwoordelijkheden. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale weg (N348 en N786). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationsomgeving, eventueel enkele elementen gebiedsontwikkeling, het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het onderliggend weggennet en het beleid voor de ruimtelijk kwaliteit. De gevraagde verkeersbeperkende maatregelen maken onderdeel uit van de gemeentelijke plannen, te weten het verkeerscirculatieplan. Dit wordt uitgewerkt door de gemeente.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

2. Reacties; Harderwijkerweg

Inspreker geeft aan dat de Harderwijkerweg een knelpunt blijft vormen ook na de realisatie van de Traverse Dieren en vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van onder andere scholieren.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Indien de provinciale weg niet gereconstrueerd wordt, groeit het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Harderwijkerweg van 5.500 in 2007, naar 7.400 in 2020. Na reconstructie van de provinciale weg nemen de wachttijden voor het spoor af. Het kruispunt Burgemeester de Bruinstraat/Harderwijkerweg wordt geheel anders vormgegeven, waardoor het doorgaande verkeer niet via het kruispunt wordt afgewikkeld. Ook als er extra goederentreinen rijden is de verkeersafwikkeling beter dan in de huidige situatie. De verkeersveiligheid in het gebied heeft gedurende de procedure nadrukkelijk een rol gekregen binnen het ontwerp proces, dit aspect omvat ook de verkeersveiligheid voor fietsers. Voorzien wordt in het ontwerp voor de Traverse Dieren in verkeersveilige oplossingen. De gevraagde route voor scholieren naar Rheden gaat via verkeerslichten beveiligde kruisingen, waarbij minder drukke wegen worden overgestoken dan de wegen in de huidige situatie.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

3. Reacties; Middelhovenstraat.

Inspreker geeft aan dat de Middelhovenstraat een knelpunt gaat vormen na de realisatie van de Traverse Dieren en vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van onder andere scholieren. In de huidige situatie is de straat verkeersluw, inspreker vraagt aandacht voor de toekomstige functie van de weg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Op basis van de uitgevoerde verkeerstudie dat circa 500 voertuigen per etmaal gebruik gaan maken. Hiermee is er sprake van het aantal verkeersbewegingen voor de Middelhovensestraat. Bij de start van het project is nadrukkelijk gekozen voor een scheiding van verantwoordelijkheden. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale weg (N348 en N786). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationsomgeving, eventueel enkele elementen gebiedsontwikkeling, het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het onderliggend wegennet en het beleid voor de ruimtelijk kwaliteit. De gevraagde verkeersbeperkende maatregelen maken onderdeel uit van de gemeentelijke plannen, te weten het verkeerscirculatieplan. Dit wordt uitgewerkt door de gemeente. Ter volledigheid, deze reactie is wel/niet door gezonden naar de gemeente.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

4. Reacties; Rinoldostraat.

Inspreker vraagt aandacht voor het vrachtverkeer op de Rinoldostraat.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het vrachtverkeer van en naar de Rinoldostraat wordt in de nieuwe situatie volledig ontsloten via de zijde van de Wilhelminaweg. Voor personenauto's en klein vrachtverkeer is er de ontsluiting via de Spankerenseweg-Enkweg. Bij de start van het project is nadrukkelijk gekozen voor een scheiding van verantwoordelijkheden. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale weg (N348 en N786). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationsomgeving, eventueel enkele elementen gebiedsontwikkeling, het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het onderliggend wegennet en het beleid voor de ruimtelijk kwaliteit. De gevraagde verkeersbeperkende maatregelen maken onderdeel uit van de gemeentelijke plannen, te weten het verkeerscirculatieplan. Dit wordt uitgewerkt door de gemeente. Ter volledigheid, deze reactie is wel/niet door gezonden naar de gemeente.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

3.7 Stationsinrichting

1. Reacties; Stationsinrichting

Aandacht wordt gevraagd voor het parkeerterrein in de rondom het station liggende woonwijk. Dit ten aanzien van de situering van het terrein en de bijbehorende brandgang en de lucht- en geluidskwaliteit in het gebied. Een van de inspreker stelt voor het Station te verplaatsen en de auto- en spoorwegen op die plek verdiept aan te leggen in een tunnelbak zonder zijwegen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Bij de start van het project Traverse Dieren is de omvang van het project bepaald, zijn verschillende verkenningen uitgevoerd en is een keuze gemaakt een aantal oplossingsrichtingen te onderzoeken. Waar in het project Hart van Dieren het spoor en de weg integraal werden bekeken, is de primaire doelstelling van Traverse Dieren om de provinciale weg aan te pakken. Aanpassingen aan het spoor maken dan ook geen onderdeel uit van de opdracht die Gedeputeerde Staten gekregen hebben. Bij de start van het project is nadrukkelijk gekozen voor een scheiding van verantwoordelijkheden. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale weg (N348 en N786). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationsomgeving, eventueel enkele elementen gebiedsontwikkeling, het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het onderliggend wegennet en het beleid voor de ruimtelijk kwaliteit. De inrichting van de stationsomgeving maakt geen onderdeel uit van de plannen voor de Traverse Dieren maar wordt door de gemeente nader uitgewerkt. Ter informatie, de reacties ten aanzien van de stationsomgeving hebben wij wel/niet doorgezonden naar de gemeente.

Daarnaast betekent de gevraagde verplaatsing van het station een grote ingreep in het dorp die, naar onze inschatting, de kosten van het voorliggende plan ruimschoots overstijgen. Echter dit maakt geen onderdeel uit van de provinciale plannen. Ten aanzien van de geluidsbelasting rondom het station geldt dat de gemeente een geluidsonderzoek uitvoert wanneer bekend is waar de definitieve ontsluiting van de parkeervoorziening komt. Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt dan ook bekeken worden of een onderzoek noodzakelijk is. Beide aspecten hebben de nadrukkelijke aandacht van de gemeente.

Conclusie:

Het ontwerp inpassingsplan niet aan te passen.

2. Reacties; Parkeervoorziening Stationsomgeving

Aandacht wordt gevraagd voor het parkeerterrein in de rondom het station liggende woonwijk. Dit ten aanzien van de situering van het terrein en de bijbehorende brandgang en de lucht- en geluidskwaliteit in het gebied. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de ontsluiting van de stationsomgeving. Diverse insprekers vragen aandacht voor de inrichting van de stationsomgeving en de mogelijkheden van een eventuele verplaatsing van het NS station.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Door diverse insprekers wordt gevraagd om een verduidelijking van de situering van het parkeerdek in de woonwijk. De inrichting van de stationsomgeving, alsmede het parkeerdek betreft een gemeentelijk plan. Bij de start van het project Traverse Dieren is de omvang van het project bepaald, zijn verschillende verkenningen uitgevoerd en is een keuze gemaakt een aantal oplossingsrichtingen te onderzoeken. Waar in het project Hart van Dieren het spoor en de weg integraal werden bekeken, is de primaire doelstelling van Traverse Dieren om de provinciale weg aan te pakken. Aanpassingen aan het spoor maken dan ook geen onderdeel uit van de opdracht die Gedeputeerde Staten gekregen hebben. Bij de start van het project is nadrukkelijk gekozen voor een scheiding van verantwoordelijkheden. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale weg (N348 en N786). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de stationsomgeving, eventueel enkele elementen gebiedsontwikkeling, het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het onderliggend wegennet en het beleid voor de ruimtelijk kwaliteit. De ontsluiting van het stationsgebied en het ontwerp van het gebied worden derhalve, zoals bovenstaand aangegeven, uitgewerkt door de gemeente.

In aanvulling hierop: uitgangspunt van de ontwerpen is dat het huidige brandpad achter de woningen gehandhaafd blijft in de toekomstige situatie. Het ontworpen parkeerdek aan de rand van de wijk nabij het station zorgt voor een afname van de parkeerdruk in de wijk. De gemeente werkt momenteel aan het ontwerp voor het parkeerdek. Een van de ontwerpuitgangspunten is om de impact op de leefruimte van omliggende woningen zo minimaal mogelijk te beïnvloeden. Dit wordt onder andere middels het beperken van de hoogte van de wand en het aankleden van de wand met groene beplanting betracht.

In het landschapsplan is het voorontwerp van juni 2012 van HOUTMAN+SANDER landschapsarchitectuur verwerkt. Het ontwerp van het parkeerdek moet echter nog nader worden uitgewerkt, waarbij brandveiligheid, luchtkwaliteit en geluid een rol blijven spelen. Het voorlopig ontwerp voorziet in de volgende kenmerken:

- de stationsomgeving vormt het schakelstuk tussen oud en nieuw;
- de stationsomgeving krijgt een nieuwe eigen identiteit met nadruk op het lokale en dorpse hoogwaardige inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte;
- de huidige lineaire boomstructuur wordt vervangen, het groene karakter wordt versterkt door een losse boomstructuur waarin enkele bestaande bomen worden opgenomen;
- de vrij komende ruimte van het stationsplein voor het station zou naast de transitzone een sterkere verblijfsfunctie kunnen krijgen.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

3.8 Kruisingen Traverse Dieren - onderliggend weggennet

1. Reacties; Op en afrit zuider parallelweg

Insprekers vragen aandacht voor de op en afrit bij de Zuider Parallelweg en de Traverse Dieren (niet toegankelijk maken voor vrachtverkeer) en de aansluiting Noorder Parallelweg - Harderwijkerweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Provinciale Staten hebben d.d. 9 november 2011 verzocht om de mogelijkheden voor alternatief 3 met een lange tunnelbak te onderzoeken. Hierbij dienen de financiële risico's, optimalisaties en voorwaarden in beeld te worden gebracht. Om die reden is in het voorontwerpinpassingsplan ingezet op het mogelijk maken van zowel de reconstructievariant met een korte als een lange. Na het voorontwerp is het alternatief 3 lang verder ontworpen en uitgedetailleerd en overgenomen in het ontwerpinpassingsplan.

Het kruispunt Traverse Dieren - Hardewijkerweg maakt onderdeel uit van de optimalisaties. Deze optimalisaties zijn doorgevoerd onder andere op basis van dynamische verkeersmodelling van het kruispunt. Dynamische verkeersmodellen houden rekening met de capaciteitsrestricties in het netwerk, en de gevolgen van bijvoorbeeld files. De voertuigen kunnen als het ware nagenoeg realistisch nagebootst worden. Op basis van deze modellering is het ontwerp van het kruispunt geoptimaliseerd. De genoemde op- en afrit bij de Zuider Parallelweg maakt niet langer onderdeel uit van het ontwerp. Hierdoor is het gevraagde onderscheid tussen vrachtverkeer en gewoon verkeer niet aan de orde. Het geoptimaliseerde alternatief 3 lang is overgenomen in het ontwerpinpassingsplan.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het geoptimaliseerde ontwerp.

2. Reacties; Traverse Dieren - Burgemeester Willemsestraat

Insprekers vragen aandacht voor de aansluiting Traverse Dieren - Burgemeester Willemsestraat. Daarnaast wordt specifiek aandacht gevraagd naar de situatie ter plaatse van het pand Burgemeester Willemsestraat 13 gelet op de huidige parallelweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het ontwerp voor de Traverse Dieren is verder geoptimaliseerd. In het geoptimaliseerde ontwerp is de Traverse Dieren nader gedetailleerd. Onder andere de gevraagde aansluiting bij de burgemeester Willemsestraat is geoptimaliseerd, onder andere op basis van dynamische verkeersmodellering. Dynamische verkeersmodellen houden rekening met de capaciteitsrestricties in het netwerk, en de gevolgen van bijvoorbeeld files. De voertuigen kunnen als het ware bijna realistisch nagebootst worden.

Op basis van deze modellering is het ontwerp van de aansluiting Traverse Dieren - Burgemeester Willemsestraat geoptimaliseerd. De gevraagde situatie bij het pand Willemsestraat 13 blijft voor personenauto's echter onveranderd. De parallelweg voor de Burgemeester Willemsestraat 13 blijft in de nieuwe situatie gehandhaafd.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan aan te passen aan het geoptimaliseerde ontwerp.

3. Reacties; Doesburgsedijk

Insprekers geven aan dat de afsluiting van de Doesburgse Dijk voorwaarden is van de subsidietoekenning door het rijk, ondanks dat de afsluiting een gemeentelijk verkeersbesluit betreft.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Zoals door de inspreker is aangegeven betreft de afsluiting van de Doesburgsedijk een gemeentelijk besluit. Dit besluit wordt niet gelijktijdig met het inpassingsplan genomen, echter maakt het wel onderdeel uit van de plannen. Dit besluit wordt genomen na besluitvorming over het inpassingsplan. Het afsluiten van de Doesburgse Dijk voor doorgaand verkeer is een van de overwegingen uit de rijksbeschikking.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

4. Reacties; Fietstunnel

Insprekers geven aan dat het weglaten van de fietstunnel in de Kanaalweg in strijd is met het provinciaal fietspadenplan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het ontwerpinpassingsplan is op basis van de verwachte kosten en baten van de tunnel besloten de tunnel niet langer onderdeel uit te laten maken van het besluit. De genoemde besparing versterkt de haalbaarheid van het alternatief 3 lang voor de Traverse Dieren. Het fietsverkeer kan in de toekomstige situatie gebruik maken van de reeds aanwezige fietsroutes.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

5. Reacties; Voetgangers (oversteken en omloop afstanden)

Verzocht wordt om een voetgangersovergang voor Dieren-Zuid - Gelders Hof. Zodat vanaf de bebouwing bij de Hardewijkerweg het bos ingelopen kan worden. Daarnaast wordt gevraagd naar de mogelijke omloopafstanden van 3-kort gelet op de oversteek Wilhiminaweg-Spoorstraat.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De belangen van voetgangers zijn meegenomen in de ontwerpen. Provincie en gemeente vinden het gevraagde voorstel voor het voetgangerspad een goed voorstel. Echter de gronden die het betreft, betreffen geen provinciale of gemeentelijke gronden. Het idee wordt besproken met de betreffende eigenaren maar maakt geen onderdeel uit van de plannen voor de Traverse Dieren.

Conclusie:

Het ontwerpinpassingsplan niet aan te passen.

3.9 Communicatie

1. Reacties; Communicatie

Diverse insprekers vragen op de hoogte gehouden te worden van het vervolg traject, inzage in het vervolg traject qua communicatie.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het ontwerp-inpassingsplan en het milieueffectrapport worden in het najaar van 2012 ter inzage gelegd. Een ieder kan dan officieel inspreken op de plannen. Deze terinzagelegging wordt tijdig aangekondigd via de website www.gelderland.nl/traversedieren en via de lokale media. De provincie bestudeert alle reacties en kan op basis hiervan de plannen eventueel bijstellen. Provinciale Staten nemen de uiteindelijke beslissing over Traverse Dieren.

De communicatie over Traverse Dieren is er de komende maanden op gericht om Dierenaren en andere stakeholders dusdanig te informeren dat zij zich een mening kunnen vormen over het project. Centraal in de communicatie staat een interactief vraag-antwoordplatform (interactieve website), dat bezoekers voor en tijdens de inspraakperiode de mogelijkheid geeft het wegontwerp zelf te ervaren d.m.v. een animatie, vragen te stellen over specifieke onderdelen van het toekomstige tracé en te reageren op vragen van anderen. De provincie achterhaalt op die manier snel welke onderwerpen extra aandacht behoeven.

Daarnaast wordt men ook via de reguliere kanalen, zoals de huis-aan-huis nieuwsbrief, de provinciale website en via advertenties en/of nieuwsberichten in huis-aan-huisbladen geïnformeerd over Traverse Dieren. Ook worden persoonlijke gesprekken of kleinschalige bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden die direct met de plannen te maken krijgen. De provincie stelt haar stakeholders op deze manier in staat om via verscheidene kanalen vragen te stellen en zich een mening te vormen, voordat zij eventueel besluiten tot een officiële inspraakreactie op het ontwerp-Inpassingsplan.

Conclusie:

Het ontwerp-inpassingsplan niet aan te passen.

4 Overzicht wijzigingen inpassingsplan

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een globaal overzicht van de wijzigingen van het Provinciaal Inpassingsplan naar aanleiding van de beantwoording van de binnen gekomen reacties en het vooroverleg, zoals beschreven in hoofdstuk 2 en 3.

4.2 Verbeelding

Het ontwerp zoals opgenomen in het voorontwerpinpassingsplan is geoptimaliseerd. Hierbij is rekening gehouden met het landschapsplan. In het geoptimaliseerde ontwerp is de Traverse Dieren nader gedetailleerd. Onder andere de diverse aansluitingen op de kruisende wegen zijn geoptimaliseerd, onder andere op basis van dynamische verkeersmodellering.

In het nieuwe wegontwerp is niet langer sprake van een rotonde nabij de school (gebied a). Er wordt nu voorzien in een andere oplossing gevonden met een kleiner ruimtebeslag, dit deel van het tracé is daardoor verder naar het noorden verschoven. Ook de aansluiting bij de burgemeester Willemsestraat is geoptimaliseerd, onder andere op basis van dynamische verkeersmodellering. De verbeelding wordt op het nieuwe ontwerp, inclusief het landschapsplan, aangepast.

4.3 Regels

De regeling ten aanzien van cultuurhistorie is aangepast. De dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' is nader gedefinieerd en het rijksmonument is benoemd. De toetsende instantie is daarnaast aangepast. Dit is geworden: een daartoe bevoegde deskundige of het samenwerkingsverband Cultuur Historie Rheden Rozendaal van de gemeente Rheden.

4.4 Toelichting

In de toelichting worden alle relevante figuren aangepast op het nieuwe tracé evenals de relevante tekstdelen die verwijzen naar het volledige tracé. Alle beschrijvingen van de milieu- en overige aspecten worden aangepast op de aangepaste onderzoeken en nieuw uitgevoerde onderzoeken. Dit geldt eveneens voor de in de bijlagen opgenomen gebiedsonderzoeken. De onderzoeken zijn aangepast op het nieuwe ontwerp en de gevolgen hiervan (verkeer, geluid en luchtkwaliteit), opmerkingen uit het vooroverleg ten aanzien van externe veiligheid en water en de binnengekomen reacties (geluid). Daarnaast is in de juridische planbeschrijving de beschrijving van cultuurhistorie en archeologie verduidelijkt.

