

14.6.60

## STREEKPLAN GELDERLAND 2005

### ONTWERP

Partiële herziening betreffende  
nieuw tracé van de N348 Zutphen-Noord / Eefde-West  
en noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein De Mars



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
1 Toelichting.....	3
1.1 Inleiding/ Aanleiding.....	3
1.2 Nut en noodzaak van het nieuwe tracé van de N348 (Zutphen-Noord en Eefde-West en noordelijke ontsluiting bedrijventerrein De Mars) .....	3
Probleemstelling .....	3
Doelstelling .....	5
1.3 Milieueffectrapportage / Strategische milieubeoordeling.....	5
1.4 Beschrijving nieuwe tracé .....	6
1.5 Streekplanbeleid en nieuw tracé.....	7
1.6 Uitvoerbaarheid.....	9
1.7 Procedure en overleg.....	10
1.8 Juridische status/ rechtsbescherming.....	10
2 Beleidstekst + kaarten .....	12
2.1 Beleidstekst.....	12
2.2 Kaarten .....	12



# 1 Toelichting

## 1.1 Inleiding/ Aanleiding

In de paragraaf infrastructuur van het hoofdstuk Generiek beleid van het streekplan Gelderland 2005 is aangegeven dat voor de provinciale infrastructuur een voorbereidingstraject gestart is voor de aanleg van een aantal provinciale wegen. Eén van deze projecten is de ontsluiting van het industrieterrein 'de Mars' bij Zutphen, de omleiding bij de kern Eefde. In de regioparagraaf Stedendriehoek van het streekplan is aangekondigd dat de doorstromingsmaatregelen op de N348 (omlegging Eefde-west/Polbeek, nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein "De Mars") in deze streekplanperiode aan de orde komt. Gedeputeerde Staten hebben besloten tot een verlegging van de N348 rond de wijk Polbeek in Zutphen-Noord en westelijk van Eefde, in combinatie met een initiatief van de gemeente Zutphen om voor het bedrijventerrein De Mars een nieuwe ontsluiting te realiseren (zie afbeelding 1: overzichtskaart).

De N348 is een belangrijke verbinding die dwars door het stedelijke gebied van Eefde en Zutphen-Noord loopt en de regio met de autosnelweg A1 verbindt. Zowel het doorgaande regionale verkeer van en naar rijksweg A1 als het lokale verkeer van en naar Zutphen-Centrum en Eefde en bedrijventerrein De Mars maakt gebruik van de verbinding. De grote hoeveelheid verkeer op de N348 zorgt voor een aantal problemen, zoals geluidhinder, verkeersonveiligheid, afname luchtkwaliteit in het stedelijke gebied van Eefde en Zutphen-Noord. Daarnaast ondervindt het verkeer veel vertraging door de aanwezige kruispunten en overwegen.

In het Gelderse Statenakkoord 2003-2007 komen de belangrijkste voornemens voor de provinciale beleidsvelden tot 2007 aan bod. Het Gelderse Statenakkoord bestaat uit een breed pakket van sociale en fysieke investeringen in de leefbaarheid van de Gelderse samenleving. In het Gelderse Statenakkoord is een investeringspakket opgenomen ter verbetering van de verkeersproblemen, waarin de N348 ontsluiting De Mars is opgenomen als één van de grote infrastructurele projecten.

Het beoogde nieuwe tracé van de N348 ligt gedeeltelijk buiten de bebouwde kom. Om de verlegging dwingend in het streekplan op te nemen, wordt de ruimtelijke reservering voor het nieuwe tracé vastgesteld als concrete beleidsbeslissing (cbb) door middel van een partiële herziening van het streekplan. Volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten gemeenten een cbb in hun plannen in acht nemen.

De verlegging van het tracé is m.e.r.-plichtig. De m.e.r.-procedure is formeel gestart met de bekendmaking van de startnotitie in februari 2004. Gedeputeerde Staten hebben in het voorjaar van 2006 hun voorkeur uitgesproken voor tracéalternatief 2. Dat is tevens het meest milieuvriendelijke alternatief. Het voorkeursalternatief heeft ook de instemming van de gemeentebesturen van Zutphen en Lochem. Het voorkeurstracé en het MER zijn op 31 oktober 2006 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Op basis daarvan is deze streekplanherziening voorbereid.

Provinciale Staten zijn bevoegd gezag als het gaat om de vaststelling/herziening van een streekplan. Zij besluiten uiteindelijk over de tracékeuze door vaststelling van deze partiële streekplanherziening.

## 1.2 Nut en noodzaak van het nieuwe tracé van de N348 (Zutphen-Noord en Eefde-West en noordelijke ontsluiting bedrijventerrein De Mars)

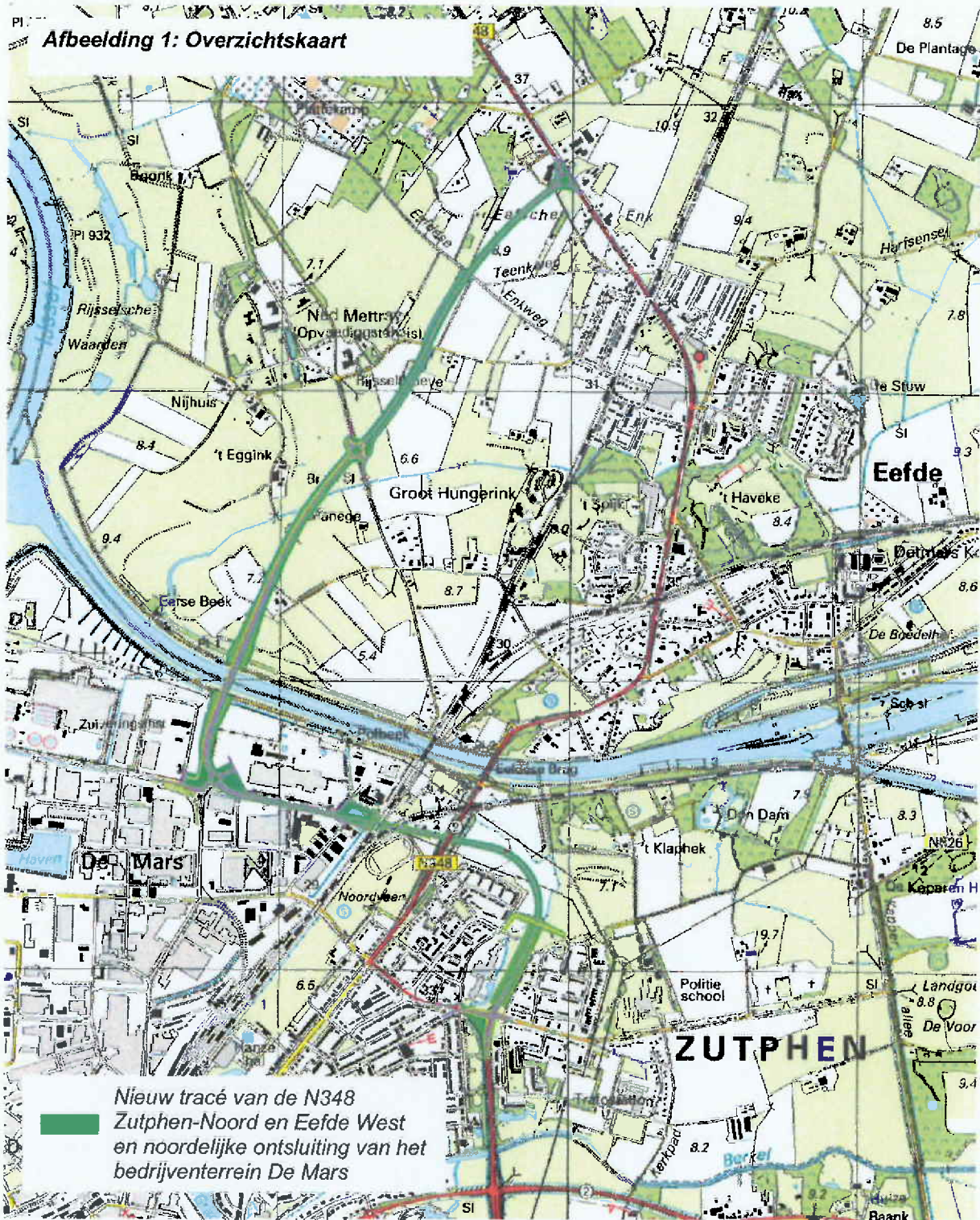
### Probleemstelling

De problemen rondom de N348 hebben enerzijds betrekking op de leefbaarheid in Eefde en Zutphen en anderzijds op de bereikbaarheid van bedrijventerrein de "Mars".

De leefbaarheid in het stedelijke gebied van Eefde en Zutphen-Noord staat al jarenlang onder druk als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer die zich via de N348 verplaatst. Het gaat zowel om lokaal verkeer van en naar Zutphen-centrum en Eefde en naar bedrijventerrein De Mars te Zutphen als om regionaal doorgaand verkeer van en naar Rijksweg A1. De wijken Deventerwegkwartier en Polbeek in Zutphen, in het bijzonder de Van der Capellenlaan en het kruispunt met de Deventerweg, hebben vooral last van congestie. Het verkeer veroorzaakt in Eefde veel overlast in de bebouwde kom. De overlast wordt veroorzaakt door de grote omvang van de verkeersstromen en ook omdat het verkeer







vaak tot stilstand komt voor een van de overwegen en/of verkeerslichten. Het verkeer zorgt naast gevaarlijke situaties ook voor stank en geluidhinder.

De bereikbaarheidsproblematiek op de N348 wordt veroorzaakt door het vele verkeer in combinatie met de aanwezige kruispunten in Eefde en Zutphen-Noord en de aanwezige overwegen in Eefde. De N348 zorgt voor regelmatige vertragingen. Zowel het doorgaande verkeer als het bestemmingsverkeer van en naar woonwijken en vrachtverkeer naar De Mars ondervindt hiervan grote overlast. Door de groei van het verkeer in de toekomst zal dit probleem alleen nog maar groter worden. De ontsluiting van het bedrijventerrein De Mars is problematisch. Het bedrijventerrein wordt aan de westzijde begrensd door de IJssel, aan de noordzijde door het Twentekanaal en aan de oost/zuidoostzijde door





spoorlijnen en stedelijk gebied van Zutphen. Het bedrijventerrein is op dit moment bereikbaar via drie toegangswegen door het stedelijke gebied van Zutphen: De Havenstraat, De Overweg en de Industrierweg. Deze wegen zijn slecht toegankelijk.

- De Havenstraat sluit aan op de IJsselkade (en de IJsselbrug). De IJsselbrug is gesloten voor vrachtverkeer, heeft gewicht- en hoogtebeperking en de IJsselkade staat een deel van het jaar onder water (5 à 8 weken per jaar).
- De Overweg heeft ook maar een beperkte capaciteit. De Overweg kruist het spoor Zutphen – Deventer/ Almelo/ Winterswijk en is hierdoor meer dan een half uur per uur gesloten. In de toekomst wordt dit nog vaker verwacht door het toenemende goederenvervoer.
- De Industrierweg sluit aan op het kruispunt Van der Capellenlaan/ Deventerweg. Bijna al het vrachtverkeer voor het bedrijventerrein moet worden afgewikkeld via dit kruispunt. Omdat het kruispunt niet op die toevloed is berekend heeft dit ernstige congestievorming in Zutphen-Noord tot gevolg.

Tot slot kan hier worden vermeld dat de bereikbaarheidsproblematiek het economisch functioneren van het bedrijventerrein bedreigt. Bovendien komt de externe veiligheid in gevaar. De bereikbaarheid voor hulpdiensten bij calamiteiten is ook een groeiend probleem aan het worden.

### **Doelstelling**

Gedeputeerde Staten hebben voor het nieuwe tracé N348 een leefbaarheidsdoelstelling en een bereikbaarheidsdoelstelling geformuleerd. De voorgenomen activiteit moet ook op de langere termijn voldoen aan de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstelling:

Leefbaarheidsdoelstelling:

- Het terugdringen van sluipverkeer en van de geluidhinder en verbeteren van de luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Zutphen-Noord en Eefde;
- Het terugdringen van doorgaand verkeer door de kom van Eefde.

Bereikbaarheidsdoelstelling:

Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Mars voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten.

## **1.3 Milieueffectrapportage / Strategische milieubeoordeling**

Deze partiële streekplanherziening is het ruimtelijke plan dat - d.m.v. een concrete beleidsbeslissing (cbb) - als eerste voorziet in de aanleg van het nieuwe tracé van de N348. De aanleg van deze weg is een mer-plichtige activiteit als bedoeld in categorie 1.2 van Bijlage C van het besluit milieueffectrapportage 1999. Op basis van dit Besluit m.e.r. 1999, zoals dat op 25 maart 2004 (publicatie startnotitie) luidde, is de m.e.r.- procedure in gang gezet.

Op 21 juli 2004 is onderhavige activiteit onder de (rechtstreekse) werking komen te vallen van de Europese Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's; ook wel aangeduid als strategische milieubeoordeling (SMB) of plan-MER. De implementatie van deze Richtlijn in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1999 heeft inmiddels plaatsgevonden en is op 28 september 2006 in werking getreden. Voor deze streekplanherziening moet een plan-mer (SMB) worden gemaakt omdat dit plan m.b.t. de N348 kaderstellend is voor een later besluit waarvoor nog een besluit-mer (MER) zal moeten worden opgesteld, nl. het bestemmingsplan.

Bij de totstandkoming van dit MER is er op toegezien dat ten aanzien van de inhoud en de procedure zowel aan de eisen van een besluit-MER als aan die van een plan-MER wordt voldaan. In het navolgende zal dan ook worden gesproken van "MER/SMB". Op grond van de Algemene delegatieverordening Gelderland 2003 treden Gedeputeerde Staten in het kader van de m.e.r./smb-procedure op als bevoegd gezag.

Zoals vermeld, is de m.e.r./smb-procedure formeel gestart met de bekendmaking van de startnotitie op 25 maart 2004. De startnotitie heeft vier weken ter inzage gelegen in de gemeenten Zutphen en Lochem (voorheen gemeente Gorssel). Mede op basis van de startnotitie en de inspraakreacties heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 22 april 2004 advies uitgebracht over de richtlijnen



voor de inhoud van het MER/SMB. Gedeputeerde Staten hebben de definitieve richtlijnen op 7 december 2004 vastgesteld. Het MER/SMB is opgesteld aan de hand van deze richtlijnen.

De informatie uit het MER/SMB maakt deel uit van de besluitvorming over het nieuwe tracé van de N348 en geeft op deze manier het milieu daarin een volwaardige plaats. Een 'passende beoordeling' komt voort uit de Habitatrichtlijn. Deze richt zich specifiek op de bescherming van natuurgebieden en (in combinatie met de Vogelrichtlijn) op de bescherming van soorten. De SMB-richtlijn richt zich op alle milieuaspecten. Daar horen natuur en soorten bij, maar ook de leefomgeving of mogelijke emissies van stoffen. Voor dit plan is geen passende beoordeling nodig omdat vaststaat dat de aanleg van de N348 geen significante gevolgen zal hebben als bedoeld in de Europese VHR-richtlijnen resp. de Natuurbeschermingswet.

In het MER/SMB is onderscheid gemaakt in de volgende alternatieven met varianten:

- 1 **Nulalternatief:** zonder aanpassingen in de infrastructuur.
- 2 **Tracéalternatief 1:** de weg wordt over de oude Eefder brug over het Twentekanaal geleid en er is sprake van een Noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein De Mars die op de rondweg ten westen van Eefde aansluit.
  - Variant A-I: ligging ten westen van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348.
  - Variant A-II: ligging ten westen van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348.
  - Variant B-I: ligging ten oosten van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348.
  - Variant B-II: ligging ten oosten van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348.
- 3 **Tracéalternatief 2:** de weg wordt via het bedrijventerrein de Mars over een nieuwe brug over het Twentekanaal geleid.
  - Variant A-I: ligging ten westen van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348.
  - Variant A-II: ligging ten westen van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348.
  - Variant B-I: ligging ten oosten van het gasstation + aansluiting met rotonde op N348.
  - Variant B-II: ligging ten oosten van gasstation + verlegde aansluiting Zutphenseweg (N348) + vloeiende aansluiting op N348.
- 4 **Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA):** is een optimalisatie van tracéalternatief 2, variant A-I.

Gedurende de termijn dat het MER/SMB (samen met het ontwerpplan) ter inzage ligt, kunnen zienswijzen worden ingediend. Deze zienswijzen worden samen met het MER/SMB toegezonden aan de Commissie voor de m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs. De Commissie voor de m.e.r. zal een toetsingsadvies aan Gedeputeerde Staten uitbrengen.

#### 1.4 Beschrijving nieuwe tracé

Vanwege de milieuaspecten, de doelstellingen en de kosten is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) als voorkeursalternatief (VKA) gekozen. Het voorkeurstracé is gebaseerd op tracé 2 A-1 van het MER/SMB. Het tracé zal ten zuiden van de wijk Polbeek gelijkvloers aansluiten op het kruispunt met de Voorsterallee en via een vloeiende lijn tussen de wijken Polbeek en Voorsterallee doorlopen. Het tracé kruist ongelijkvloers onder de Deventerweg door (oprit naar de Eefder Brug) en de spoorlijn Zutphen-Deventer, Zutphen-Lochem en Zutphen-Winterswijk. Via het bedrijventerrein "De Mars" (de Oostzeestraat) en een nieuwe brug over het Twentekanaal sluit het tracé ten noorden van Eefde met een rotonde aan op de N348 (Zutphenseweg).

In het kort zijn de belangrijkste redenen voor de keus voor dit alternatief:

- Het VKA is in hoge mate probleemoplossend voor de bereikbaarheidsproblematiek en de leefbaarheidproblemen;





- Voor het tracé bestaat een groot maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak;
- Het tracé is relatief snel uitvoerbaar en financieel haalbaar.

Naast het bestuurlijke overleg is tijdens het m.e.r.-proces tweemaal een breed samengestelde klankbordgroep geraadpleegd, die uiteindelijk in meerderheid kan instemmen met de volledigheid en juistheid van de inhoud van het MER/SMB. De aanpassingen en verbeteringen in het tracé ten aanzien van de fietsbrug en de extra geluidwerende voorziening bij de wijk Voorsterallee zijn op nadrukkelijk verzoek uit de klankbordgroep doorgevoerd. Uit de gehouden informatie-bijeenkomsten blijkt dat de verkeersproblemen in Zutphen-noord en Eefde én de overlast daardoor voor de directbetrokkene in hoge mate leeft.

Op onderstaande aspecten zijn in het MER/SMB (deel A en B) vastgesteld voor de rondwegen N348 Eefde-West en Zutphen-Noord en de noordelijke ontsluiting van bedrijventerrein De Mars (Royal Haskoning d.d. 31 maart 2006) met het oog op deze streekplanherziening onderzoeken gedaan:

- Verkeerskundige aspecten;
- Economie;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Externe veiligheid;
- Sociale aspecten;
- Landschap;
- Cultuurhistorie en archeologie;
- Natuur;
- Bodem en water;
- Ruimtelijke ordening/ruimtelijk grondgebruik.

Deze onderzoeken dienen tevens als onderbouwing van deze streekplanherziening. Op een aantal aspecten wordt hierna nog nader ingegaan.

## 1.5 Streekplanbeleid en nieuw tracé

Volgens de beleidskaart "Ruimtelijke structuur" ligt het tracé binnen het "Stedelijk netwerk Stedendriehoek met bebouwd gebied 2000" en doorkruist het tracé het "Multifunctioneel platteland", "Regionale waterberging globaal begrensd" en "Zoekruimte regionale waterberging". Daarnaast ligt het tracé dichtbij een gebied met de aanduiding "EHS verweving". De aanduidingen "Stedelijk netwerk Stedendriehoek met bebouwd gebied 2000" en "Multifunctioneel platteland" vormen op grond van het streekplan geen belemmering voor de aanleg van de weg.

Op de beleidskaart "Ruimtelijke ontwikkeling" wordt Eefde-West aangeduid als "Regionale waterberging globaal begrensd". Ook is op deze locatie een (bovenlokaal) bedrijventerrein voorzien. Het nieuwe tracé doorkruist het globaal begrensde regionale waterbergingsgebied en ligt naast het geplande bedrijventerrein. Het streekplan geeft aan dat het revitaliseren en uitbreiden van De Mars Zutphen, gekoppeld aan nieuwe ontsluiting en de regionale waterberging Eefde-west, met een inrichtingsopgave voor 29 ha bedrijventerrein één van de belangrijke projecten binnen het stedelijk netwerk van de Stedendriehoek is. Het nieuwe tracé vormt geen belemmering voor de gecombineerde opgave bedrijventerrein en waterberging.

Volgens "Themakaart 14, Archeologie" doorkruist het tracé ook "Archeologisch waardevol gebied": zie hierna.

### Waterberging

Zoals vermeld, doorkruist het tracé het (globaal begrensde) regionale waterbergingsgebied ten noorden van Zutphen: zie kaart 1. In het streekplan is aangekondigd dat de globaal begrensde regionale waterbergingsgebieden worden uitgewerkt in een streekplanuitwerking. Deze streekplanuitwerking is op 19 december 2006 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Het doel van de streekplanuitwerking is de waterschappen en gemeenten richtlijnen te geven om de tijdelijke berging van overtollig regenwater ruimtelijk mogelijk te maken. De waterschappen hebben de taak te zorgen dat er vóór 2015 voldoende waterberging gerealiseerd is. De waterschappen zoeken hun waterbergingsoplossing vooral in het verruimen van watergangen en nauwelijks meer in het 'tijdelijk parkeren' op land. Daarom is het aantal van de nu vastgestelde waterbergingsgebieden veel kleiner dan het aantal dat in eerste instantie in het Streekplan was gereserveerd.



Formeel blijven de aanduidingen "Regionale waterberging globaal begrensd" (bij Eefde-West) en "Zoekruimte regionale waterberging" (ten noorden van de wijk Polbeek) op de beide beleidskaarten van het streekplan Gelderland 2005 staan totdat zij bij een integrale herziening worden aangepast. Voor de duidelijkheid wordt erop gewezen dat het definitieve regionale waterbergingsgebied Eefde-west in de streekplanuitwerking wel een stuk kleiner is geworden dan op de beleidskaarten van het streekplan globaal is aangegeven: zie de kaart die deel uit maakt van genoemd GS-besluit van 19 december 2006 (streekplanuitwerking waterberging). Op die kaart is ook genoemd zoekruimte-gebied vervallen.

Het definitief begrensde waterbergingsgebied bij Eefde-West betreft deels een functiecombinatie met een (toekomstig) bedrijventerrein, de aanleg van het onderhavige wegtracé en de functie EHS-verweving. Overeenkomstig de bestuurlijke afspraken tussen waterschap, gemeenten en provincie (mei 2006) zal binnen de functiecombinatie en de daarbij behorende ontwerpogave 280.000 m<sup>3</sup> voor waterberging worden gereserveerd/bestemd (250.000 m<sup>3</sup> regionale berging en 30.000 m<sup>3</sup> lokale berging).

Bij de verkleining van het gebied is rekening gehouden met het gegeven dat ter plaatse van het nieuwe tracé (inclusief het talud) bergend vermogen moet worden gecompenseerd. Naar aanleiding van de waterparagraaf in het MER/SMB zijn de volgende begeleidende maatregelen in overleg met het waterschap bepaald: Run-off gecontroleerd infiltreren, bosschages tegen verwaaiing. Dit ten behoeve van de basiskwaliteit van het oppervlaktewater.

### **EHS verweving**

Op korte afstand ten westen van het nieuwe tracé van de N348 ligt een gebied dat in het streekplan is aangeduid als 'EHS-verweving': zie kaart 1. Dit gebied is belangrijk als broedgebied voor weidevogels en als foerageergebied voor ganzen. Behoud van openheid is uitgangspunt. Voor EHS-verweving geldt hetzelfde ruimtelijke beleid als voor EHS-natuur, met alleen verschillen ten aanzien van zaken die in deze specifieke situatie niet relevant zijn<sup>1</sup>. Het betreffende EHS gebied heeft de aanduiding Natuurdoeltype 'rijk weidevogelgrasland'. In de streekplanuitwerking 'kernkwaliteiten en omgevingscondities', vastgesteld door GS op 16 mei 2006, zijn de natuurwaarden verder geconcretiseerd.

Om de nadelige effecten van het nieuwe tracé N348 zo veel mogelijk te reduceren, hebben GS bij het bepalen van het tracé besloten de volgende (mitigerende) maatregelen in het wegontwerp op te laten nemen:

- Behoudens daar waar strikt noodzakelijk geen verlichting langs het nieuwe tracé nabij het EHS-verwevingsgebied om verstoring door licht te minimaliseren;
- In het open gebied tussen kanaal een enk fietspad aan westzijde iets verhoogd leggen waardoor lichtverstoring beperkt wordt.
- Open houden Beekdal en de Eefsche Enk (rietbeplanting langs het tracé), eventueel accentueren van enkrand indien landschappelijk en ecologisch verantwoord;
- Ecologische berm- en slootkantinrichting rekening houdend met de kwaliteiten van het gebied en aanbrengen van passages bij het kruisen van de Eefse Beek en sloten;
- Waarborgen van een goede waterkwaliteit. Voorzieningen om te voorkomen dat het Run-off water van de weg ongezuiverd in de bodem terecht komt.

Bovengenoemde maatregelen hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering van het project. Het ruimtebeslag van deze streekplanherziening (grens van de cbb) is voldoende om de nodige maatregelen te kunnen treffen.

### **Archeologie**

In het kader van het MER/SMB is het beoogde tracé geïnventariseerd op mogelijke archeologische vindplaatsen. Daaruit is naar voren gekomen dat het tracé (een variant op het MMA) uit het oogpunt van archeologie het minst schadelijk is. Het gedeelte ten zuiden van het Twentekanaal en het tracé gedeelte direct ten noorden daarvan heeft geen hoge verwachtingswaarde. Wel zal in dit gedeelte onder andere nog nader veldonderzoek gedaan worden naar de voormalige batterijen (verdedigingswerken) uit de Franse tijd ter hoogte van de Polbeek/Deventerweg. De locatie berust tot nu toe alleen op vermoedens.

Uit veldonderzoek is gebleken dat in het meest noordelijke gedeelte de Eefsche Enk en een tweetal omvangrijke archeologische vindplaatsen worden doorsneden. In het tracé is in het noordelijk deel

<sup>1</sup> Het gaat dan om agrarische activiteiten, extensieve recreatievormen en nieuwe landgoederen.







een vervlakking toegepast richting het open landschap om de overgang geleidelijk te laten verlopen en de weg in te passen in het landschapsbeeld. Omdat de weg op of net boven maaiveld zal worden aangelegd, zullen de archeologische waarden ter plaatse worden verstoord. Alvorens te zijner tijd met de aanleg van de weg wordt begonnen, zullen extra maatregelen nodig zijn: fysieke bescherming van de noordelijke vindplaatsen en inpassing van het tracé van de eventueel aanwezige batterijen.

De (verwachte) archeologische waarden vormen geen belemmering voor de vaststelling van het tracé in deze herziening. Wel zal bij de uitvoering van het project rekening moeten worden gehouden met de aangetroffen archeologische waarden.

## **1.6 Uitvoerbaarheid**

### **Watertoets**

Sinds 1 november 2003 is de watertoets ook wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. In het kader van de rondweg is een watertoets opgesteld. Dit advies is opgenomen in het MER/SMB, deel B. In het kader van de watertoets heeft overleg met de waterbeheerders plaatsgevonden waarin de beoordelingscriteria uit de Startnotitie en de Richtlijnen zijn nagelopen. Vervolgens zijn een tweetal beoordelingscriteria toegevoegd. In bijlage 3 van het MER/SMB, deel B, is de Waterparagraaf toegevoegd. In de Waterparagraaf staan concrete randvoorwaarden voor de uitwerking van een inrichtingsvisie en bestek van het alternatief dat wordt gekozen. Het ruimtebeslag daarvoor is in het tracé gereserveerd.

### **Economische uitvoerbaarheid en financiële consequenties derden/planschade**

De investeringskosten van het nieuwe tracé, zoals opgenomen in het Statenakkoord van 2003, worden geraamd op ongeveer 58 miljoen euro. Daarmee annex is voor flankerend beleid voor extra maatregelen op de N348 traject Eefde-Deventer/A1 een aanvullende investering geraamd op 9 á 10 miljoen euro. De economische uitvoerbaarheid is hiermee verzekerd.

De planologische doorvertaling in de gemeentelijke bestemmingsplannen van voorliggende streekplanherziening heeft voor wat betreft de concrete beleidsbeslissing ten behoeve van onderhavige nieuwe tracé in potentie financiële consequenties voor derden. In dit geval wordt verwezen naar het wettelijke schadevergoedingsstelsel, artikel 49 WRO (planschade). Dit schadevergoedingsstelsel doet niet in alle gevallen voldoende recht aan de belangen die in het geding zijn. Daarom zijn al in het voortraject de nadelige financiële gevolgen van de aanleg van het tracé voor derden geïnventariseerd. Het blijkt dat bij de inventarisatie van de betrokken belangen onderscheid gemaakt kan worden tussen enerzijds degenen die mogelijk worden getroffen door de situering van het nieuwe wegtracé en anderzijds degenen die een belang hebben bij het handhaven van de wegverbinding in de huidige situatie.

Ten aanzien van de eerste categorie kan worden gedacht aan woningen in het buitengebied, die in de invloedssfeer van het nieuwe tracé gelegen zijn. Voor deze categorie kan, gelet op de aard van het mogelijke nadeel (vermogensschade), worden volstaan met de constatering dat na de planologische inpassing van de het onderhavige nieuwe tracé, artikel 49 WRO een met rechtswaarborgen omgeven schadevergoedingsprocedure biedt.

De tweede categorie betreft categorieën ondernemers, die in meer of mindere mate voor het behalen van het bedrijfsresultaat afhankelijk zijn van passanterverkeer op de huidige N348. De verkeersintensiteit op de huidige route zal sterk afnemen als gevolg van de aanleg van het nieuwe tracé. Bij de afweging van alle belangen die in het geding zijn, wegen de algemene belangen zwaar. Voorafgaand aan de definitieve PS-besluitvorming zal een belangenafweging worden gemaakt, die zowel procedureel als inhoudelijk de toets der kritiek (met name die van artikel 3:2 en artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht) kan doorstaan.

Teneinde die goede belangenafweging te kunnen maken is begonnen met een inventarisatie van de mogelijk getroffen ondernemers. In dit stadium van het proces is het niet noodzakelijk de nadelige gevolgen van de aanleg van het nieuwe tracé van onderhavig gedeelte van de N348 voor ondernemers langs of nabij het oude tracé te kwantificeren. Daartoe ontbreekt essentiële (bedrijfs)informatie ten aanzien van de mogelijk betrokken bedrijven en bovendien zijn de



verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie thans nog gebaseerd op prognoses. De erkenning dat de aanleg van het nieuwe tracé voor een aantal ondernemers nadelige consequenties kan hebben is voor de provincie in elk geval aanleiding, voorafgaand aan de PS-besluitvorming over de partiële streekplanherziening serieus en actief aandacht te besteden aan de belangen van deze doelgroep.

## 1.7 Procedure en overleg

In het kader van de m.e.r.-procedure en de keuze voor het nieuwe tracé heeft regelmatig overleg plaats gevonden met de gemeente Lochem, gemeente Zutphen, Rijkswaterstaat en het waterschap Rijn en IJssel.

Bestuurlijk bestaat overeenstemming over het tracé met de beide gemeenten Lochem en Zutphen en het waterschap Rijn en IJssel.

Het ontwerp van deze streekplanherziening wordt samen met het MER/SMB en onderliggende rapporten voor een ieder 6 weken ter inzage gelegd van PM. Gedurende die termijn kan een ieder zienswijzen tegen het ontwerp indienen. Afhankelijk van het al dan niet ontvangen van zienswijzen wordt gelegenheid geboden tot een hoorzitting door de Subcommissie Gedachtewisseling Streekplan. Daarvan wordt verslag gemaakt.

De ingediende zienswijzen worden samengevat en van een reactie voorzien in een commentaarnota. Mede naar aanleiding van zienswijzen tegen sommige onderdelen kan de beleidstekst (inclusief de cbb), de kaarten en deze toelichting op enkele punten gewijzigd worden ten opzichte van het ontwerp. De partiële herziening wordt – gehoord de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving – vastgesteld door Provinciale Staten in hun vergadering van PM.

Deze streekplanherziening leidt niet tot aanpassing van het provinciaal milieubeleid, het provinciale waterhuishoudingsplan of het Provinciaal verkeers- en vervoerbeleid.

## 1.8 Juridische status/ rechtsbescherming

Het nieuwe tracé van de N348 gedeelte Zutphen-Noord en Eefde-West en noordelijke ontsluiting bedrijventerrein De Mars is in deze streekplanherziening zodanig concreet omschreven en op kaartbeeld (kaart 2) aangegeven dat sprake is van een concrete beleidsbeslissing (cbb) als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, juncto artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De tracéaanduiding moet tevens als volledig afgewogen beslissing van Provinciale Staten worden beschouwd.

Alvorens met de uitvoering (wegaanleg) kan worden begonnen moet nog een vertaling plaatsvinden in een gemeentelijk ruimtelijk plan. Gemeenten moeten een cbb in acht nemen bij het maken van een ruimtelijk plan.

Het nemen van een cbb heeft ook consequenties voor de rechtsbescherming. Tegen een besluit van PS tot vaststelling van een streekplan c.q. streekplanherziening staat - gelet op het karakter van een dergelijk plan - in beginsel geen beroep open op de bestuursrechter. Alleen wanneer onderdelen van een streekplan worden aangemerkt als cbb kan daartegen door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie artikel 54, lid 2, sub a).

Voorts heeft het opnemen van een cbb in een streekplan gevolgen voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep in het kader van de bestemmingsplanprocedure. In artikel 24 WRO is namelijk het volgende bepaald:

“Voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een concrete beleidsbeslissing is artikel 23, eerste lid, onder c, alsmede artikel 27, eerste en tweede lid, niet van toepassing.”

Dat betekent - toegespitst op dit geval - dat wanneer de gemeenten Zutphen en Lochem een bestemmingsplan in procedure brengen waarin het voorliggende wegtracé is opgenomen, géén zienswijzen bij de raad en/of bedenkingen bij Gedeputeerde Staten kunnen worden ingediend tegen nut, noodzaak en beloop van het tracé. Die aspecten zijn in het kader van deze streekplanherziening al afgewogen; met de mogelijkheid van beroep (zie hiervoor). Dit tracégedeelte is bindend. Tracévarianten kunnen niet meer in de besluitvorming van de gemeenteraad worden betrokken.







De wetgever heeft met artikel 24 WRO beoogd een dubbele beroepsgang - bij dezelfde rechter - te voorkomen.

Voor wat genoemde aspecten betreft moeten de betrokken gemeentebesturen de beslissing van PS in acht nemen. Daartegen kan dus bij de raad en bij GS niet worden geageerd. Zienswijzen/bedenkingen in het kader van de bestemmingsplanprocedure kunnen wél betrekking hebben op andere aspecten. Zonodig kan tegen dergelijke aspecten beroep worden ingesteld in de bestemmingsplanprocedure.

-----



## 2 Beleidsstekst + kaarten

### 2.1 Beleidsstekst

Hoofdstuk 2 (Generiek beleid), paragraaf 2.1 (Stedelijke ontwikkeling), subparagraaf 2.1.6 (Infrastructuur), van het streekplan Gelderland 2005, wordt als volgt herzien:

Op blz. 63 wordt in de tweede alinea, in de zin "Het gaat daarbij ...t/m...Harderwijk." De tekst "de ontsluiting van het industrieterrein 'de Mars' bij Zutphen, de omleiding bij de kern Eefde," geschrapt.

Na de zin "Het gaat daarbij ...t/m... Harderwijk." wordt de volgende tekst toegevoegd:  
"Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen rondom de N348 in Eefde en Zutphen, de doorstroming op de hoofdroute van de N348 en de bereikbaarheid van bedrijventerrein de "Mars", zal het nieuwe tracé van de N348 ten zuiden van de wijk Polbeek (Den Elterweg) gelijkvloers aansluiten op het kruispunt met de Voorsterallee en via een vloeiende lijn tussen de wijken Polbeek en Voorsterallee doorlopen; tussen deze wijken is een fietsverbinding over de weg heen geprojecteerd. Het tracé kruist ongelijkvloers onder de Deventerweg door (oprit naar de Eefder Brug) en onder de spoorlijn Zutphen-Deventer/Zutphen-Lochem/Zutphen-Winterswijk door. Via het bedrijventerrein "De Mars" (de Oostzeestraat) en een nieuwe brug over het Twentekanaal sluit het tracé ten noorden van Eefde met een rotonde aan op de N348 (Zutphenseweg)."

Het vetgedrukte en onderstreepte gedeelte wordt samen met kaart 2 aangemerkt als concrete beleidsbeslissing als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, van de WRO. Op kaart 2 is de ruimtelijke reservering van het tracé (i.v.m. aansluitingen op het bestaande wegennet en het treffen van mitigerende maatregelen) alsmede de as van de weg aangegeven."

Hoofdstuk 3 (Regiospecifiek beleid), paragraaf 3.3 (Regioparagraaf Stedendriehoek), subparagraaf 3.3.3. (Beleid voor de planperiode), onderdeel 3.3.3.2. (Rood raamwerk/Bereikbaarheid), van het streekplan Gelderland 2005 wordt als volgt herzien:

Op bladzijde 165 wordt het volgende onderdeel geschrapt:

"doorstroommaatregelen op de N348 (omlegging Eefde-west/ Polbeek, nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein De Mars)"

en vervangen door:

"Als oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kernen Eefde en Zutphen wordt de N348 (gedeelte Zutphen-Noord en Eefde-West en noordelijke ontsluiting bedrijventerrein De Mars van de N348) geleid over een nieuw tracé, zoals in subparagraaf 2.1.6. als concrete beleidsbeslissing is aangegeven."

### 2.2 Kaarten

#### Kaart 1

Deze bestaat uit 2 bladen.

Blad 1 bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart "ruimtelijke structuur" (schaal 1: 40000).

De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer

De onderste uitsnede geeft het nieuwe kaartbeeld weer met:

- het globaal ingetekende tracé van de N348, met verwijzing naar kaart 2 (cbb-kaart).

Blad 2 bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart "ruimtelijke ontwikkeling" (schaal 1: 40000).

De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer

De onderste uitsnede geeft het nieuwe kaartbeeld weer:





- met het globaal ingetekende tracé van de N348, met verwijzing naar kaart 2 (cbb-kaart);
- zonder de aanduiding 'Aanpassing regionale ontsluitingsweg'.

**Kaart 2**

Op deze gedetailleerde kaart (met topografische ondergrond, schaal 1: 15000) is het nieuwe tracé van de N348 aangegeven, zoals in de streekplankst als concrete beleidsbeslissing is omschreven.

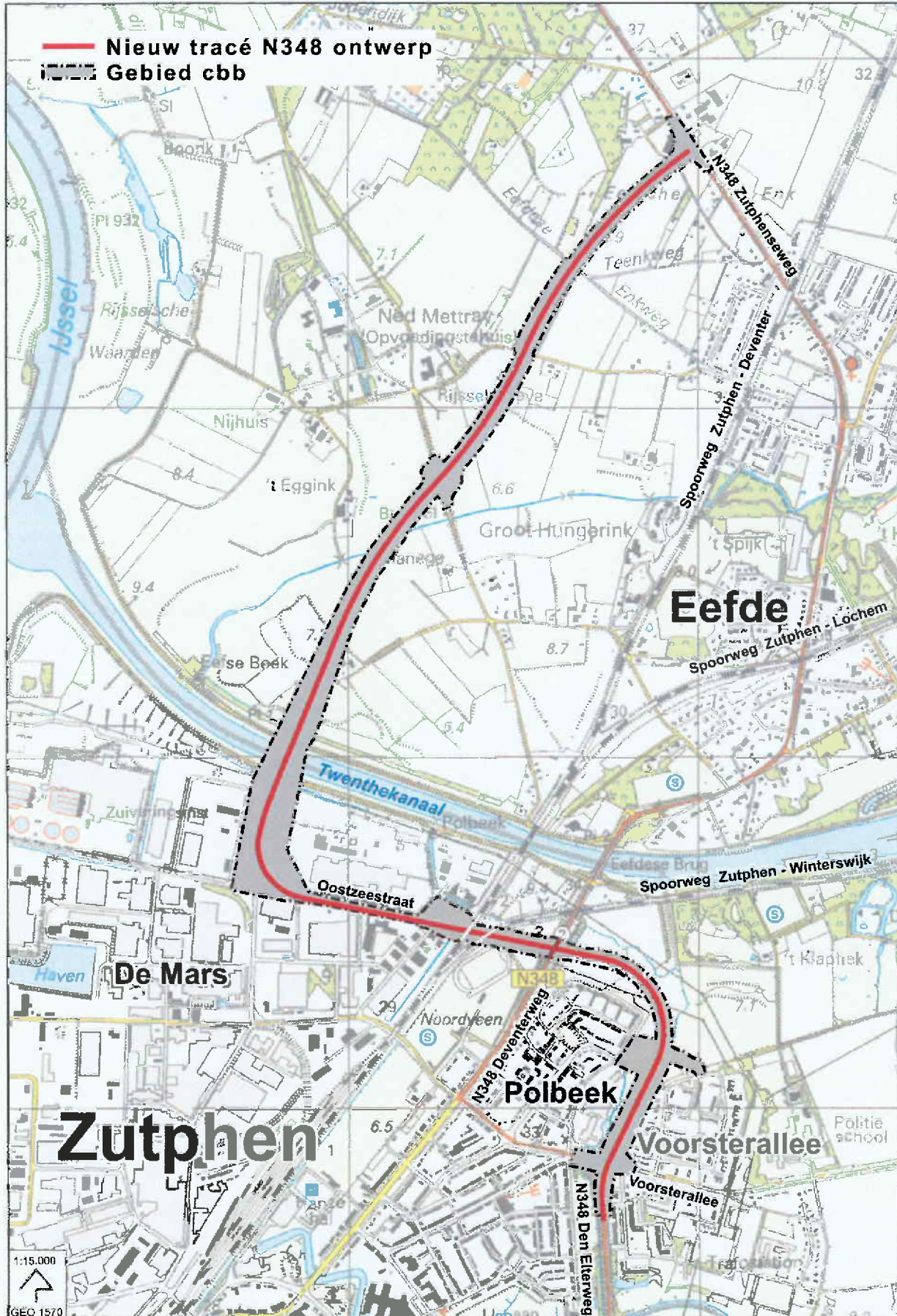
---



# PARTIELE HERZIENING

VAN HET STREEKPLAN GELDERLAND 2005, BETREFFENDE NIEUW TRACÉ N348 (cbb)

# KAART 2









**PARTIELE HERZIENING BETREFFENDE NIEUW TRACÉ N348**  
 ZUTPHEN-NOORD EN EEFDE-WEST EN NOORDELIJKE ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN DE MARS

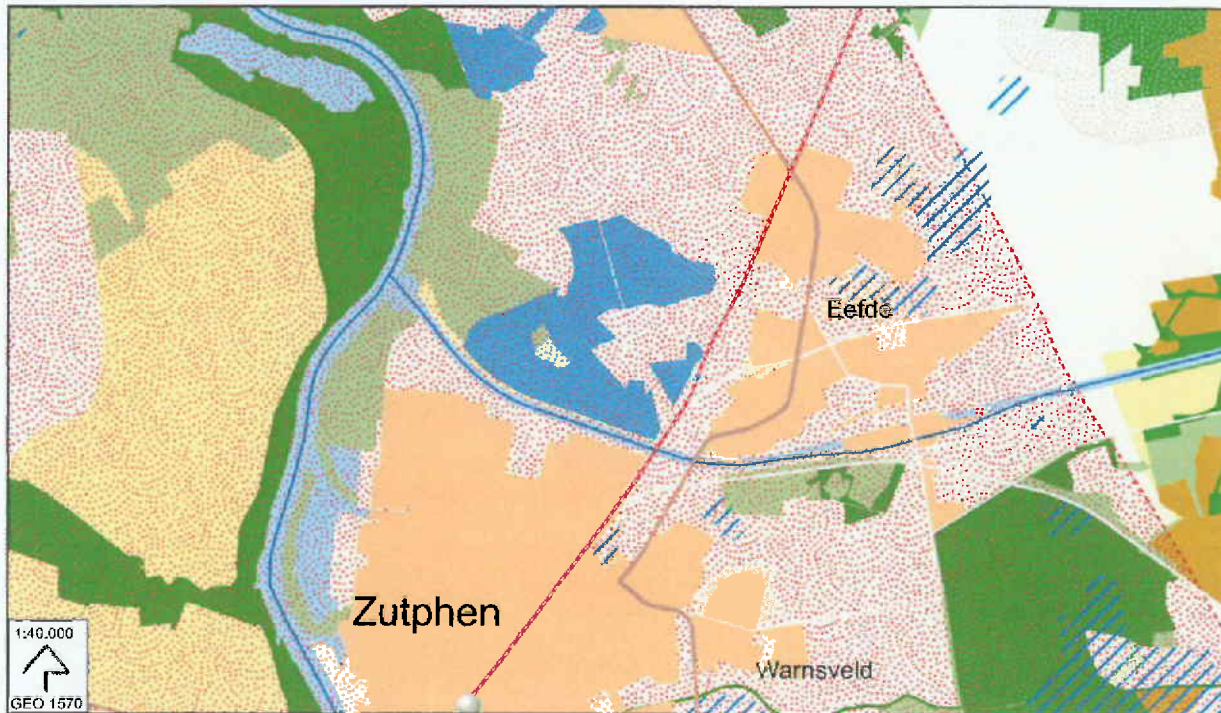


**Verklaring**

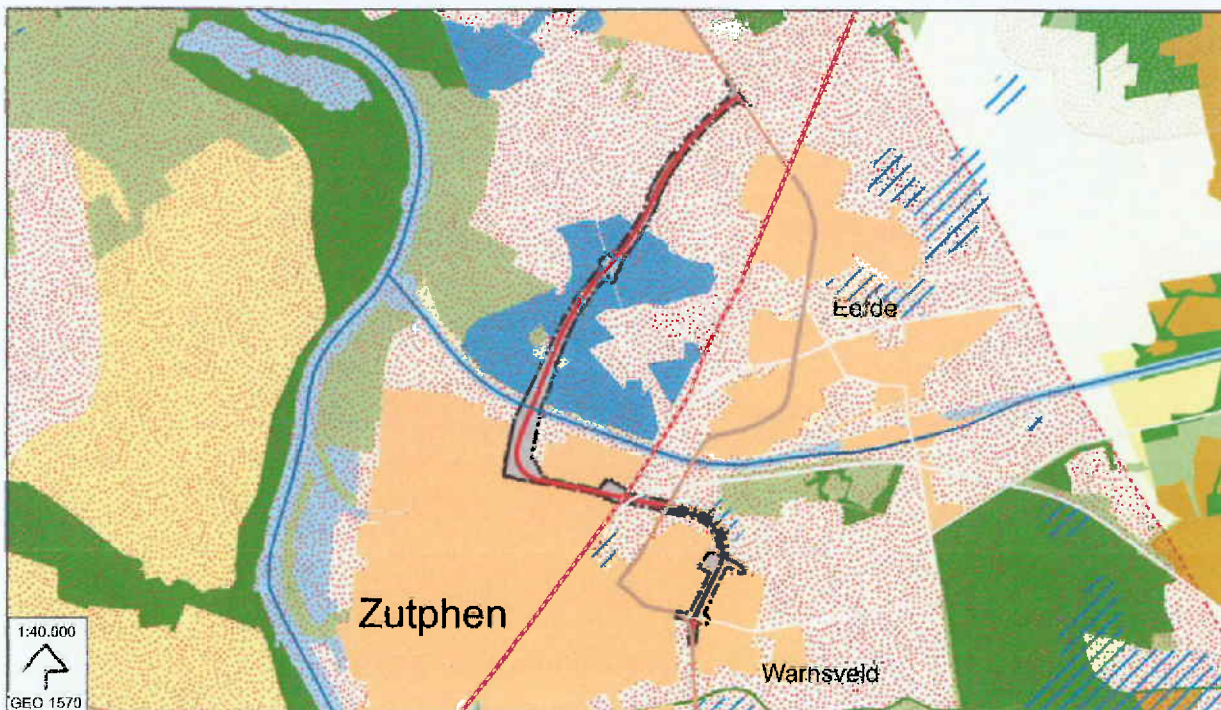
- |   |  |
|---|--|
|  EHS natuur  |  Aanpassing regionale ontsluitingsweg   |
|  EHS verweving   |  Regionale bedrijvigheid  |
|  EHS verbindingszone   |  Spoorlijn/station  |
|  Stedelijk netwerk   |  Functieverandering regionale weg   |
|  Stedelijk netwerk met bebouwing 2000                          |  Zoekgebied regionale waterberging  |
|  Grens van de herziening                                       |  Zoekgebied regionale waterberging<br>Omwille van de duidelijkheid is het Zoekgebied regionale waterberging ten opzichte van het origineel van de beleidskaart gearceerd. |
|  Nieuw tracé N348<br>(concrete beleidsbeslissing: zie kaart 2) |  Regionale waterberging globaal begrensd<br>Inmiddels definitief begrensd zie GS-besluit 19-12-2006.  |







**PARTIELE HERZIENING BETREFFENDE NIEUW TRACE N348**  
 ZUTPHEN-NOORD EN EEFDE-WEST EN NOORDELIJKE ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN DE MARS



**Verklaring**

- |  |  |
|--|--|
|  EHS natuur                           |  IC spoorlijn/station   |
|  EHS verweving                        |  Knooppuntlokatie   |
|  EHS verbindingzone                   |  Regionale ontsluitingsweg                                      |
|  Stedelijk netwerk                    |  Overige weg  |
|  Stedelijk netwerk met bebouwing 2000 |  Zoekruimte regionale waterberging                              |
|  Grens van de herziening              |  Regionale waterberging globaal begrensd                        |
|  Nieuw tracé N348                     | <small>Omwille van de duidelijkheid is het Zoekgebied regionale waterberging ten opzichte van het origineel van de beleidskaart gearceerd.</small> |
| <small>(concrete beleidsbeslissing: zie kaart 2)</small>   | <small>Inmiddels definitief begrensd zie GS-besluit 19-12-2006.</small>  |

