

Provinciaal inpassingsplan

N345 Rondweg De Hoven/Zutphen

voorontwerp

Datum: 19 mei 2014

IDN: NL.IMRO.9925.IPN345DeHovenZutph-vo01

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	10
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	11
1.4	M.e.r.- en RO-procedure	12
1.5	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	Beleidskader	13
2.1	Rijksbeleid	13
2.2	Provinciaal beleid	15
2.3	Regionaal beleid	20
2.4	Gemeentelijk beleid Brummen	22
2.5	Gemeentelijk beleid Zutphen	24
2.6	Conclusie	27
Hoofdstuk 3	Huidige situatie	28
3.1	Ruimtelijke situatie	28
3.2	Verkeerskundige situatie	30
Hoofdstuk 4	MER en keuze voorkeursalternatief	40
4.1	De m.e.r.-procedure	40
4.2	Belangrijkste conclusies MER	42
Hoofdstuk 5	Beschrijving van het plan	52
5.1	Voorgeschiedenis	52
5.2	Doelstelling van het plan	53
5.3	Het wegontwerp	54
5.4	Landschappelijke inpassing	57
Hoofdstuk 6	Milieu- en omgevingsaspecten	62
6.1	Geluid	62
6.2	Luchtkwaliteit	64
6.3	Externe veiligheid	65
6.4	Bodem	69
6.5	Water	71
6.6	Archeologie	85
6.7	Cultuurhistorie	90
6.8	Ecologie	93
6.9	Niet gesprongen explosieven	106
6.10	Kabels en leidingen	108
Hoofdstuk 7	Juridische planopzet	109
7.1	Inleiding	109
7.2	Begrenzing plangebied	109
7.3	Uitsluitingstermijn	109
7.4	Planmethodiek	109
7.5	Nadere toelichting op de bestemmingen	110
Hoofdstuk 8	Economische uitvoerbaarheid	115
8.1	Financiering	115
8.2	Exploitatieplan	115
8.3	Grondaankoop	115
Hoofdstuk 9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	116

Bijlagen bij toelichting

- Bijlage 1: Notitie Reikwijdte en Detailniveau, incl. zienswijze en advies
- Bijlage 2: MER - Samenvatting
- Bijlage 3: MER - Hoofdrapport
- Bijlage 4: MER - deelrapport Verkeer & Vervoer
- Bijlage 5: MER - deelrapport Geluid & Trillingen
- Bijlage 6: MER - deelrapport Luchtkwaliteit
- Bijlage 7: MER - deelrapport Externe Veiligheid
- Bijlage 8: MER - deelrapport Gezondheid GES
- Bijlage 9: MER - deelrapport Bodem
- Bijlage 10: MER - deelrapport Water
- Bijlage 11: MER - deelrapport Waterveiligheid
- Bijlage 12: MER - deelrapport Natuur & Ecologie
- Bijlage 13: MER - Passende Beoordeling
- Bijlage 14: MER - deelrapport Landschap, Cultuurhistorie & Archeologie
- Bijlage 15: MER - deelrapport RO & Economie
- Bijlage 16: MER - Tracékeuzenotitie
- Bijlage 17: Landschapsplan
- Bijlage 18: Detailakoestisch onderzoek
- Bijlage 19: Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 20: Waterparagraaf
- Bijlage 21: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 22: Natuurtoets Rondweg N345 Voorst
- Bijlage 23: Vooronderzoek NGE N345 rondweg Voorst

Regels		119
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	121
Artikel 1	Begrippen	121
Artikel 2	Wijze van meten	127
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	128
Artikel 3	Agrarisch met waarden - Landschap	128
Artikel 4	Verkeer	130
Artikel 5	Verkeer - Railverkeer	132
Artikel 6	Water	133
Artikel 7	Wonen	135
Artikel 8	Leiding - Gas	138
Artikel 9	Waarde - Archeologische verwachting 1	140
Artikel 10	Waarde - Archeologische verwachting 3	143
Artikel 11	Waarde - Archeologische verwachting middelmatig	146
Artikel 12	Waterstaat - Waterkering	149
Hoofdstuk 3	Algemene regels	151
Artikel 13	Anti-dubbeltelregel	151
Artikel 14	Algemene bouwregels	152
Artikel 15	Algemene gebruiksregels	153
Artikel 16	Algemene aanduidingsregels	154
Artikel 17	Algemene afwijkingsregels	155
Artikel 18	Overige regels	156
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	157
Artikel 19	Overgangsrecht	157
Artikel 20	Slotregel	158
 Bijlagen bij regels		
Bijlage 1	wegontwerp	
 Eindnoten		 159

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen). De N345 doorsnijdt in de huidige situatie de dorpskern van De Hoven/Zutphen (hierna te noemen De Hoven). De vormgeving van de N345 in De Hoven komt op diverse punten niet overeen met de principes voor een duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Het doorgaande verkeer op de weg leidt tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid in De Hoven, vooral ten aanzien van de geluidsoverlast en de barrièrewerking. Daarnaast staat de regionale bereikbaarheid onder druk als gevolg van de stagnerende doorstroming van het verkeer op het kruispunt N345/Kanonsdijk bij de Oude IJsselbrug.

De provincie Gelderland heeft besloten om een rondweg voor de N345 rond De Hoven voor te bereiden om de problemen op te lossen. Provinciale Staten hebben sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de mogelijkheid om zelf een ruimtelijk plan te maken: het zogenaamde provinciaal inpassingsplan (hierna PIP). Ter voorbereiding op deze en andere nieuwe instrumenten en bevoegdheden hebben provinciale staten van Gelderland (PS) de Wro-agenda vastgesteld. In deze agenda is aangegeven voor welke projecten PS bereid zijn een provinciaal inpassingsplan te maken c.q. vast te stellen. Er moet dan aan drie criteria worden voldaan:

- er moet sprake zijn van een provinciaal belang;
- Gelderland maakt het verschil. Het project kan efficiënter en/of sneller worden uitgevoerd doordat de provincie het inpassingsplan opstelt;
- er is weinig ruimte voor lokale afweging, dat wil zeggen dat de ligging en de invulling voornamelijk door de provincie worden bepaald.

Uit de Wro-agenda blijkt dat de aanleg van provinciale weginfrastructuur als provinciaal belang wordt aangemerkt. Omdat het gaat om een provinciale weg wordt de ligging en de invulling van de rondweg door de provincie Gelderland bepaald. Bovendien overheersen bovenlokale aspecten, waardoor de provincie Gelderland de rondweg efficiënter kan aanleggen. Het project voldoet daarmee aan de voornoemde criteria, waardoor het instrument provinciaal inpassingsplan door PS wordt ingezet.

Aan het besluit over een provinciaal inpassingsplan voor een rondweg is een m.e.r.-plicht (milieueffectrapportage) gekoppeld. Daartoe is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER biedt de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de rondweg. In de milieueffectrapportage (m.e.r.) zijn twee tracéalternatieven nader onderzocht. Dit heeft geleid tot een concept-MER. Op basis hiervan hebben Gedeputeerde Staten op 2 juli 2013 hun voorkeur uitgesproken voor het Noordalternatief. Dit alternatief is vervolgens geoptimaliseerd en uitgewerkt in het definitieve tracé dat met dit PIP mogelijk gemaakt wordt. Voor meer informatie over de tracékeuze en het milieueffectrapport wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

Het plangebied van dit PIP ligt op het grondgebied van de gemeenten Brummen en Zutphen. In alle fasen van de planvorming heeft structureel overleg plaatsgevonden tussen deze gemeenten en de provincie Gelderland. Het PIP is dan ook in samenwerking tussen de provincie Gelderland en de gemeenten Brummen en Zutphen tot stand gekomen.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt ten westen van De Hoven in de gemeente Zutphen. Het plangebied omvat het tracé van de nieuw aan te leggen rondweg en de direct aangrenzende gronden. Het tracé begint aan de noordzijde ter hoogte van de weg naar Voorst en eindigt aan de zuidzijde op de Kanonsdijk (Zutphensestraat). De direct aangrenzende gronden omvatten de aansluitende infrastructuur, watergangen en percelen voor de benodigde natuurmitigerende en landschappelijke maatregelen. Omdat de Wapsumsebeek in het kader van het project gedempt wordt, zijn ook deze gronden in dit PIP opgenomen zodat deze voorzien kunnen worden van een passende bestemming. Daarnaast zijn ook de gronden waar de huidige infrastructuur verdwijnt opgenomen in het plan; het betreft het gebied ten noorden van de aansluiting met de Weg naar Voorst en het gebied ten oosten van de aansluiting met de Kanonsdijk. Tenslotte maakt het agrarisch bouwperceel aan de Tondensestraat 2 onderdeel uit van het plangebied. Omdat het agrarisch bedrijf niet langer wordt voorgezet is het bouwvlak ter plaatse komen te vervallen en heeft de voormalige bedrijfswoning een woonfunctie gekregen. De ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in de navolgende afbeelding.



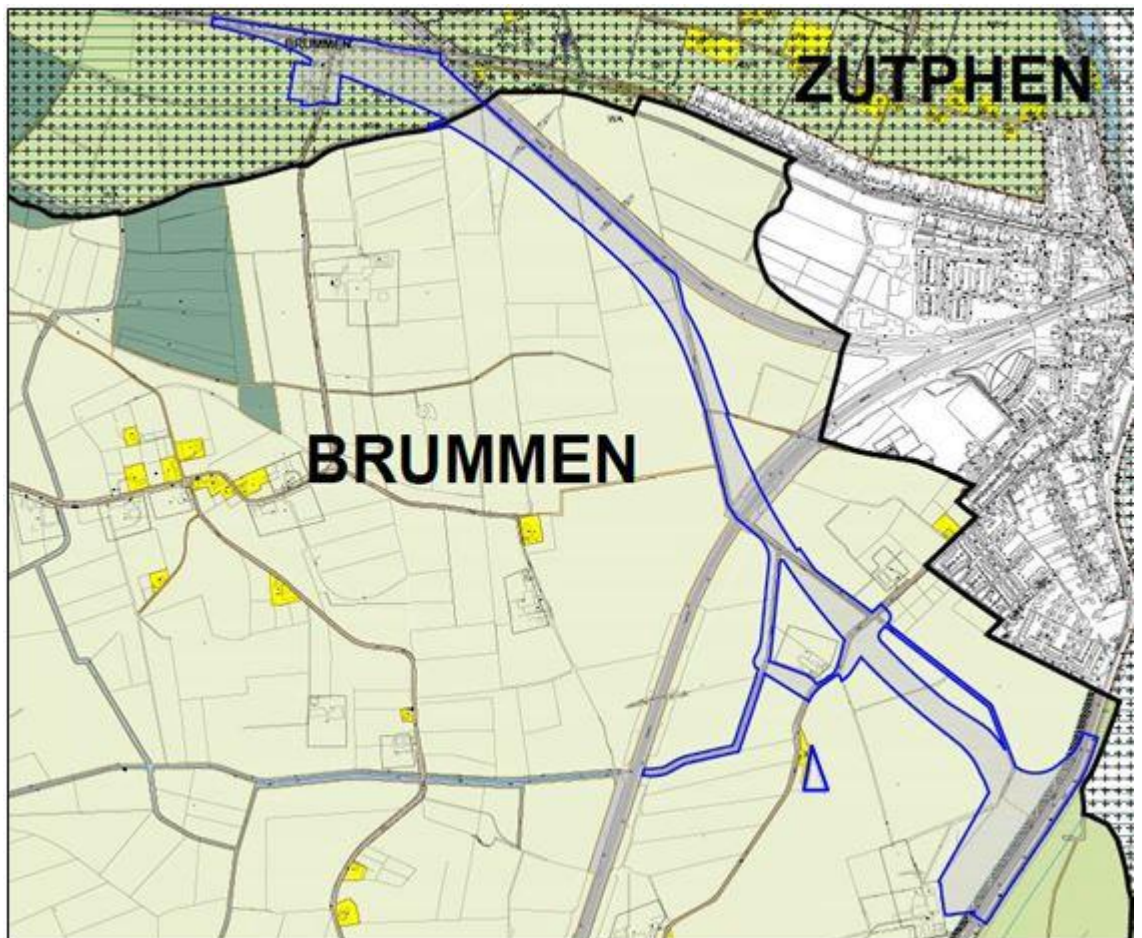
Ligging en begrenzing plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren nu verschillende bestemmingsplannen van de gemeenten Zutphen en Brummen. Het gaat om de volgende plannen:

Vigerende bestemmingsplannen	Vaststelling
Bestemmingsplan Buitengebied Zuid en West, gemeente Zutphen	1 juli 2013
Bestemmingsplan Buitengebied 2008, gemeente Brummen	17 december 2009

Navolgende afbeelding geeft de planologische situatie ter plaatse van het plangebied weer. Het plangebied heeft overwegend een agrarische bestemming. De aanleg van een rondweg is op grond van deze bestemming niet mogelijk.



Vigerende bestemmingsplannen

1.4 M.e.r.- en RO-procedure

Zoals in paragraaf 1.1 reeds aangegeven wordt in het kader van de plan- en besluitvorming rond dit PIP een m.e.r.-procedure doorlopen. De formele m.e.r.-procedure is op 15 oktober 2012 gestart met de kennisgeving van het voornemen om voor de N345 rondweg De Hoven/Zutphen een PIP op te stellen. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreid ingegaan op de m.e.r.-procedure.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een overzicht van het relevante beleid van het Rijk, de provincie Gelderland, de regio en de gemeenten Brummen en Zutphen op het gebied van verkeer, vervoer en leefbaarheid. Hierbij is ingegaan op de beleidsmatige onderbouwing van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen. De beschrijving van de huidige situatie van het plangebied komt in hoofdstuk 3 aan bod. In hoofdstuk 4 wordt de m.e.r.-procedure beschreven. Tevens zijn de belangrijkste resultaten uit het MER beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 5 een beschrijving gegeven van de beoogde inrichting van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen. In hoofdstuk 6 komen de relevante milieuaspecten aan bod. Hoofdstuk 7 geeft een omschrijving van de juridische planopzet. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling is vertaald in de juridische regeling. De hoofdstukken 8 en 9 gaan over de uitvoering van het plan. Aan de orde komen respectievelijk de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer, vervoer en leefbaarheid. Beleid dat samenhangt met andere milieuaspecten wordt beschreven in hoofdstuk 6.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden, zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder invloed van groei, stagnatie en krimp, die gelijktijdig plaatsvinden.

In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend', 'bereikbaar' en 'leefbaar&veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en dertien nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond.

-
2. Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
 3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Toetsing

Dit inpassingsplan richt zich op de hoofddoelstelling Bereikbaar en draagt bij aan een robuust netwerk van wegen en een betere benutting van de capaciteit. Daarnaast draagt dit inpassingsplan bij aan de hoofddoelstelling Leefbaar en veilig door het verbeteren van de milieukwaliteit in De Hoven. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de uitgangspunten uit het SVIR.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in ruimtelijke plannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

In hetzelfde gebied als waar de rondweg De Hoven is voorzien, ligt een ruimtelijke reservering voor een hoogwatergeul die voortkomt uit de planologische kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. Op grond van het Barro geldt dat gebieden waar naar verwachting op lange termijn maatregelen nodig zijn, gevrijwaard moeten worden van grootschalige en/of kapitaalsintensieve ontwikkelingen die het treffen van mogelijke toekomstige rivierverruimende maatregelen ernstig belemmeren. In het onderzoeksproces en de ontwikkeling van de alternatieven is met de reservering rekening gehouden. In paragraaf 6.5.2 wordt hier nader op ingegaan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland vervangt het Streekplan en enkele andere structuurvisies. Deze visie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking.

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

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

Dit doel betekent vooral:

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

Mobiliteit

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

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

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

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

Natuur en landschap

Ook het thema natuur en landschap is voor dit PIP van belang. De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en naar behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap. Natuur en landschap zijn het kapitaal van Gelderland. De opgaven die de provincie en haar partners hierbij zien, zijn:

- het behouden en mogelijk vergroten van de biodiversiteit (soortenrijkdom) in de natuur;
- het verbinden van de Gelderse natuur met natuurgebieden in aangrenzende provincies en Duitsland;
- het betrekken van de mensen in een gebied bij het beheer van hun natuur en landschap.

De bescherming van bos en natuur buiten het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone is een verantwoordelijkheid van gemeenten. De provincie heeft daarom de provinciale richtlijn Bos- en natuurcompensatie ingetrokken.

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk. Het Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een zoekgebied van 7.300 hectare voor 5.300 hectare nog te realiseren

nieuwe natuur. Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is internationaal beschermd. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit worden behouden of verbeterd. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de Natura 2000-doelen in de Natura 2000-gebieden. Het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone vervullen daarnaast een belangrijke rol bij het behoud van de biodiversiteit.

Voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit in Gelderland streeft de provincie naar het opheffen van versnippering en een goede aansluiting tussen het Natuurnetwerk en het Duitse Biotopverbund. De provincie wil de natuur van het Gelders Natuurnetwerk beschermen tegen aantasting en heeft daarom regels opgenomen in de Omgevingsverordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten bestaan uit bestaande natuurwaarden, uit nog te ontwikkelen potentiële waarden en de omgevingscondities zoals stilte.

Nieuwvestiging en grootschalige ingrepen zijn alleen mogelijk wanneer:

- er geen reële alternatieven zijn;
- een groot maatschappelijk belang in het geding is.

Per saldo moet elke ontwikkeling een verbetering van de kernkwaliteiten in het Gelders Natuurnetwerk opleveren. In dat saldo zijn vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang belangrijke randvoorwaarden.

Groene Ontwikkelingszone

De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven.

Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden. In de Groene Ontwikkelingszone heeft de provincie de volgende doelstellingen:

- de samenhang tussen de natuurgebieden bevorderen en daarmee het Gelders Natuurnetwerk versterken en overgangen tussen natuurbestemmingen en andere functies zoneren;
- ruimte bieden voor de ontwikkeling van functies die hier aanwezig zijn en passen. Vooral de niet-stedelijke functies landbouw, het landgoedbedrijf en dagrecreatie;
- kansen bieden voor creatieve functiecombinaties ter versterking van het natuurlijke systeem door een versterking van de kernkwaliteiten van natuur en landschap in combinatie met stedelijke functies waaronder verblijfsrecreatie;
- beschermen van bos;
- specifieke weidevogel- en ganzenfoerageergebieden beschermen.

De provincie nodigt de Gelderse samenleving uit om in de Groene Ontwikkelingszone (GO) initiatieven te ontwikkelen die bijdragen aan de realisatie van deze dubbele doelstelling. Vanwege de dubbele doelstelling is er in de GO ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en voor een beperkte uitbreiding van bestaande bedrijven, woningen en bouwwerken en andere functies. Bij een beperkte uitbreiding gaat het om het 'per saldo' versterken van de kernkwaliteiten. In dat saldo zijn een vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang een belangrijke randvoorwaarde. Ter bescherming en versterking van de aanwezige natuur- en landschapswaarden zijn regels opgenomen in de Omgevingsverordening waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Nieuwe natuurelementen die gerealiseerd zijn, worden toegevoegd aan het Gelders Natuurnetwerk.

Landschap

Ook het thema landschap is van belang voor het PIP. De Natuur van Gelderland, te realiseren via het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone, is de groene ruggengraat van het landschap. Landschap is aan verandering onderhevig. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen geven vorm aan het landschap. De Omgevingsvisie verbindt de verantwoordelijkheden van de verschillende partners voor een duurzame economie en het borgen van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie en haar partners staan samen voor de opgave om de diversiteit van het Gelderse landschap te behouden en te versterken. Landschap is van groot belang voor Gelderland, als motor voor de vrijetijdseconomie en voor een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat. Samen richten de provincie en partners de aandacht op alle landschappen. Zo ontstaat een aantrekkelijk en beleefbaar Gelders landschap om in te wonen, werken en recreëren. Actuele ontwikkelingen die sterk verweven zijn met het landschap zijn de diversificatie en schaalvergroting van de agrarische sector, transitie naar duurzame energie en de krimp in het buitengebied. Dit zijn provinciale en regionale opgaven waar de provincie met bouwmeesterschap stuurt op realiseren van kwaliteit. Waar zich kansen voordoen in het Gelders Natuurnetwerk om cultuurhistorische relictten - zoals grafheuvels, historische lanen, et cetera - zichtbaar te maken, is het de ambitie van de provincie om samen met haar partners die kansen te verzilveren en zo een extra dimensie aan het natuurlandschap te geven. In de Groene Ontwikkelingszone is het de ambitie om de natuurdoelen te verbinden met de versterking van het landschappelijke raamwerk en van de landschappelijke karakteristieken. Gemeenten nemen hun verantwoordelijkheid door vanuit hun landschapsbeleid actief te sturen op ontwikkelingen in het landschap en door te werken aan behoud en ontwikkeling van het landschap zelf. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen voor het realiseren van landschapsdoelen zorgvuldig meegewogen.

Toetsing

In De Hoven is sprake van een mobiliteitsknelpunt. De N345 rondweg De Hoven/Zutphen lost dit knelpunt op en zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid. Daarnaast draagt het PIP bij aan een gezonde en veilige leefomgeving in de Hoven. In paragraaf 6.8 wordt ingegaan op de gevolgen van het PIP voor het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone. Het PIP heeft geen negatief effect op de GNN en GO. De bescherming van het waardevolle landschap is gewaarborgd in de landschapsontwikkelingsplannen van de gemeenten Brummen en Zutphen. In de paragrafen 2.4.3 en 2.5.3 wordt op de landschapsontwikkelingsplannen van deze gemeenten ingegaan. Middels een landschappelijk inrichtingsplan wordt ervoor gezorgd dat de nieuwe rondweg zorgvuldig in de omgeving wordt ingepast (zie paragraaf 5.4)

2.2.2 Omgevingsverordening

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

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

Natuur en landschap

Op het aspect natuur en landschap zijn de artikelen 2.7 en 2.8 uit de verordening van toepassing. Artikel 2.7 gaat in op het GNN. Het GNN bestaat enerzijds uit alle gebieden met een natuurbestemming binnen de voormalige Gelderse EHS en anderzijds uit het zoekgebied van 7300 ha voor 5300 ha nieuwe natuur. Het beleid met betrekking tot het GNN is ten eerste gericht op de bescherming en het herstel van de aanwezige natuurwaarden, ten tweede op de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden. De GO bestaat uit alle gebieden met een andere bestemming dan natuur binnen de voormalige Gelderse EHS.

Bestemmingswijzigingen in bestaande natuur zijn niet toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn buiten het GNN. Deze formulering is zo gekozen omdat een nieuwvestiging altijd gepaard gaat met oppervlakteverlies, hetgeen altijd een significant negatief effect op de kernkwaliteiten met zich brengt. Daarom wordt alleen een uitzondering gemaakt voor ingrepen die van groot openbaar belang zijn. Is dat het geval dan kan een ingreep slechts doorgaan indien schade zoveel mogelijk wordt voorkomen en de resterende nadelige effecten volledig worden gecompenseerd. Bij deze categorie ingrepen mag de compensatie ook op afstand van de ingreep plaatsvinden. Indien is aangetoond dat geen reële alternatieven bestaan voor een ontwikkeling binnen het GNN, dient vervolgens te worden onderzocht of deze significante gevolgen kunnen worden voorkomen (gemitigeerd). Hierbij kan onder andere worden gedacht aan maatregelen met betrekking tot de inpassing van de ontwikkeling in de omgeving. Indien mitigatie niet of onvoldoende mogelijk is, wordt toegekomen aan compensatie. Hierbij gaat het om de realisatie van een nieuw areaal natuur. Compensatie dient te worden gerealiseerd in of nabij de GO en vindt bij voorkeur in de nabijheid van de ingreep plaats, mits zodoende een duurzame situatie ontstaat. Hiertoe dient een compensatieplan te worden opgesteld.

Artikel 2.8 gaat in op de GO. De GO heeft een dubbeldoelstelling: er is ruimte voor economische ontwikkeling in combinatie met versterking van de ecologische samenhang tussen inliggende en aangrenzende natuurgebieden. Binnen de GO liggen mogelijkheden voor projecten die bijdragen aan een substantiële versterking van de kernkwaliteiten. Grootschalige nieuwvestiging die naar aard en schaal het karakter van het betreffende gebied wezenlijk aantast, past hier niet. Dit ligt anders wanneer een groot openbaar belang in het geding is en reële alternatieven ontbreken. Het gaat dan bijvoorbeeld om nieuwe infrastructuur of woningbouwlocatie.

Zowel bij nieuwvestiging als bij een grootschalige uitbreiding dient, naast een goede landschappelijk inpassing, sprake te zijn van een per saldo substantiële versterking van de kernkwaliteiten van de GO. Bij de keuze voor de te ontwikkelen natuur verwacht de provincie dat - in geval van een ontwikkeling binnen een verbindingzone - wordt aangesloten bij de kernkwaliteiten van de GO in het algemeen en het betreffende gebied in het bijzonder. In het geval van een ontwikkeling buiten een verbindingzone verwacht de provincie dat wordt aangesloten bij de kernkwaliteiten van het aangrenzende GNN in hetzelfde deelgebied.

Toetsing

In paragraaf 6.8 wordt ingegaan op de gevolgen van het PIP op het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone. Het PIP heeft geen negatief effect op de GNN en GO.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030

De regio Stedendriehoek legt in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 uit 2007 de gemeenschappelijke ambities vast voor het zogenoemde bundelingsgebied: het gebied rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen en het daarbinnen gelegen middengebied. Het gaat om (grote delen van) het grondgebied van de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. De Regionale Structuurvisie is voor deze gemeenten een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering.

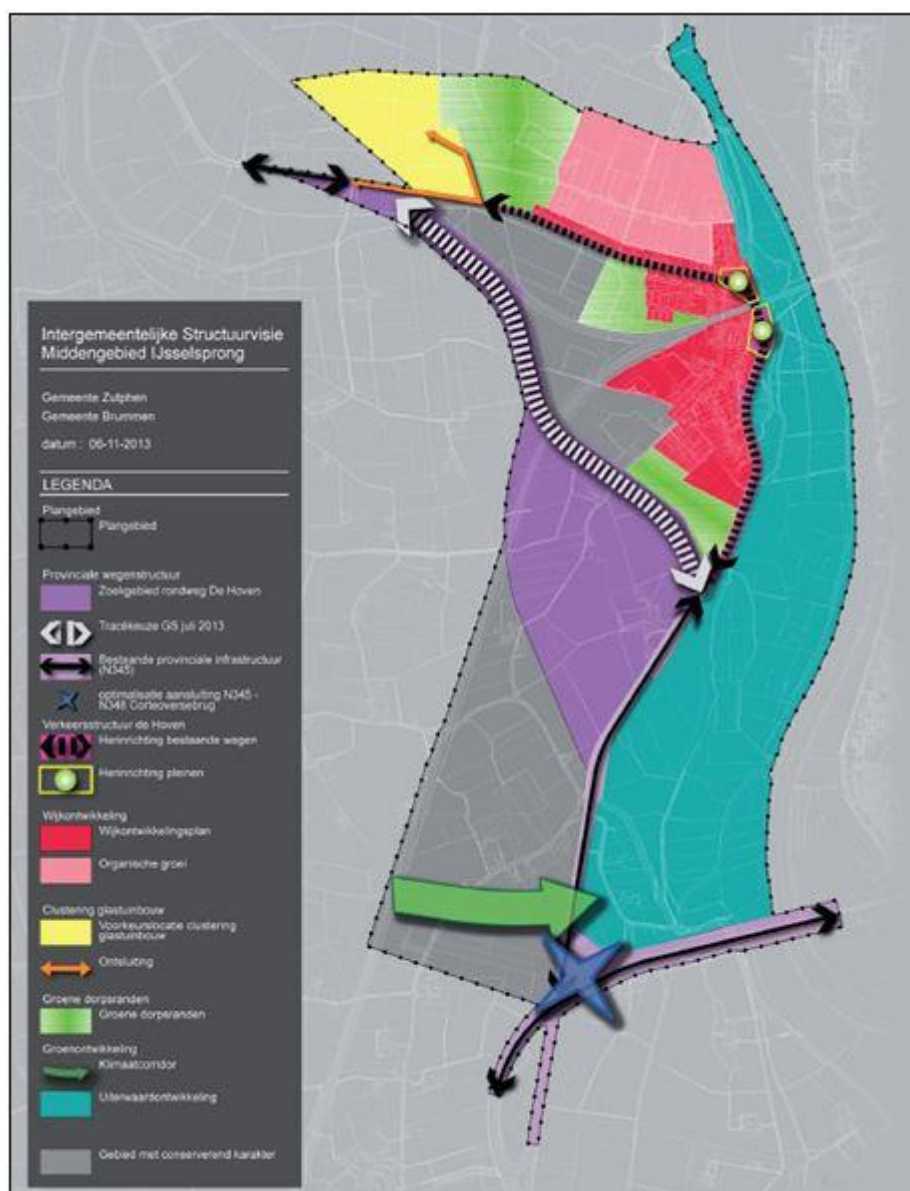
Als basis voor de Regionale Structuurvisie is een duurzaam ruimtelijk structuurbeeld ontwikkeld voor de lange termijn tot 2030. Centraal staat: bundelen en concentreren van het stedelijke ruimtegebruik in en om de bestaande steden en dorpen. De Regionale Structuurvisie op de Stedendriehoek splitst zich uit naar vijf thema's:

- water, natuur en landschap;
- openbaar vervoer en weginfrastructuur;
- wonen, steden, dorpen en landschap;
- werken, kantoren, bedrijven, land- en glastuinbouw;
- recreatie, toerisme en voorzieningen.

Verbetering van de bereikbaarheid van de Stedendriehoek is één van de opgaven in de Regionale Structuurvisie. Binnen het thema openbaar vervoer en weginfrastructuur en binnen het bundelingsgebied zijn de wegen N344, N345, N348 van regionaal belang. Bij de N345 zullen gerichte maatregelen moeten worden gezocht om de doorstroming te verbeteren. De bestaande weg is wel geschikt om extra verkeer op te vangen als gevolg van de groeiende functionele relaties tussen Zutphen en Apeldoorn. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is het niettemin wel nodig om op lokaal niveau ingrijpende maatregelen te nemen: een omlegging rond de kern Voorst en een omlegging rond de wijk De Hoven in Zutphen. Dergelijke omleggingen zijn nodig omdat de bestaande weg niet voldoet aan het profiel van een provinciale weg.

2.3.2 Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong

De Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong is een visie van de gemeenten Brummen en Zutphen en is op 27 februari 2014 vastgesteld door de gemeente Brummen en op 10 maart 2014 gewijzigd is vastgesteld door de gemeente Zutphen. Het is een herijking op onderdelen van de Intergemeentelijke Structuurvisie IJsselsprong (2008) voor specifiek het middengebied IJsselsprong. Het plangebied betreft het overgrote deel van de Hoven, inclusief het zoekgebied voor het tracé van de rondweg ten zuiden van de Teuge en het zoekgebied voor de klimaatcorridor rondom de Oekense Beek. De visie geeft het gewenste ruimtelijk beeld op hoofdlijnen weer, zodat het kan dienen als streefbeeld voor toekomstige plannen.



Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong met aanduiding tracékeuze N345

In de Intergemeentelijke Structuurvisie wordt uitgegaan van een fors verlaagd woningbouwprogramma (van 3.000 naar enkele honderden woningen). Ook wordt daarnaast het ruimte voor de riviertraject, Tichelbeeksewaard naar een langere termijn geschoven. In de structuurvisie wordt tevens ingegaan op de verkeersstructuur in en rondom De Hoven. Daarbij wordt ook de N345 rondweg De Hoven/Zutphen aangehaald als middel om de druk op de interne verkeersstructuur in de Hoven (doorstroming, leefbaarheid en veiligheid) op te lossen.

Toetsing

Voorgenomen ontwikkeling van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen is expliciet opgenomen in de Intergemeentelijke Structuurvisie Middengebied IJsselsprong. Het PIP sluit dan ook aan op dit beleidsstreven.

2.4 Gemeentelijk beleid Brummen

2.4.1 Toekomstvisie 2030 'Innoveren met oude waarden'

Op 25 juni 2013 heeft de gemeenteraad van Brummen de Toekomstvisie 2030 'Innoveren met oude waarden' vastgesteld. De visie geeft richting aan de strategie, het beleid en de plannen die de komende vijftien jaar worden gemaakt. De keuzes en speerpunten voor 2030 zijn in drie thema's onderverdeeld:

- *Ruimte voor papier en landgoederen:* Papier en landgoederen zijn de kernwaarden die Brummen uniek maken. Deze kernwaarden krijgen alle ruimte. Niet alleen fysiek en bedrijfsmatig, maar op zoveel mogelijk terreinen worden deze kernwaarden binnen de gemeente versterkt. Bijvoorbeeld in de recreatiesector, maar ook in de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. Eerbeek is een papierdorp en dat wil de gemeente meer laten zien, lokaal en regionaal, maar ook nationaal en internationaal. Daarnaast worden cultuurhistorie, creativiteit en kunst in de gemeente gestimuleerd en gekoesterd. Om de recreatieve potentie van Brummen verder uit te bouwen wordt het netwerk voor de wandelaar, fietser en ruiter verbeterd.
- *Samen gezond wonen, werken en leven:* De gemeente Brummen wil een aantrekkelijke gemeente zijn voor zowel jong en oud als voor bestaande en nieuwe inwoners. Daarbij hoort een gemeente waar men prettig kan wonen en werken. Het kleinschalige dorpsleven waar rust en vriendelijkheid heersen en sprake is van een sterke sociale samenhang, zijn daarbij van belang. De identiteit, die wordt gekoesterd, moet worden behouden en versterkt.
- *Op groene voet met groene vingers:* Er wordt ingezet op een groen en klimaatneutraal Brummen, waarbij zelf wordt voorzien in de energie, energiesystemen slim worden gekoppeld, hemelwater wordt geborgen en gebruikt en de biodiversiteit wordt versterkt. De natuur en het landschap zijn kernwaarden van de identiteit van Brummen. Ze vormen de historische basis en maken deel uit van het woongenot, vormen de trekker voor recreanten en toeristen en staan aan de basis van de ontwikkeling van de papierindustrie en de landgoederen. Het landschap en de natuur moeten daarom behouden blijven. Maar ook hier geldt dat er geen stomp op het buitengebied moet worden gezet. Er wordt vernieuwd met respect voor dat wat er is.

Toetsing

Bij de toekomstvisie is een integraal Uitvoeringsprogramma opgenomen. In dit uitvoeringsprogramma geeft de gemeente aan wat zij de komende jaren doet om de keuzes die in deze toekomstvisie gemaakt zijn in de praktijk te realiseren. Het Uitvoeringsprogramma is een flexibel programma, dat het beleid en de activiteiten op de korte termijn weergeeft. De rondweg De Hoven is als een van de kerntaken aangewezen in het uitvoeringsprogramma.

2.4.2 Ruimtelijke ontwikkelingsvisie 'Ligt op groen'

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie 'Ligt op groen' (ROV) is op 28 september 2006 door de raad van de gemeente Brummen vastgesteld. De ruimtelijke ontwikkelingsvisie omvat een lange termijnvisie (Strategische visie tot 2030) en de korte termijnvisie (periode 2005-2015). Samen vormen ze de ruimtelijke ontwikkelingsvisie 'Ligt op Groen'. De in paragraaf 2.4.1 genoemde toekomstvisie herijkt het geldende gemeentelijk beleid. Veel van het beleid dat voortkomt uit de ruimtelijke ontwikkelingsvisie 'Ligt op groen' is in lijn met de toekomstvisie en daarom nog steeds van toepassing.

Met de visie 'Ligt op groen' positioneert de gemeente Brummen zich in de regio en worden richtinggevende keuzes gemaakt voor de ruimtelijke ontwikkeling. De identiteit van de gemeente Brummen wordt vooral bepaald door de groene kwaliteit. Deze groene kwaliteiten zijn het vertrekpunt voor toekomstige ontwikkelingen. In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie zet de gemeente Brummen vooral in op de groene waarden in de gemeente, en zet ook in op nieuwe ontwikkelingen die dit groene karakter versterken. Nieuwe ontwikkelingen voorziet men vooral in de landgoederenzone en in de zone langs de IJssel. Het landschapsbeleidsplan is hierin leidend. In het LOP van Brummen (zie paragraaf 2.4.4) is een indeling gemaakt naar verschillende landschapstypen. Per landschapstype is beleid geformuleerd.

De Rondweg N345 De Hoven/Zutphen ligt grotendeels in het Uiterwaardenlandschap. Voor deze binnengedijkte uiterwaarden wordt ingezet op behoud van de agrarische functie. Wel is het wenselijk het landschap te versterken door de aanleg van hagen, en het ecologisch inrichten van beken. In de maatregelenlijst is dan ook de aanleg van meidoornheggen in het landschap opgenomen. Met de plannen voor de IJsselsprong als uitgangspunt wordt tevens een landschapsbuffer voorgesteld tussen de kern Brummen en de uitbreidingen van Zutphen De Hoven. Fondsen voor deze duurzame groene zone worden voorzien vanuit de exploitatie van de IJsselsprong.

Toetsing

In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie is rekening gehouden met de N345 rondweg De Hoven/Zutphen. Het PIP sluit hierbij aan en is niet in strijd met het beleid. Daarbij is het van belang dat gezorgd wordt voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Op de landschappelijke inpassing wordt in paragraaf 5.4 nader ingegaan.

2.4.3 Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

Voor de gemeente Brummen is op 30 juli 2011 het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) vastgesteld. Dit beleidsplan is opgesteld om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de gemeente Brummen te kunnen waarborgen. Met dit beleidsplan kan sturing worden gegeven aan de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Toetsing

In het GVVP worden ook de knelpunten van de N345 behandeld. Daarbij wordt de middels dit PIP te realiseren rondweg De Hoven genoemd.

2.4.4 Landschapsbeleidsplan

De doelen vanuit het Landschapsbeleidsplan (2008) voor de uiterwaarden van Brummen kunnen als

volgt worden geformuleerd:

- rekening houden met de geomorfologische waarden;
- de bestaande natuurwaarden verder versterken;
- aansluiten bij de wens tot meer ruimte voor de rivier;
- invulling geven aan ecologische verbindingzones;
- het patroon van heggen aanvullen;
- hydrologisch, ecologisch of ruimtelijk herstel van de beken stimuleren;
- extensieve vorm van recreatie stimuleren.

Toetsing

De uitgangspunten uit het landschapsbeleidsplan zijn in het landschapsplan voor de rondweg nader vertaald. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

2.5 Gemeentelijk beleid Zutphen

2.5.1 Groenatlas

Op 17 december 2012 heeft de gemeente Zutphen de Groenatlas 'Samenwerken aan een duurzame groenstructuur' vastgesteld. In deze groenatlas verwoordt de gemeente haar visie op de groenstructuur vanuit natuur, milieu en ruimte met daarin een heldere beschrijving van eindbeelden, beheerkaders en ontwikkelingsstrategieën. De groenatlas omvat een uitwerking voor het groen in kernen van Zutphen en Warnsveld, de wijken Noordveen, Centrum, De Hoven, Mars, Waterkwartier, Zuidwijken, Warnsveld en Leesten. Daarnaast bevat het een uitwerking voor het groen langs randen en de overgangszone van de kernen naar het buitengebied en de belangrijkste hoofdstructuren van wegen-, water- en landschapsstructuren in het buitengebied.

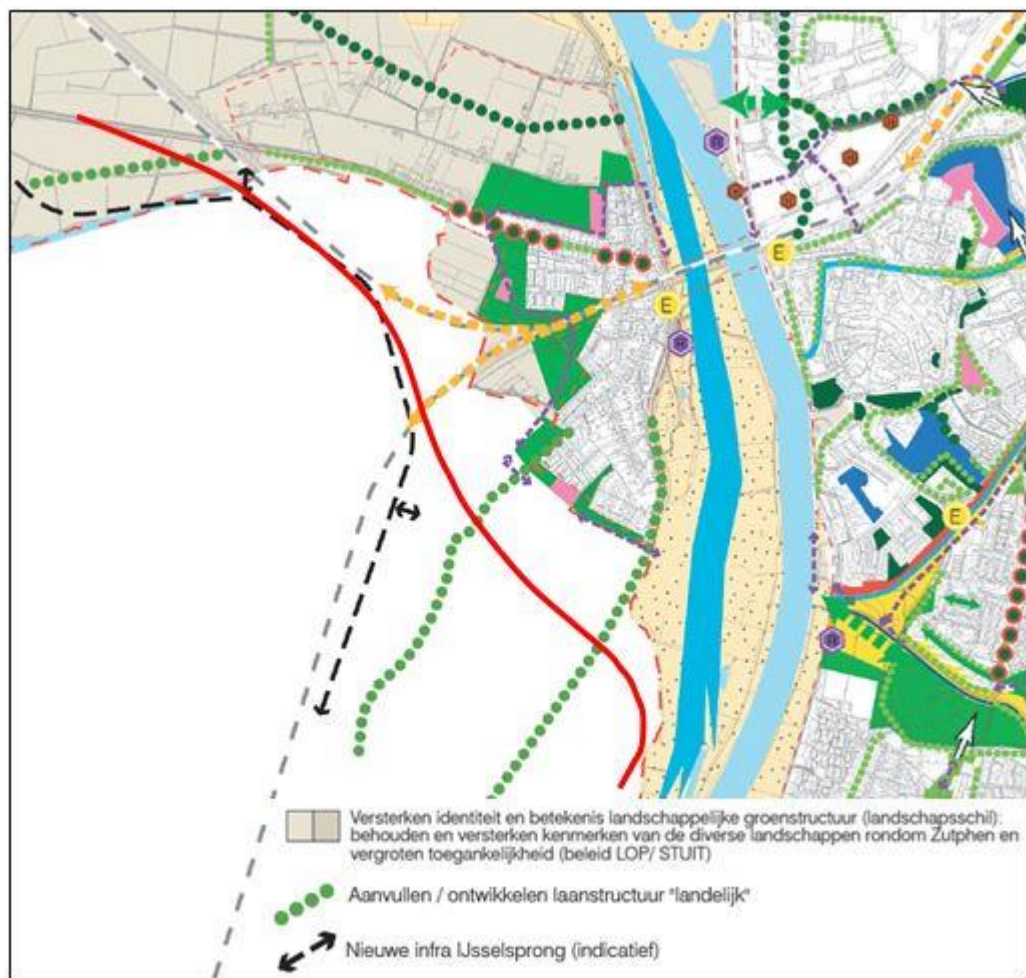
Het deel van het plangebied dat binnen de gemeente Zutphen ligt, valt onder het gebied 'landschapsschil'. Dit gebied bevat het merendeel van het buitengebied van Zutphen. Patronen, kenmerkend voor de verschillende landschapstypen rond Zutphen en Warnsveld, zorgen voor eigenheid, beleving en uitstraling.

Groenstructuren versterken de landschappelijke kwaliteiten en de natuur(ontwikkeling). Op de overgangen naar het open landschap scheppen gemengde meidoornhagen, bloemrijke graslanden, struweel, ruigtevegetaties, lijnvormige structuren van eik, es en els mogelijkheden voor bos- en struweelvogels en vleermuizen. De voor deze gebieden aangewezen doelen zijn als volgt:

- behouden/ beschermen van de archeologisch-, cultuurhistorisch- en geomorfologisch waardevolle delen van het landschap rondom Zutphen en Warnsveld, zoals (restanten van) landgoedbossen;
- verbeteren van verbindingen voor recreatie (bijv. ommetjes) tussen de stad en de landschapsschil als stedelijk uitloopgebied van Zutphen, zoals het verbeteren van de toegankelijkheid van de buitenplaatsen;
- versterken natuurdoelen vanuit EHS gebieden met verbindingen naar het stedelijk gebied;

- ontwikkelen `zachte overgangen` van Zutphen naar het buitengebied door het inpassen van bebouwingsranden;
- afstemmen met eigenaren en gebruikers van de gronden over inrichting, gebruik en beheer;
- versterken van de verschillende karakteristieken (zie het LOP).

Zoals uit de uitsnede van de Visiekaart af te lezen is, ligt het deel van het plangebied dat binnen de gemeente Zutphen ligt, in een gebied waarbij de identiteit en betekenis van de landschappelijke groenstructuur versterkt dient te worden. Het LOP-beleid (zie paragraaf 2.5.3) is op onderhavig plangebied van toepassing. Daarnaast zijn er op de visiekaart enkele aan te vullen of te ontwikkelen laanstructuren aangeduid, die het plangebied doorkruisen. Tot slot, is de N345 rondweg De Hoven/Zutphen indicatief aangeduid als nieuwe infrastructuur in het gebied.



Uitsnede Visiekaart ontwikkeling groenstructuur 2040 (bron: Groenatlas, 2012)

Toetsing

Het beleid voor de gebieden die zijn aangewezen als 'landschapsschil' is verwoord in het LOP. In het landschapsplan is rekening gehouden met de hierin gestelde landschappelijke uitgangspunten (zie paragraaf 5.4). De voorgenomen ontwikkeling past binnen het beleid uit de Groenatlas.

2.5.2 Verkeerscirculatieplan

Het vigerende verkeersbeleid van de gemeente Zutphen is vastgelegd in het Verkeerscirculatieplan (VCP, 1996). Dit VCP is in 2008 geëvalueerd en geactualiseerd. Op onderdelen vindt aanscherping van het beleid plaats.

In het VCP is gekozen voor een verkeersstructuur met grote verblijfsgebieden tussen de hoofdwegen. Dit biedt het beste toekomstperspectief voor Zutphen als het gaat om bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Maatregelen moeten er toe leiden dat gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie. Pas dicht bij de eindbestemming van een verplaatsing wordt de hoofdwegenstructuur verlaten en de bestemming in het verblijfsgebied gezocht.

Sluipverkeer en doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden moeten door adequate verkeersmaatregelen geweerd danwel ontmoedigd worden. Daarnaast dienen ook maatregelen in flankerende zin getroffen te worden. Dit zijn ondersteunende maatregelen die een selectief autogebruik beogen en bijdragen aan een beperking van de groei van de automobiliteit. Gedoeld wordt op het bevorderen van het fietsgebruik en het gebruik van het openbaar vervoer. Het voeren van een stringent parkeerbeleid (bijvoorbeeld tariefstelling betaald parkeren, parkeerduurbepanking) dient het gebruik van de alternatieve vervoerwijzen extra te stimuleren. Al deze maatregelen moeten leiden tot een duurzaam en veilig verkeerssysteem.

Toetsing

In de Evaluatie Verkeerscirculatieplan Zutphen (EVCP, 2008) blijft de doelstelling gelijk aan het oorspronkelijke VCP. Het EVCP wordt meer gezien als uitvoeringsplan en dient in die hoedanigheid ook periodiek geactualiseerd te worden. In het EVCP zijn de knelpunten binnen het projectgebied vooral gericht op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Via specifieke maatregelen wordt getracht om deze knelpunten op te lossen/verbeteren. Een van deze maatregelen betreft de aanleg van rondweg De Hoven.

2.5.3 Landschapsontwikkelingsplan Bronckhorst, Lochem en Zutphen

In 2009 heeft de raad van Zutphen het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) voor het buitengebied vastgesteld. Dit beleidsplan is door de gemeenten Bronckhorst, Lochem en Zutphen gezamenlijk opgesteld. Het doel van het LOP is om een stimuleringskader te bieden voor het landelijke gebied en de gewenste initiatieven te ondersteunen, wat moet leiden tot verder behoud en versterking van het landschap. Hierbij wordt rekening gehouden met bestaande plannen.

Conform het landschapsbeleid geldt onder meer een zorgvuldige landschappelijke inpassing als voorwaarde voor onder meer uitbreidingen van bebouwing en bij functieverandering. Daarbij dient gelet te worden op de vormgeving van nieuwe bebouwing, de situering van nieuwe gebouwen ten opzichte van de reeds bestaande gebouwen en de wijze waarop de nieuwe gebouwen zich verhouden tot de ruimere omgeving. Dit doel kan bijvoorbeeld mede met de aanleg van beplanting worden gerealiseerd.

Het plangebied valt op basis van de gebiedsindeling binnen het deelgebied IJsselwaarden. De essentie van de landschapsonwikkelingsvisie voor dit deelgebied bestaat uit de navolgende ambities:

- handhaven openheid komgronden en natte veldontginningen;
- handhaven en versterken contrast rivierkleigebied en dekzandgebied;
- behoud relatie oude dorpskernen en buitengebied;
- natte landschaps- en natuurontwikkeling in de uiterwaarden rekening houdend met de veehouderij.

Toetsing

In het landschapsplan is rekening gehouden met de landschappelijke uitgangspunten uit het LOP (zie paragraaf 5.4).

2.6 Conclusie

In de beleidsdocumenten op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nagestreefd. De N345 rondweg De Hoven/Zutphen draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de regio en verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in De Hoven. Bovendien wordt er gezorgd voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing. De N345 rondweg De Hoven/Zutphen past daarmee binnen het vigerende beleid van het Rijk, de provincie Gelderland, de regio en de gemeenten Brummen en Zutphen.

Hoofdstuk 3 Huidige situatie

In dit hoofdstuk komt de huidige situatie van het plangebied aan bod. De huidige ruimtelijke en verkeerskundige situatie worden beschreven.

3.1 Ruimtelijke situatie

De nieuwe rondweg N345 Zutphen is gepland in het buitengebied ten westen van De Hoven. Het plangebied ligt op de overgang van het hoger gelegen gebied met veel dekzandruggen, naar het open landschap aan de IJssel. De vorm van het landschap en het reliëf is mede bepaald door de IJssel. Het lager gelegen deel van het plangebied ligt in voormalige IJsseluiterwaarden. Naar het westen toe gaan de voormalige uiterwaarden over in een hoger gelegen dekzandlandschap op de rand van de Veluwe. Het dekzandlandschap bestaat uit dekzandruggen, met tussenliggende beekdalen. De overgang van hoog naar laag en de dekzandruggen zijn herkenbaar in het landschap, mede omdat de hogere landschappen veel dichter bebost zijn.



Luchtfoto plangebied met het toekomstige tracé

Het landschap wordt doorsneden door twee belangrijke moderne hoofdstructuren, namelijk de IJsseldijk en de spoorlijn. De spoorlijn (van 1865) is van deze twee structuren de meest recente. Vooral de spoordijk ligt hoog in het landschap, en doorsnijdt de oudere historische lijnen. In de atlas van Gelderland wordt deze spoorlijn gezien als grens tussen landschapstypen. Ten westen van de spoorlijn ligt het oeverwallandschap, met als belangrijke kenmerken de bebouwingsclusters en het wegennetwerk op de dekzandruggen, afgewisseld met de lager gelegen beekdalen. Het landschap gaat aan de westzijde over in het veel bosrijkere landgoederenlandschap waarin Voorstonden en Empe liggen.

Het gebied aan de oostzijde van de spoorlijn maakt deel uit van het voormalige IJsseldal en wordt het veehouderij-landschap genoemd. Dit gebied bestaat uit binnengedijkte uiterwaarden, een open landschap met verspreid boerderijen, grote kavels en een open wegennetwerk. Van de oorspronkelijke kenmerken van de ligging in de uiterwaarden resteert alleen nog de ligging van boerderij Ruimzicht op een pol (terp) op het adres Zutphensestraat 203.



Boerderij Ruimzicht aan de Zutphensestraat 203 gezien vanaf de Baankstraat

De beperkte aanwezigheid van beplanting in het gebied is opvallend te noemen. De beplanting concentreert zich voornamelijk langs de ontsluitingswegen en spoorlijnen en rondom vrij liggende bebouwing in de vorm van groene erven. In het landschap zijn de dekzandruggen voorzien van een dichtere beplanting, vooral in de vorm van groene erven en hagen. Door de openheid van het landschap is op veel plaatsen zicht op de Walburgiskerk in Zutphen.



Streetview vanaf de Baankstraat met geheel rechts de Walburgiskerk in Zutphen

3.2 Verkeerskundige situatie

In het kader van het m.e.r. is het deelrapport verkeer & vervoer opgesteld. In dit rapport, dat een bijlage vormt bij het MER, wordt de huidige verkeerssituatie op de N345 beschreven. In deze paragraaf komen de relevante bevindingen van het huidige functioneren van de N345 aan bod, uitgesplitst in de verkeersstructuur, de verkeersafwikkeling, leefbaarheid en inrichting.

3.2.1 Verkeersstructuur

N345

De N345 is de meest directe wegverbinding tussen Apeldoorn en Zutphen en ontsluit de tussengelegen kernen en buurtschappen zoals Voorst, Empe en De Hoven. Ten zuiden van De Hoven sluit de N345 aan op de N348 tussen Dieren/Arnhem en Zutphen. De N345 vervult een belangrijke regionale functie. In de provinciale wegencategorisering is de N345 opgenomen als regionale gebiedsontsluitingsweg (zie navolgende afbeelding). Binnen de bebouwde kom van Zutphen (De Hoven) geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 80 km/u.



Visiekaart wegenrek 2014 Provincie Gelderland

Binnen de bebouwde kom van De Hoven heeft de N345 de straatnamen Kanonsdijk (zuidelijke gedeelte) en Weg naar Voorst (westelijke gedeelte). In De Hoven sluit de N345 aan op de Oude IJsselbrug richting Zutphen (Kanonsdijk). Het kruispunt tussen de N345 en de Oude IJsselbrug (zie navolgende figuur) is geregeld door middel van een verkeersregelininstallatie (VRI). Alle overige kruispunten van de N345 in De Hoven betreffen voorrangskruispunten, waar het verkeer op de N345 voorrang heeft op het verkeer uit de zijwegen.



Kruispunt N345/ Kanonsdijk en oude IJsselbrug (N348)

Oude IJsselbrug

De Oude IJsselbrug betreft een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De Oude IJsselbrug beschikt over een hefgedeelte aan de westzijde van de brug. Bij een normale rivier stand gaat de brug incidenteel open. Bij hoge waterstanden in de winter gaat de brug vaker open met een maximum van tweemaal per uur met een openingstijd van maximaal acht minuten. Bij brugopeningen is regelmatig sprake van wachtrijen tot voorbij het kruispunt met de Weg naar Voorst/Kanonsdijk, die ook het verkeer hinderen dat geen bestemming aan de andere zijde van de IJssel heeft.

Erftoegangswegen

De overige wegen in- en om De Hoven zijn erftoegangswegen. De erftoegangswegen hebben in de eerste plaats een toegangbiedende functie tot woningen, bedrijven, voorzieningen en recreatieve bestemmingen die direct aan de weg zijn gelegen. Deze erftoegangswegen zijn weer globaal te verdelen in wegen met- en zonder een beperkte ontsluitingsfunctie voor het achterliggende gebied.

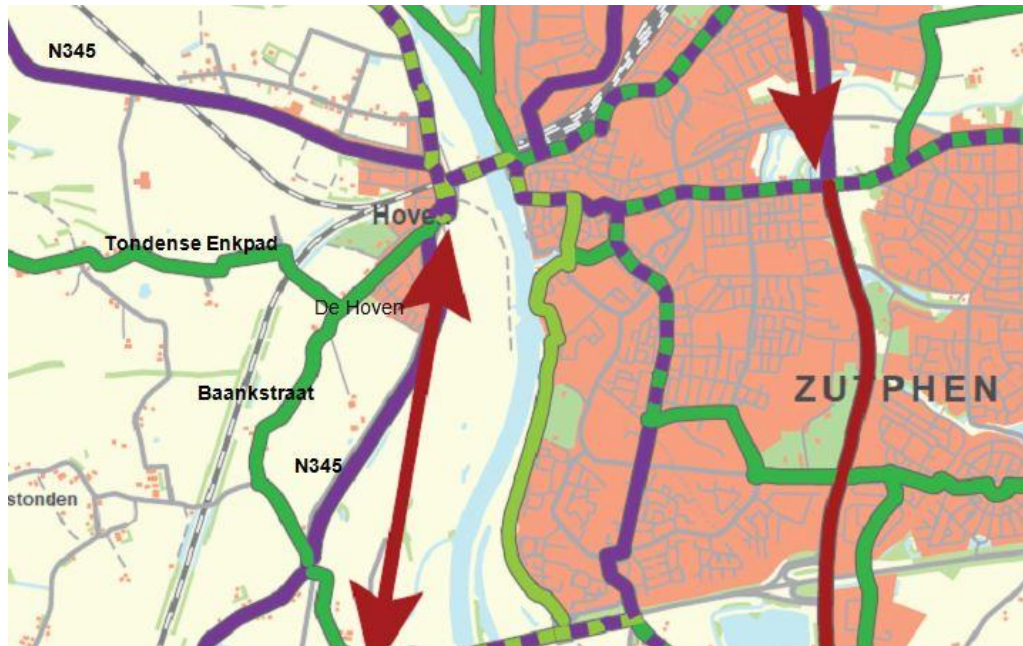
Wegen met een beperkte ontsluitingsfunctie zijn in dat kader de Baankstraat en Windheuvelstraat. De overige wegen hebben alleen een toegangbiedende functie voor het bestemmingsverkeer.



Huidige wegenstructuur in en om De Hoven

Fietsverkeer

De fietsvoorzieningen op en/of langs grote delen van de N345, zowel ten noorden als ten zuiden van De Hoven, maken onderdeel uit van het van de bovenlokale fietsverbindingen in het Gelders fietsnetwerk. Over de Baankstraat en het Tondense Enkpad liggen recreatieve fietsroutes (zie navolgende figuur) evenals via de Oude IJsselbrug en de Vliegendijk ten noorden van De Hoven. Tussen Zutphen en Brummen en verder richting Dieren ligt een zoeklijn voor een bovenlokale fietsruggengraat.



Bovenlokale fietsroutes in en om de Hoven

3.2.2 Verkeersafwikkeling

Uit telgegevens van 2012 blijkt dat in de huidige situatie gemiddeld ruim 10.000 tot bijna 13.000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag door de kern van De Hoven rijden. Circa 7 à 8% van het verkeer op de N345 in de kern betreft vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar vrachtverkeer gesommeerd). In navolgende tabel zijn het aantal verkeersbewegingen van de N345 opgenomen (gebaseerd op telgegevens uit 2012).

	Van	Tot	Motorvoertuigen / werkdag	Aandeel vracht
N345	N790	Voorst	15.000	7%
N345	Noordgrens Voorst	Zuidgrens Voorst	13.700	7%
N345	Voorst	Voorsterweg (Empe)	13.500	7%
N345	Voorsterweg (Empe)	Zutphen (De Hoven)	12.900	7%
N345	Westgrens Zutphen (Hoven)	Kanonsdijk	12.900	7%
N345	Weg Naar Voorst	Zuidgrens Zutphen	10.300	8%
N345	Zutphen	Zutphenseweg (Afslag Brummen)	10.300	8%
N345	Zutphenseweg	N 348 Omlegging Zutphen	10.600	8%

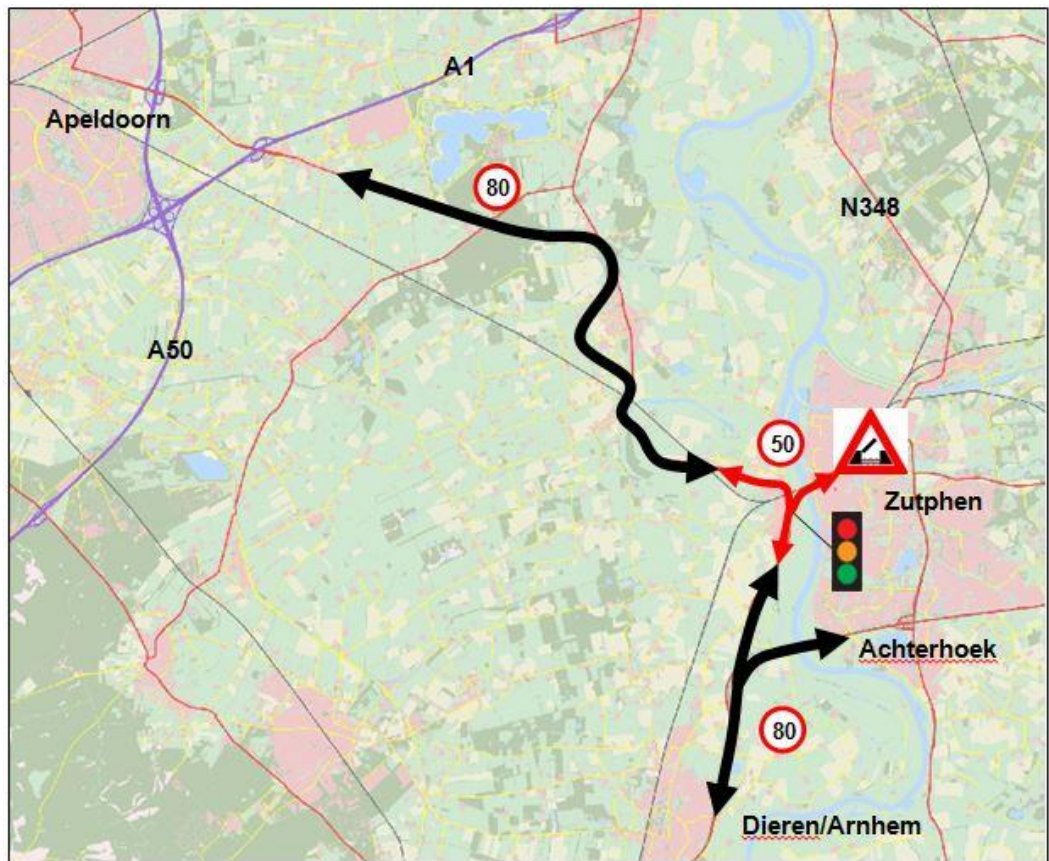
Huidige intensiteiten N345 (afgeronde telgegevens 2012)

Op basis van berekeningen met het verkeersmodel Stedendriehoek in het kader van het MER blijkt dat het verkeer op de N345 tussen Empe en De Hoven tot 2030 toeneemt van 12.900 mvt/etmaal tot 13.400 mvt/etmaal (toename met 4% ten opzichte van de telgegevens en 22% ten opzichte van het basisjaar verkeersmodel). Op de Kanonsdijk tussen De Hoven en de Zutphenseweg is als gevolg van de autonome verkeersgroei sprake van een toename van 10.300 mvt/etmaal naar 10.700 mvt/etmaal in 2030 (toename met 5%). De wegvakken van de N345 hebben in De Hoven in theorie voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersomvang af te wikkelen. Toch treedt in de huidige situatie al vertraging en filevorming op.

De knelpunten op het gebied van bereikbaarheid worden in beperkte mate veroorzaakt door de snelheidsbeperking en uitwisseling van het verkeer binnen de bebouwde kom. De belangrijkste oorzaken zijn terug te voeren tot een drietal lokale factoren:

- Beperkte capaciteit en uitbreidingsmogelijkheid Verkeerslichten Kanonsdijk/Weg naar Voorst: de opstelcapaciteit op de noordelijke en westelijke tak van het kruispunt is in 2030 onvoldoende. Hierdoor is de doorstroming slecht. Er is geen ruimte beschikbaar om de opstelcapaciteit te vergroten, omdat de locatie ingeklemd wordt door Natura2000 gebied aan de oostzijde en bebouwing aan de westzijde;
- Frequente opening Oude IJsselbrug voor scheepvaartverkeer: Het hefgedeelte van de Oude IJsselbrug opent maximaal tweemaal per uur gedurende acht minuten voor scheepvaartverkeer en veroorzaakt daarmee een wachtrij richting De Hoven die dikwijls terugslaat tot over de verkeersregelininstallatie. Hierdoor wordt ook verkeer dat geen relatie met het stadscentrum heeft gehinderd;
- Hoogtebeperking vrachtverkeer spoorviaduct Weg naar Voorst: Het hoge doorgaande vrachtverkeer kan momenteel niet via de regionale gebiedsontsluitingsweg rijden vanwege de hoogtebeperking (4,00m) en dient routes via het buitengebied te zoeken, waar het voor overlast zorgt.

In onderstaande figuur zijn bovenstaande knelpunten in de verkeersafwikkeling weergegeven.

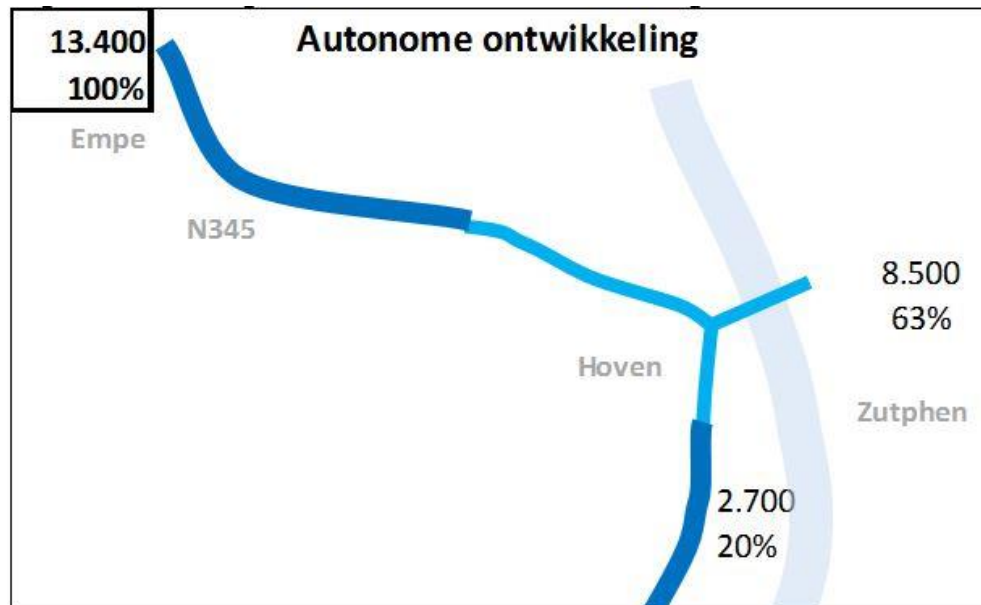


Vertraging op regionale verbinding N345

Doorgaand verkeer binnen de bebouwde kom

In de huidige situatie heeft 85% van het verkeer dat op de N345 tussen Empe en De Hoven rijdt, geen herkomst of bestemming in De Hoven. Circa 65% van het verkeer op de N345 bij Empe heeft een relatie met de Oude IJsselbrug en 20% met de N345 ten zuiden van De Hoven.

In 2030 rijdt 63% van het verkeer op de N345 bij Empe ook op de Oude IJsselbrug en 20% van het verkeer bij Empe ook op de N345 ten zuiden van De Hoven. De relaties van de N345 bij Empe met de Oude IJsselbrug en de N345 ten zuiden van De Hoven blijven verhoudingsgewijs vergelijkbaar met de huidige situatie. In absolute zin groeit het doorgaande verkeer op de N345 tussen de huidige situatie en 2030 met circa 1700 mvt/etmaal.



Doorgaand verkeer in De Hoven in motorvoertuigen per etmaal in 2013

Sluipverkeer op omliggende wegen

Op basis van berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat tussen 2013 en 2030 een sterke toename van het verkeer optreedt op de Windheuvelstraat en Voorsterweg. Op de Windheuvelstraat neemt het verkeer toe van 1.300 mvt/etmaal tot 1.700 mvt/etmaal (+28% groei) en op de Voorsterweg van 2.200 mvt/etmaal tot 2.900 mvt/etmaal (+32%). De verkeersgroei op deze wegen in het buitengebied van De Hoven is hoofdzakelijk het gevolg van toenemende vertraging op de regionale verbinding door De Hoven, waardoor deze wegen in het buitengebied aantrekkelijker worden als sluiproute.

3.2.3 Leefbaarheid

Barrièrewerking

Op het moment dat een weg een aantal bewoners afsluit van andere bewoners en/of voorzieningen is er sprake van barrièrewerking. De mate van barrièrewerking hangt af van de hoeveelheid woningen. In de huidige situatie doorsnijdt de N345 de kern van De Hoven. De functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg) en de hoge verkeersintensiteiten zorgen samen met de aanwezige passagebehoefte (de behoefte om de weg te kruisen) voor een barrière voor het fiets- en voetgangersverkeer. De passagebehoefte speelt met name bij het kruispunt N345 / Oude IJsselbrug, dat een belangrijk knooppunt vormt in het netwerk van fietsverbindingen en waar tevens een Lange Afstand Wandelroute (LAW) kruist. Ook vinden veel overstekende bewegingen plaats bij het kruispunt N345 / Vliegendijk, waar een fietsroute aansluit op de N345 en de genoemde wandelroute. De barrièrewerking van de N345 neemt zonder maatregelen toe als gevolg van de verwachte autonome groei van het verkeer.

Geluid

Conform het beleid van de provincie Gelderland wordt een woning of geluidgevoelige bestemming met een werkelijke belasting van 63 dB of meer als knelpunt beschouwd. In het kader van het MER is de geluidsbelasting langs de N345 berekend (deelrapport geluid). Uit dit rapport, dat een bijlage vormt bij het MER, blijkt dat in de huidige situatie bij 180 woningen een geluidsbelasting van meer dan 63 dB optreedt.

Verkeersveiligheid

Op basis van de verkeersmodelintensiteiten van het Stedendriehoekmodel en de geregistreerde ongevalsgegevens zijn het ongevalsrisico en letselrisico berekend voor de periode 2008 t/m 2010. De risicocijfers zijn vergeleken met het gemiddelde op Gelderse wegen binnen de bebouwde kom (zie navolgende tabel). De analyse is verricht voor twee wegvakken binnen de bebouwde kom van De Hoven, namelijk de Weg naar Voorst en de Kanonsdijk

	Ongevalsrisico	Letselrisico	Ongevaldichtheid	Letseldichtheid
N345 Weg naar Voorst	0,58	0,10	2,67	0,44
N345 Kanonsdijk	1,59	0,12	6,19	0,48
Gemiddelde Gelderland	0,84	0,15	2,80	0,51

Ongeval- en letselrisico binnen de bebouwde kom De Hoven

Uit bovenstaande blijkt dat het gemiddelde risicocijfers op de N345 in De Hoven op de Weg naar Voorst onder het gemiddelde cijfer op Gelderse wegen binnen de bebouwde kom ligt en op de Kanonsdijk daarboven. Omdat de verkeersomvang groeit, zal de ongevals- en letseldichtheid (het aantal ongevallen per kilometer) in de toekomst toenemen.

Ook voor de wegvakken tussen Empe en De Hoven en tussen De Hoven en de N348 zijn de risicocijfers berekend. De risicocijfers zijn opnieuw vergeleken met de gemiddelde risicocijfers voor Gelderse wegen, zie onderstaande tabel.

	Ongevalsrisico	Letselrisico	Ongevaldichtheid	Letseldichtheid
N345 Empe – De Hoven	1,07	0,04	4,29	0,16
N345 De Hoven – N348	0,25	0,03	0,97	0,11
Gemiddelde Gelderland	0,67	0,14	2,07	0,42

Ongeval- en letselrisico wegvakken buiten de bebouwde kom

Naast onderhoudswerkzaamheden zijn er geen aanpassingen aan de vormgeving van de weg gepland. Zonder maatregelen zullen de ongevalscijfers toenemen gelijk aan de toename van het verkeer volgens het verkeersmodel. Dit leidt tot de onderstaande ongevals- en letselcijfers voor de toekomst.

	Ongevalsrisico	Letselrisico	Ongevaldichtheid	Letseldichtheid
N345 Empe – De Hoven	1,07	0,04	5,22	0,19
N345 Weg naar Voorst	0,58	0,10	3,25	0,54
N345 Kanonsdijk	1,59	0,12	6,33	0,49
N345 De Hoven – N348	0,25	0,03	0,99	0,11
Gewogen gemiddelde	0,70	0,06	3,15	0,26

Ongeval- en letselrisico autonome ontwikkeling

3.2.4 Inrichting

Vormgeving

De Weg naar Voorst (N345) in De Hoven is een voorrangsweg met maximumsnelheid 50 km/uur. Het wegbeeld kenmerkt zich door lintbebouwing aan één of twee zijden van de weg. De bebouwing verdicht in oostelijke richting. Diverse zijwegen sluiten aan op de N345 en er is sprake van een dichte concentratie van erfaansluitingen. Langs een groot deel van de traverse zijn parkeervakken en bomen direct langs de weg aanwezig. Aan weerszijden van de weg is een fietspad aanwezig dat in één richting mag worden bereden. Het fietspad is op een groot deel van het traject van de rijbaan gescheiden door middel van grasbermen of trottoirbanden. Op het smalste gedeelte ontbreken bomen, parkeervakken en fysieke scheiding tussen hoofdrijbaan en fietspaden.



Vormgeving N345 in De Hoven

De N345 sluit op de Kanonsdijk richting Zutphen aan door middel van een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI). De Kanonsdijk vormt de toegang tot het centrum van Zutphen aan de overzijde van de IJssel. Het bochtige tracé van de N345 en de Kanonsdijk nabij dit kruispunt leiden ertoe dat het kruispunt en directe omgeving bekend staan als verkeersknoop. Vanaf het kruispunt met verkeersregelinstallatie in zuidelijke richting is de N345 (Kanonsdijk) vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Er is geen aanliggende bebouwing. Fiets- en landbouwverkeer worden afgewikkeld via de westelijk gelegen parallelweg. De parallelweg is van de hoofdrijbaan gescheiden door een vangrail. Op het weggedeelte zijn twee aansluiting ter ontsluiting van De Hoven voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer. De grens van de bebouwde kom bevindt zich juist ten noorden van de aansluiting Oude Kanonsdijk.

De vormgeving van de N345 in De Hoven komt op diverse punten niet overeen met de principes voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De N345 is daarmee in de huidige situatie niet duurzaam veilig ingericht.

Hoofdstuk 4 MER en keuze voorkeursalternatief

4.1 De m.e.r.-procedure

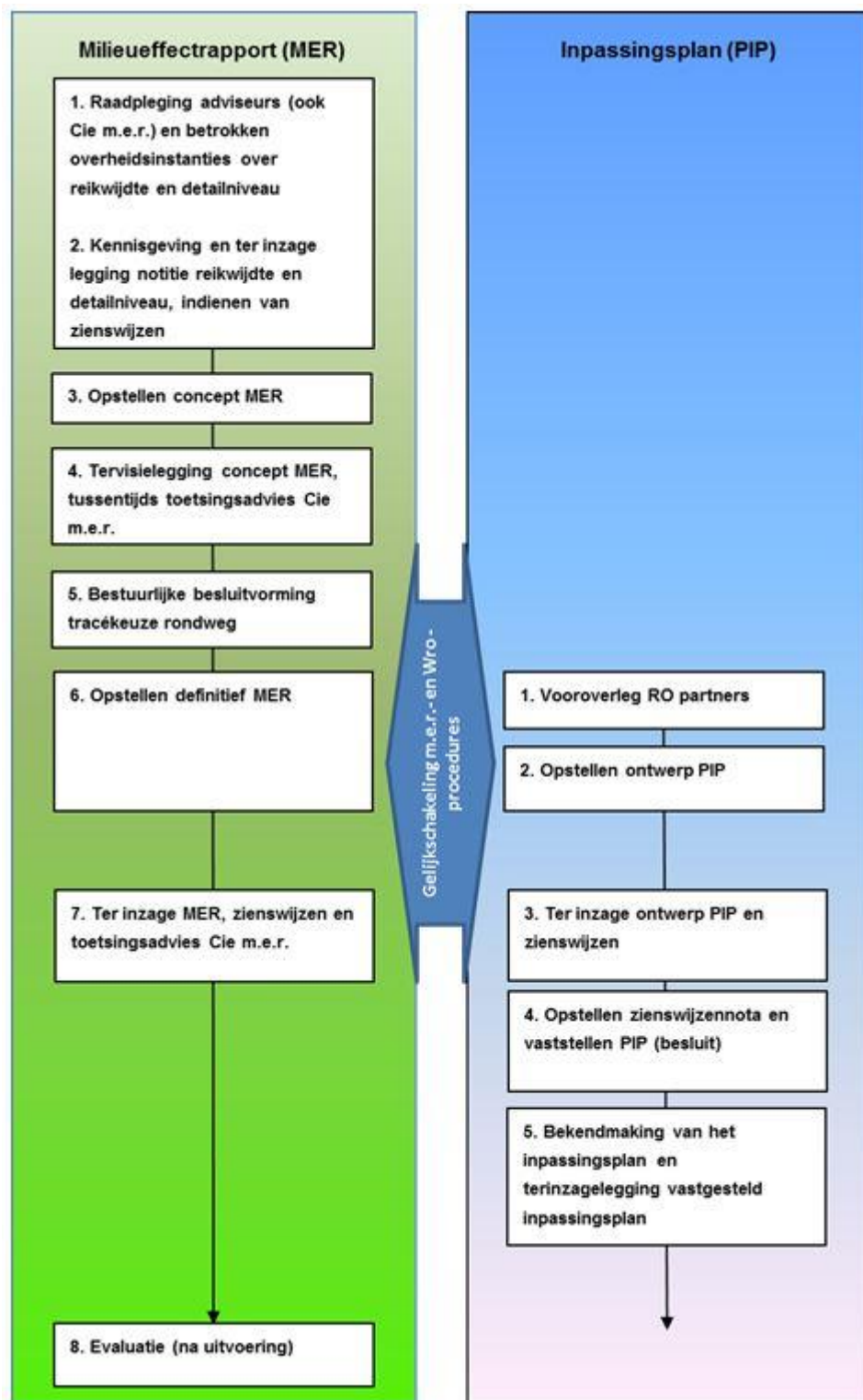
In de Nederlandse wetgeving is verankerd dat er een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als er een plan of besluit wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Dankzij deze procedure wordt het milieubelang vroegtijdig binnen de besluitvorming betrokken en kan er een goede afweging worden gemaakt tussen de gevolgen op het milieu en overige belangen.

De verplichting voor de m.e.r.-procedure ontstaat als een voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage 1994, in het geval dat die activiteit in omvang minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden, en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit bedoelde besluiten of kaderstellende plannen. (Zoals het provinciale inpassingsplan.)

Daarnaast kan de m.e.r.-plicht ontstaan op basis van mogelijk significant negatieve effecten op door de Natuurbeschermingswet beschermde Natura 2000-gebieden. Als het optreden van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden onderzocht moet worden met een Passende beoordeling, dient tevens een m.e.r.-procedure doorlopen te worden. In dergelijke gevallen is sprake van een plan-m.e.r.-procedure resulterend in een plan-MER.

De aanleg van een rondweg rond De Hoven kan worden gezien als activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. onder categorie C 1.2 (De aanleg van een autosnelweg of autoweg). Bovendien is sprake van mogelijk significant negatieve gevolgen voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden De IJsseluiterswaarden en Landgoed Brummen. Op grond hiervan is het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het opstellen van een Passende beoordeling verplicht.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Wro-procedure voor het provinciaal inpassingsplan. Hoe de procedures samenhangen is weergegeven in navolgend schema.



Procedureschema m.e.r.- en Wro-procedure

4.2 Belangrijkste conclusies MER

4.2.1 Inleiding

Het Milieueffectrapport (MER) is opgesteld in drie fasen. Eerst is de reikwijdte en het detailniveau bepaald voor het uit te voeren MER onderzoek. Vervolgens zijn in een concept MER twee hoofdalternatieven beoordeeld en met elkaar vergeleken voor een weloverwogen tracékeuze door Gedeputeerde Staten (GS). In de derde fase is op basis van de tracékeuze het Noordalternatief geoptimaliseerd tot Voorkeursalternatief. Dit is in het definitieve MER beoordeeld ter onderbouwing van het PIP.

In elke fase is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd haar advies te geven over het op te stellen/ opgestelde MER en zijn omwonenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze in te dienen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het MER nader toegelicht. Voor het volledige MER wordt verwezen naar de bijlagen bij dit PIP.

4.2.2 Concept MER

4.2.2.1 Noord- en Zuidalternatief

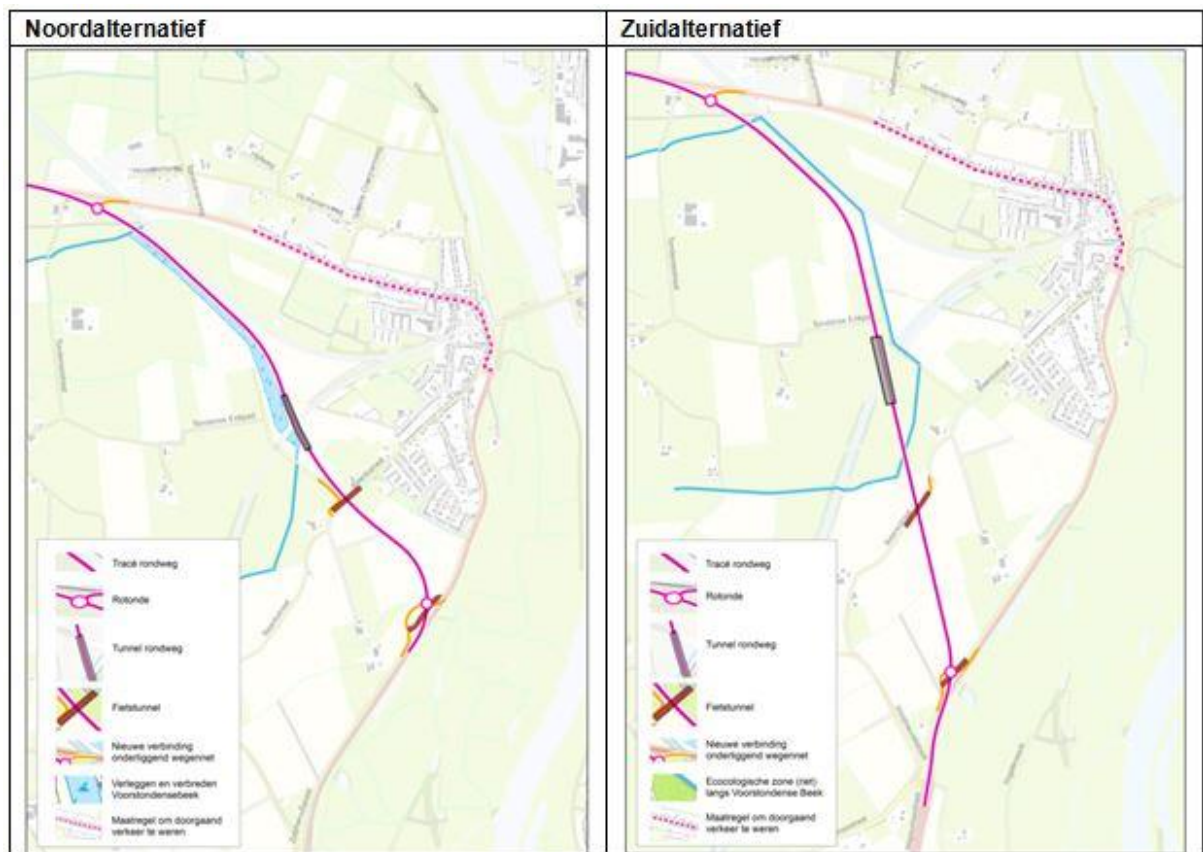
In het MER zijn twee hoofdalternatieven uitgewerkt binnen het zoekgebied uit de Verkenning¹: het Noord- en Zuidalternatief.

Noordalternatief

Het Noordalternatief betreft een nieuw wegtracé van de N345 ten zuidwesten van De Hoven. Het nieuwe tracé bestaat uit twee tracédelen, het noordelijke deel van dit tracé takt net voor de bestaande spoorovergang af en ligt daarna parallel aan en zuidelijk van de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen. Het tracé wordt aan de zuidzijde begrensd door de Voorstondense Beek, die hiervoor plaatselijk dient te worden verlegd. De verlegging wordt in dit alternatief aangegrepen om de beek te verbreden en zodanig in te richten dat dit aansluit bij de ecologische doelen voor de beek. Het tracé kruist ongelijkvloers de spoorlijn Arnhem – Zutphen. Het zuidelijke deel van het tracé loopt vanaf deze ongelijkvloerse spoorkruising, via een relatief kort tracé naar de bestaande N345 ten zuiden van De Hoven (zie navolgende afbeelding).

Zuidalternatief

Het tracé van het Zuidalternatief takt net voor de bestaande spoorovergang af en ligt daarna parallel aan en zuidelijk van de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen en de Voorstondsebeek. Het tracé buigt met de Voorstondsebeek mee in zuidoostelijke richting en kruist het spoor Arnhem-Zutphen ongelijkvloers ten zuiden van de kruising van de Voorstondsebeek met dit spoor. Het tracé loopt vanaf de spoorkruising via een gestrekt tracé in zuidoostelijke richting naar de bestaande N345 (zie navolgende afbeelding).



Noord- en Zuidalternatief

4.2.2.2 Beoordeling en vergelijking Noord- en Zuidalternatief

De effecten van beide rondwegen zijn aan de hand van verschillende milieuthema's beoordeeld ten opzichte van de situatie waarin er geen aanpassingen aan de N345 plaatsvinden. De ligging en vormgeving van de N345 blijven in die situatie ongewijzigd. Per thema zijn één of meerdere beoordelingscriteria geformuleerd die zijn beoordeeld op de effecten. Daarbij is zoveel mogelijk uitgegaan van het kwantitatief beschrijven van de effecten. In deze paragraaf wordt volstaan met een kwalitatieve totaalscore van de effecten per thema. Hiermee wordt een goed overzicht gegeven van alle effecten. Onderstaande tabel laat de verschillende scores zien. Voor een nadere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het MER dat als bijlage bij dit PIP is opgenomen.

Aspect	Deelaspect	Nul	Noord-alternatief	Zuid-alternatief
DOELBEREIK				
Bereikbaarheidsdoelstelling	Verkleinen reistijd op bovenlokale relaties	0	0	0
	Vergroten robuustheid		+	+
	Waarborgen goede verkeersafwikkeling (op wegvakken + kruispunten)		+	+
Leefbaarheidsdoelstelling	Oplossen geluidsknelpunten langs bestaande route	0	++	++
	Behalen voorkeurswaarde langs bestaande route		+	+
	Barrièrewerking	0	+	+

EFFECTEN				
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	0	+	+
	Barrièrewerking	0	0	-
	Verkeersveiligheid	0	+	+
Geluid en Trillingen	Geluid: Toename als gevolg van nieuwe infra	0	-	-
	Trillingen	0	+	+
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	0	0	0
	Fijn stof (PM ₁₀)	0	0	0
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0
	Groepsrisico	0	0	0
Gezondheidseffecten	Luchtkwaliteit	0	0	0
	Geluid	0	++	++
	Externe veiligheid	0	0	0
Bodem en geomorfologie	Bodem	0	0	0
	Geomorfologie	0	-	-
Water	Grondwater	0	-	-
	Oppervlaktewater	0	0	0
	Hoogwaterveiligheid	0	0	--
Natuur en ecologie	Natura 2000	0	-	-
	Beschermde soorten	0	-	-
	GNN	0	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap	0	-	-
	Cultuurhistorie	0	-	-
	Archeologie	0	-	--

Ruimtelijke ordening en economie	Ruimtebeslag	0	-	-
	Functioneel gehinderde gebieden	0	-	-
	Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen	0	+	++
	Economie	0	+	+

++ Positief
 + Lichtpositief
 0 Neutraal
 - Lichtnegatief
 -- Negatief

Overzicht beoordeling doelbereik inclusief mitigerende maatregelen

Conclusies milieueffecten en doelbereik

De verschillen tussen de alternatieven op milieueffecten en doelbereik in ogenschouw nemend kan het volgende worden geconcludeerd:

- Doelstelling leefbaarheid: beide alternatieven dragen sterk bij aan de afname van de zwaar geluidbelaste woningen. Beide alternatieven scoren positief op het verminderen van de barrièrewerking en het verbeteren van de oversteekbaarheid in De Hoven;
- Doelstelling bereikbaarheid: beide alternatieven dragen sterk bij aan verbetering van de doorstroming en reistijd voor doorgaand verkeer op de N345 (Voorst – N348). Noord is gunstiger voor het verkeer tussen Voorst en Zutphen, omdat in Zuid een grotere omrijdafstand ontstaat voor dit verkeer. Per saldo scoort het Noordalternatief beter;
- Barrièrewerking buiten De Hoven: het Noordalternatief scoort beter dan het Zuidalternatief, want bij een zuidligging vervalt de verbinding met het buitengebied voor landbouwverkeer via de spoorkruising bij het Tondense Enkpad;
- Geluid: Als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur ontstaan er ook nieuwe geluidbelaste woningen. In de laagste geluidklasse onderscheidt het Zuidalternatief zich van het Noordalternatief.
- Hoogwaterveiligheid: Noord scoort beter dan Zuid, want in Noord is een hoogwatergeul beter in te passen;
- Archeologie en landschap: Noord scoort beter dan Zuid, want in Noord is geen sprake van aantasting van als monument geregistreerde terreinen en een geringere verstoring van bekende vindplaatsen en zones met een hoge tot middelhoge verwachting. Ook tast het de samenhang iets minder aan, hoewel dit in de scores tot uitdrukking komt;
- Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen: Zuid scoort beter dan Noord, want in Zuid is woningbouwambitie aan de zuidrand beter haalbaar. Beide alternatieven scoren positief op kansen voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in De Hoven.

4.2.3 Tussentijds advies Commissie m.e.r., reacties omgeving en Tracékeuze GS

De provincie heeft het MER in concept opgesteld en ter inzage gelegd om ook bewoners in de gelegenheid te stellen hun reacties op het MER te geven. Vervolgens is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd een tussentijdse toetsing van het MER uit te voeren. Punten die van belang waren voor een goede afweging voor de tracékeuze voor de rondweg zijn met een aanvulling direct gerepareerd. Andere punten zijn in het definitieve MER geadresseerd of aangevuld.

Tracékeuze

Het concept MER heeft ten grondslag gelegen aan de tracékeuze voor de Rondweg door Gedeputeerde Staten in 2013. Op grond van een beschouwing en vergelijking van beide alternatieven hebben GS uiteindelijk besloten om het Noordalternatief uit het MER als uitgangspunt te nemen voor het Voorkeursalternatief (zie tracékeuzenotitie die als bijlage bij het PIP is opgenomen) Op basis van onderstaande argumenten heeft het Noordalternatief de voorkeur:

- Het Noordalternatief scoort het best op de doelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid voor autoverkeer (vooral op de verbinding van de N345 met het centrum van Zutphen via de Oude IJsselbrug) en verminderen van de barrièrewerking (zowel voor langzaam verkeer op de Weg naar Voorst als voor het landbouwverkeer naar het Brummense buitengebied);
- Ook behoudt dit alternatief archeologische waarden en de landschappelijke samenhang het meest;
- Het Noordalternatief mag rekenen op het meeste draagvlak:
 1. doordat de hoogwatergeul alleen in dit alternatief mogelijk blijft in de toekomst (belang Rijkswaterstaat);
 2. omdat het de kleinste doorsnijding van het landschap en agrarische percelen tot gevolg heeft (belang gemeente Brummen, agrarisch belang);
 3. en omdat dit alternatief het (doorgaande) sluipverkeer in het buitengebied en over de Weg naar Voorst in De Hoven het meest terugdringt (belang gemeente Zutphen en bewoners De Hoven).

Daarbij is voorgesteld om bij het uitwerken van het definitieve ontwerp aanvullende maatregelen te nemen of te onderzoeken om de geluidsbelasting als gevolg van de rondweg op de woonbebouwing aan de zuidrand van De Hoven verder terug te brengen. Voor de verdere onderbouwing wordt verwezen naar de tracékeuzenotitie die als bijlage bij het PIP is opgenomen.

De Tracékeuze is gebaseerd op het concept MER van juli 2013. In de tussentijd heeft er een actualisatie van het MER plaatsgevonden. In deze actualisatie is onder andere een nieuw verkeersmodel gebruikt. Daarnaast anticipeert het geactualiseerde MER op de structuurvisie middengebied IJsselsprong. Deze intergemeentelijke structuurvisie is beging 2014 door de gemeenten Brummen en Zutphen vastgesteld. De conclusies in het MER zijn vergelijkbaar met het concept MER. De actualisatie heeft niet geleid tot andere inzichten. De in de tracékeuzenotitie aangevoerde overwegingen zijn ook op basis van het geactualiseerde MER onverminderd van toepassing.

4.2.4 Definitief MER en Voorkeursalternatief (VKA)

In de tweede fase van het MER is het Noordalternatief in verschillende werksessies met de gemeenten Zutphen en Brummen en de provincie verder geoptimaliseerd en uitgewerkt tot het Voorkeursalternatief. Vervolgens is dit op doelbereik en neveneffecten beoordeeld.

4.2.4.1 Voorkeursalternatief

De meeste kenmerken van het Voorkeursalternatief zijn grotendeels gelijk aan die van het Noordalternatief. Op de volgende punten is het Noordalternatief geoptimaliseerd en wijkt het Voorkeursalternatief af:

- De wegas is in het oostelijke tracédeel ongeveer 75 meter naar het zuiden verlegd, zodat de geluidsbelasting op de eerste bebouwingsrand van De Teuge vermindert tot de voorkeurswaarde van 48 dB. Door deze asverlegging is de aarden wal als maatregel tegen de geluidsbelasting niet meer nodig. Daardoor blijft het landschap meer intact, neemt de weg minder ruimte in en blijven grotere landbouwpercelen over ten noorden van de rondweg (economisch functioneler).
- De ecologische zone langs de rondweg is meer in overeenstemming gebracht (versmald) met de schaal van de Voorstondense Beek. Het landschap behoudt daardoor meer samenhang en er is minder ruimtebeslag op de naastgelegen landbouwgrond.
- De rotonde van de rondweg en de Kanonsdijk wordt een 4-taks meerstrooksrotonde. Landbouwverkeer van en naar de parallelweg langs de Kanonsdijk kan via de 4^e tak van de rotonde de rondweg kruisen. (Brom)fietzers op de parallelweg langs de Kanonsdijk kruisen de rondweg via een apart tunneltje. De rotonde komt meer van de dijk af en lager te liggen dan in het Noordalternatief het geval was. Het landschap en de cultuurhistorische IJsseldijk worden hierdoor minder aangetast. Ook wordt de weg zo meer aan het zicht onttrokken omdat hij wegvalt tegen de achtergrond van de dijk. Aan de noordzijde van de rotonde is een grondwal voorzien waarmee lichthinder door auto's richting de bebouwing van de Teuge voorkomen wordt.
- De rotonde van de rondweg en Weg naar Voorst ten westen van De Hoven is aangepast op twee aspecten; de ligging en de vormgeving. De rotonde is nu meer westelijk gelegen en wordt vormgegeven als 4-taks enkelstrooksrotonde. Het middeneiland van de rotonde is breder dan in de oorspronkelijk vormgeving van het Noordalternatief. Ook hebben de (brom)fietsoverstekers middengeleiders gekregen wat de verkeersveiligheid vergroot. Door een meer westelijke ligging kan de Tondensestraat direct aansluiten op de rotonde in plaats van dat een extra T-aansluiting op korte afstand van de rotonde nodig is. Dit zorgt voor een betere verkeersdoorstroming en een eenvoudiger ontwerp van de aansluiting van de Tondensestraat. Ook is er door de westelijke ligging minder kans dat wachtend verkeer voor de spoorwegovergang op de Weg naar Voorst de rotonde blokkeert.

Net als het Noordalternatief heeft het Voorkeursalternatief een zo laag mogelijke ligging om de geluidsbelasting en visuele hinder zo veel mogelijk te beperken. Een echt verlaagde ligging is echter door de hoge grondwaterstanden in dit gebied niet realiseerbaar. De weg dient vanwege de hoge grondwaterstanden op ongeveer 1 meter (gemeten vanaf het maaiveld) te worden aangelegd.

Voor een verdere beschrijving van het voorkeursalternatief wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

4.2.4.2 *Vergelijking VKA met Noordalternatief*

In het MER wordt het Voorkeursalternatief vergeleken met het Noordalternatief en de referentiesituatie. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het MER in de bijlage bij het PIP. In deze paragraaf wordt alleen ingegaan op de verschillen tussen het VKA en het Noordalternatief.

Effectbeoordeling doelbereik

Aspect	Deelaspect	Nul	Noord-alternatief	VKA
Bereikbaarheidsdoelstelling	Verkleinen reistijd op bovenlokale relaties	0	0	0
	Vergroten robuustheid		+	+
	Waarborgen goede verkeersafwikkeling (op wegvakken + kruispunten)		+	+
Leefbaarheidsdoelstelling	Oplossen geluidsknelpunten langs bestaande route	0	++	++
	Behalen voorkeurswaarde langs bestaande route		+	+
	Barrièrewerking	0	+	+

++ Positief + Licht positief 0 Neutraal - Licht negatief -- Negatief

Doelbereik Bereikbaarheid

Het Voorkeursalternatief onderscheidt zich van het Noordalternatief enkel op het gebied van reistijden. Op alle relaties is sprake van een beperkt lagere reistijd. Dit geldt ook voor de route tussen Empe en Zutphen, hoewel daar de reisafstand groter wordt. Omdat de verkeersintensiteit daardoor wat lager is, wikkelt het verkeer op de kruispunten net wat beter af, wat tot uitdrukking komt in een lagere reistijd. Deze lagere reistijd leidt echter niet tot een andere score.

Doelbereik Leefbaarheid

Barrièrewerking

Omdat de verkeersintensiteit op de Weg naar Voorst bij een rondweg sterk afneemt, is in het Voorkeursalternatief sprake van een sterke verbetering van de barrièrewerking. Op de Kanonsdijk, waar de bestemmingen vooral aan de westzijde van de weg gelegen zijn, wordt de verkeersintensiteit hoger. Het Voorkeursalternatief verschilt op het gebied van barrièrewerking niet noemenswaardig van het Noordalternatief.

Geluid

In het Voorkeursalternatief is sprake van een afname van het aantal woningen boven 63 dB met 80%. In het Noordalternatief is dit 78%. Deze verbetering leidt echter niet tot een andere score.

Beoordeling neveneffecten

Aspect	Deelaspect	Nul	Noord-alternatief	VKA
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	0	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Verkeersveiligheid	0	+	+
Geluid en Trillingen	Geluid: Toename als gevolg van nieuwe infra	0	-	0
	Trillingen	0	+	+
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	0	0	0
	Fijn stof (PM ₁₀)	0	0	0
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0
	Groepsrisico	0	0	0
Gezondheidseffecten	Luchtkwaliteit	0	0	0
	Geluid	0	++	++
	Externe veiligheid	0	0	0
Bodem en geomorfologie	Bodem	0	0	0
	Geomorfologie	0	-	-
Water	Grondwater	0	-	-
	Oppervlaktewater	0	0	0
	Hoogwaterveiligheid	0	0	0
Natuur en ecologie	Natura 2000	0	-	-
	Beschermde soorten	0	-	-
	GNN	0	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap	0	-	-
	Cultuurhistorie	0	-	-
	Archeologie	0	-	-

Ruimtelijke ordening en economie	Ruimtebeslag	0	-	-
	Functioneel gehinderde gebieden	0	-	-
	Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen	0	+	++
	Economie	0	+	+

++ Positief
 + Licht positief
 0 Neutraal
 - Licht negatief
 -- Negatief

Ten aanzien van de neveneffecten scoort het VKA beter op de aspecten Geluid en Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de overige aspecten zijn de scores tussen het VKA en het Noordalternatief gelijk.

Geluid

De neveneffecten op het gebied van Geluid worden enerzijds gevormd door het geluidseffect als gevolg van het toevoegen van nieuwe infrastructuur en een nieuwe ontsluitingsroute richting Zutphen en anderzijds door de niet geluidgevoelige bestemmingen en het akoestisch ruimtebeslag. Met name de neveneffecten worden verzacht door de zuidelijk verschoven ligging van het Voorkeursalternatief. Hierdoor komen met name aan de rand van De Teuge minder woningen boven de voorkeurswaarde van 48 dB uit in vergelijking met het Noordalternatief. Een ander aspect waarop het Voorkeursalternatief zich positief onderscheidt ten opzichte van het Noordalternatief is het akoestisch ruimtebeslag. Zowel bij de toename van het aantal geluidsgevoelige bestemmingen boven de 48 dB als het akoestisch ruimtebeslag nemen de effecten af. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn hierdoor slechts kleine verslechtingen te zien ten aanzien van dit criterium.

Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen

In het kader van de ruimtelijke visie voor De Hoven draagt het Voorkeursalternatief bij aan het doel betreffende het versterken van de verblijfsfunctie van de Weg naar Voorst in de kern De Hoven. Daarnaast kunnen ook ambities met betrekking tot een ruimtelijke kwaliteitsimpuls bij de Kanonsdijk deels worden gerealiseerd. Tot slot worden de bouwambities aan de zuidrand van De Hoven niet door het Voorkeursalternatief gehinderd.

4.2.5 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. en zienswijzen omgeving

Het definitieve MER zal gezamenlijk met het ontwerp PIP ter inzage worden gelegd. Daarnaast zal de Commissie voor de m.e.r. gevraagd worden een advies uit te brengen over het MER.

Hoofdstuk 5 Beschrijving van het plan

In dit hoofdstuk wordt het plan voor de N345 rondweg Zutphen nader beschreven.

5.1 Voorgeschiedenis

Voorgaande studies en besluitvorming

De problematiek betreffende leefbaarheid en bereikbaarheid langs en op de N345 in De Hoven spelen al geruime tijd. Al in 2004 is een eerste studie uitgevoerd naar deze problematiek en mogelijke oplossingen daarvoor. Hieronder worden de belangrijkste studies en besluiten weergegeven.

In 2007 is de **Verkenning onderliggend wegennet (OWN)** Stedendriehoek (Apeldoorn – Deventer – Zutphen) uitgevoerd. Het betrof een studieproject onder leiding van de provincie Gelderland om gezamenlijk de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op de provinciale wegen in de Stedendriehoek² in beeld te brengen en oplossingsrichtingen te verkennen. De samenhang tussen de verschillende regionale corridors is in deze studie in beeld gebracht.

In 2008 is een Intergemeentelijke structuurvisie opgesteld voor het plan **De IJsselsprong**. De IJsselsprong is een plan voor integrale gebiedsontwikkeling ten westen van Zutphen. De IJsselsprong combineert het vergroten van de veiligheid tegen overstromingen van de IJssel, de regionale woningbouwopgave bij Zutphen in de vorm van 3.000 nieuwe woningen en de realisatie van nieuwe infrastructuur nabij Voorst, De Hoven en Leuvenheim. In het bijhorende plan-MER is de nieuwe infrastructuur en ontsluitingsstructuur in De Hoven afgestemd op de nieuwe woningbouw waarbij in een nieuwe rondweg om De Hoven wordt voorzien.

Naar aanleiding van maatschappelijke (markt) ontwikkelingen is een herijking nodig geweest van het plan De IJsselsprong waarin de ambities ten aanzien van onder andere woningbouw zijn teruggeschoefd. De herijking vond in eerste instantie plaats in het Masterplan Middengebied IJsselsprong (2012) die recentelijk is geformaliseerd in het de intergemeentelijke structuurvisie middengebied IJsselsprong (2014). In de herijkte plannen is het zoekgebied opgenomen waarbinnen de rondweg gerealiseerd kan worden.

In 2009 zijn nut en de noodzaak van mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek op de N345 tussen Voorst en De Hoven bij Zutphen nader onderzocht in de **preverkenning N345 Voorst – De Hoven/Zutphen** (2009). Deze is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Naar aanleiding van de conclusies in de preverkenning is besloten het onderzoek naar de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen voort te zetten, in een zelfstandig traject (procedureel los van de projecten uit het IJsselsprong-programma, maar wel als onderdeel van het programma). Op basis van deze preverkenning hebben PS in februari 2010 besloten € 66 miljoen beschikbaar te stellen voor de realisatie van rondwegen om Voorst en De Hoven samen.

Beide alternatieven zijn vervolgens nader uitgewerkt in het concept MER. Op basis van de concept MER hebben Gedeputeerde Staten op 2 juli 2013 hun voorkeur uitgesproken voor het Noordalternatief. Dit alternatief is vervolgens geoptimaliseerd en uitgewerkt in het definitieve tracé zoals dat beschreven wordt in dit hoofdstuk.



De integrale doelstelling van het project dat met dit PIP mogelijk wordt gemaakt luidt als volgt: het bijdragen aan de regionale bereikbaarheid op de corridor Zutphen - Apeldoorn en het verbeteren van de leefbaarheid in De Hoven. De integrale doelstelling heeft de volgende subdoelstellingen:

Het doel is bij te dragen aan de bereikbaarheid van de regio door :

- 53 N345 Rondweg De Hoven/Zutphen

Leefbaarheid

Ten aanzien van de leefbaarheid wordt tot doel gesteld:

- Om de geluidsbelasting in De Hoven langs de huidige N345 terug te brengen, waarbij:
 1. de geluidsknelpunten langs de huidige N345 zoveel mogelijk worden opgelost (het aantal woningen met een overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB wordt gereduceerd), en;
 2. de overschrijdingen van de voorkeurswaarde (48 dB) zoveel mogelijk worden verminderd bij de woningen langs de huidige N345.
- Om de barrièrewerking op de Weg naar Voorst te verminderen voor voetgangers en fietsers.

Ambities en randvoorwaarden

De provincie heeft de ambitie om bovengenoemd doel te realiseren en daarbij eventuele nieuwe (regionale of lokale) bereikbaarheidsproblemen, nieuwe leefbaarheidsproblemen en negatieve neveneffecten zoveel mogelijk te voorkomen. Voorts wil de provincie een bijdrage leveren aan de wens van de gemeente Zutphen om het centrum via de Oude IJsselbrug bereikbaar te houden en tegelijkertijd het doorgaande verkeer door het centrum dat via de Oude IJsselbrug rijdt te beperken. Daarnaast heeft de provincie de ambitie om de weg landschappelijk in te passen.

5.3 Het wegontwerp

De rondweg bestaat uit een nieuw wegtracé van de N345 ten zuidwesten van De Hoven en bestaat in feite uit twee tracédelen, het noordelijke deel van dit tracé takt ter hoogte van het adres Tondensestraat 2 af en ligt daarna parallel aan en zuidelijk van de spoorlijn Apeldoorn - Zutphen. Het tracé wordt aan de zuidzijde begrensd door de Voorstondense Beek, die hiervoor plaatselijk wordt verlegd. De verlegging wordt aangegrepen om de beek te verbreden en zodanig in te richten dat dit aansluit bij de ecologische doelen voor de beek door het realiseren van flauwe natuurvriendelijke oevers.

Het tracé kruist middels een tunnel de spoorlijn Arnhem - Zutphen. Het zuidelijke deel van het tracé loopt vanaf deze ongelijkvloerse spoorkruising, via een relatief kort tracé naar de bestaande N345 ten zuiden van De Hoven.

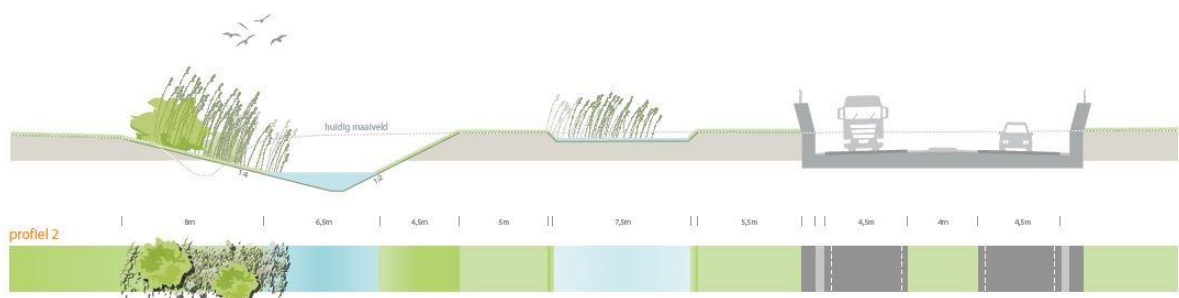
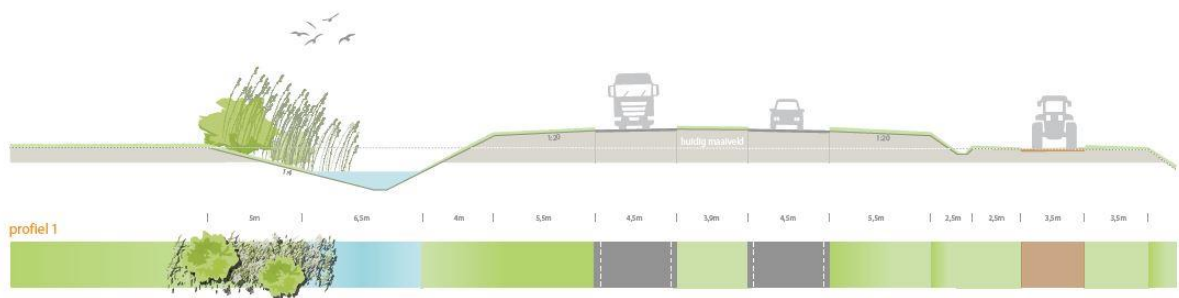
De rondweg wordt vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg bestaande uit twee rijstroken van ieder 4,5 meter breed. De rijstroken worden gescheiden door een groene middenberm met een breedte van ongeveer 4 meter. De maximumsnelheid bedraagt 80 km/u en er geldt een verbod voor langzaam verkeer (bromfiets/fiets- en landbouwverkeer). De bestaande route voor langzaam verkeer via het Tondense Enkpad (voetgangers, fietsers, landbouwverkeer) onder het spoor blijft behouden via het bestaande tunneltje. Ter hoogte van de Baankstraat komt een fietstunnel.

Uit landschappelijke overwegingen en overwegingen betreffende geluid en leefbaarheid heeft het de voorkeur om de weg zoveel mogelijk verlaagd aan te leggen. Door een verlaagde ligging van de weg wordt namelijk de minste zicht- en geluidhinder ervaren. Een echt verlaagde ligging is echter door de hoge grondwaterstanden in dit gebied niet realiseerbaar. De weg dient vanwege de hoge grondwaterstanden minimaal op +70 centimeter (gemeten vanaf het maaiveld) te worden aangelegd.

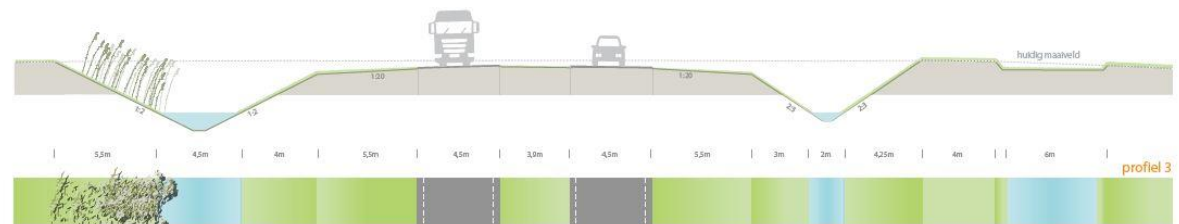
In de navolgende afbeeldingen wordt het integrale ontwerp van de rondweg, inclusief dwarsprofielen getoond zoals dat is opgenomen in het landschapsplan. Het landschapsplan vormt de basis voor de landschappelijke inpassing van de rondweg en is als bijlage bij het inpassingsplan gevoegd. Naast de landschappelijke inpassing geeft het landschapsplan tevens de kaders voor de benodigde natuur- en watercompensatie. Bij het formuleren van de uitgangspunten is rekening gehouden met het gemeentelijk beleid van Brummen en Zutphen als het gaat om landschap en cultuurhistorie. In paragraaf 5.4 wordt nader op de inpassing ingegaan.



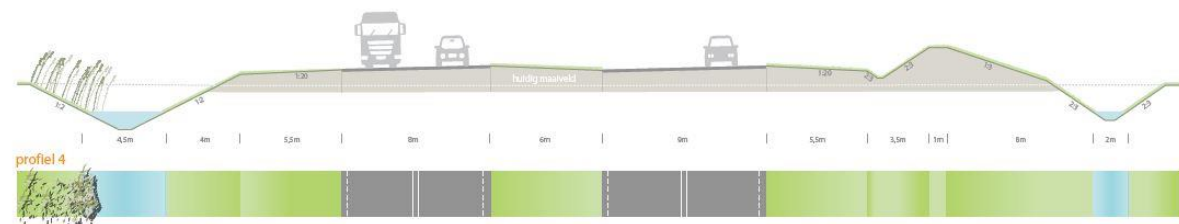
Integraal ontwerp Rondweg N345 Zutphen



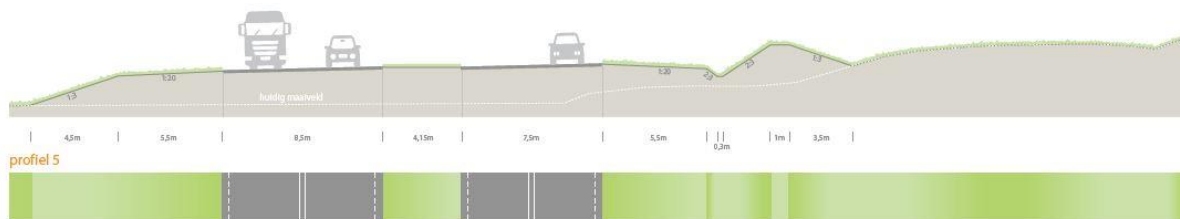
Profiel 1 en 2



Profiel 3



Profiel 4



Profiel 5

5.4 Landschappelijke inpassing

5.4.1 Visie Rondweg in het landschap

Met de aanleg van de rondweg wordt er een nieuwe lijn aan het landschap toegevoegd. Op hoofdlijnen geldt als uitgangspunt voor de inpassing: “De rondweg is te gast in het landschap”. Hiervoor geldt dat bestaande landschapskarakteristieken worden behouden of waar nodig worden versterkt. De nieuwe lijn zelf wordt landschappelijk niet geaccentueerd. Waar de rondweg bestaande landschappelijke lijnen en structuren kruist (Baankstraat en spoorlijn) of op deze aantakt (Kanonsdijk en Weg naar Voorst) ontstaat er een bijzondere “ontmoeting”. Op deze punten komen “oud” en “nieuw” bij elkaar. Een verdere verbijzondering van deze punten geldt in het landschapsplan als uitgangspunt.

Voor het westelijk oeverwallandschap is gekozen de weg zoveel mogelijk te bundelen met de bestaande spoorlijn. De spoorlijn en de nieuwe rondweg zijn in maat en schaal van dezelfde orde. Door de bundeling van de rondweg met de spoorlijn wordt bovendien de extra doorsnijding van het landschap tot een minimum beperkt.

In het veehouderij-landschap ten oosten van de spoorlijn vormt de rondweg een nieuwe lijn in het landschap, die het huidige landschap in maat en schaal overstijgt. Om recht te doen aan het uitgangspunt “De rondweg is te gast in het landschap” met behoud en versterking van de huidige karakteristieken is versterking van de aanwezige landschapselementen en structuren noodzakelijk. Deze worden in het landschapsplan dan ook versterkt.

In de navolgende subparagrafen wordt de landschappelijke inpassing van de rondweg op de bijzondere locaties nader toegelicht.

5.4.2 Aansluiting weg naar Voorst

De rotonde vormt enerzijds een nieuwe entree tot het De Hoven en anderzijds de verbinding tussen het regionale netwerk (N345) en het lokale netwerk (Weg naar Voorst en Tondensestraat). Voor de inpassing wordt onderscheid gemaakt tussen het regionale netwerk (de rondweg) en het lokale netwerk. De rondweg is te gast in het landschap en wordt om deze rede niet verder geaccentueerd. Dit betekent dat aan de bestaande en nieuwe delen van de N345 geen begeleidende structuren worden toegevoegd. Wel wordt het onderscheid tussen lokale en regionale structuren versterkt. Ter versterking van dit onderscheid worden de laanstructuur langs de Weg naar Voorst (zijde De Hoven) en langs de Tondensestraat tot aan de rotonde door getrokken. De kruising van deze structuren met de rondweg wordt versterkt door ze als het ware tot op de rotonde door te laten lopen. Om de openheid van het gebied te behouden worden er geen andere groenstructuren voor de landschappelijke inpassing toegepast.



Wegontwerp aansluiting Weg naar Voorst

Voor de aanleg van de rotonde zal de bedrijfsbebouwing van het agrarische bedrijf gesloopt worden. De huidige bedrijfswoning wordt gehandhaafd en zal een reguliere woonbestemming krijgen.

5.4.3 Onderdoorgang spoor

De ruimte bij de tunnel onder het spoor wordt gedomineerd door de hoge spoordijk. Bij deze onderdoorgang is het mogelijk de gebieden aan weerszijden van het spoor met elkaar te verbinden in ruimtelijk en functioneel opzicht. De verlegde Voorstondense Beek met nieuwe ecologische zone vormt hierin een belangrijk landschappelijk verbindend element. De beek wordt zodanig beplant dat deze hoog genoeg is om de rondweg en tunnelbak grotendeels af te schermen. Daarnaast is de beplanting laag genoeg om het gevoel van ruimte in het landschap en de herkenbaarheid van de spoordijk te behouden.

Het Tondense Enkpad wordt door de ligging van de rondweg gedeeltelijk in zuidelijke richting verlegd. Het pad volgt aan de oostzijde van de spoorlijn de Voorstondense Beek. De lagere gelegen zone, tussen de rondweg en de Voorstondense Beek krijgt een waterbergende functie en wordt beplant met voornamelijk riet en wilgenopslag. De zone langs de beek vormt, door de aanwezige vegetatie, een natuurlijke buffer tussen het Enkpad en de rondweg wat de recreatieve functie van het Enkpad ten goede komt.

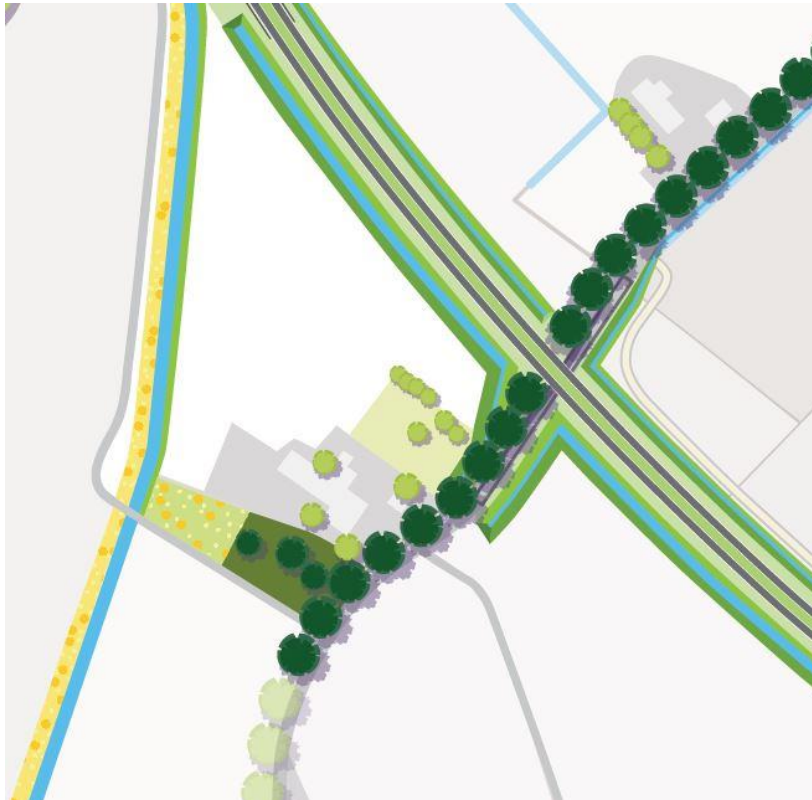


Wegontwerp tunnel

5.4.4 Kruising Baankstraat

De directe omgeving van de kruising Baankstraat / rondweg wordt gekenmerkt door een open landschap met verspreid staande boerderijen en grote kavels. Het uitgangspunt “de rondweg is te gast in het landschap” wordt op deze locatie ingevuld door de versterking van de bomenrij langs de Baankstraat en versterking van het beeld van verspreid staande boerderijen in een open landschap.

Onder de Baankstraat wordt een fietstunnel gerealiseerd waardoor de ligging en het profiel van de Baankstraat iets gewijzigd wordt. Vanuit de beleving van de fietser en of voetganger wordt, met de aanleg van de tunnel, de continuïteit in beleving kort onderbroken. Ten behoeven van een maximale oriëntatie wordt de bomenrij langs de tunnel doorgezet en zal de bomenrij ook vanuit het "openen" deel van de tunnel goed zichtbaar zijn. Ter versterking van het beeld van verspreid staande boerderijen in een open landschap wordt in de nabijheid van de kruising Baankstraat - Rondweg de erfbeplanting van de verschillende erven aangevuld en versterkt. De erfbeplanting verzacht het beeld en biedt tevens ontwikkelingsmogelijkheden voor flora en fauna.



Wegontwerp kruising Baankstraat

5.4.5 Aansluiting Kanonsdijk

De Kanonsdijk is in zijn verschijningsvorm leidend en kaderstellend. In het ontwerp vormt de Kanonsdijk, zoals in de huidige situatie, een doorgaande lijn. Het huidige profiel blijft behouden. Ter hoogte van de rotonde zal de kruin van de weg, nu bestaande uit asphalt, worden vervangen door gras. Om het autonome karakter van de dijk te behouden wordt de rotonde zo laag en "los" mogelijk ten opzichte van de dijk aangelegd. Dit wordt ingevuld door de lagere ligging van de rotonde ten opzichte van de dijk en door de ruimte tussen de dijk en rotonde (driehoek) op een zo laag mogelijke hoogte aan te leggen.

Ter voorkoming van lichthinder door koplampen richting De Hoven wordt aan de noordkant van de rotonde een verhoogde grondwal van 1.0 meter aangelegd. Deze grondwal sluit aan op de vorm, afmeting en uitstraling van de al bestaande tuimeldijk die zich boven op de dijk bevindt.

Ter versterking van het karakteristieke beeld van verspreide boerderijen in een open landschap, wordt de erfbeplanting, nabij de boerderij "Ruimzicht", aan de zijde van de rondweg verder uitgebreid. Deze beplanting zal bestaan uit een hoogstam fruit boomgaard. De boomgaard maakt onderdeel uit van en sluit historisch aan op het boeren erf. De omgeving van de aansluiting wordt ingericht als bloemrijk grasland dat tevens functioneert als foerageergebied voor de huismus, kerkuil en steenuil.



Wegontwerp aansluiting Kanonsdijk

Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten

6.1 Geluid

6.1.1 Wettelijk kader en beleid

Wet geluidhinder

Voor het aspect wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Voor de rondweg N345 De Hoven/Zutphen bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden. Ten tweede dient bij de aanpassing van bestaande wegen aangetoond te worden of sprake is van reconstructie in het kader van de Wgh. In het kader van de Wgh is er sprake van een reconstructie van een weg, als er één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg plaatsvinden waardoor de geluidbelasting op gevels van nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen toeneemt met tenminste 2 dB ten gevolge van het verkeer op die weg.

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

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

De zonebreedte is aangegeven in artikel 74.1 Wgh. Voor het bepalen van de zonebreedte dient uitgegaan te worden van de toekomstige situatie (artikel 99.4 Wgh). In artikel 75 lid 1 van de Wet geluidhinder is bepaald dat de uiterste begrenzing van de geluidzone wordt bepaald vanaf de buitenste rijstrook. Dit is de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook. De bestaande N345 is gedeeltelijk binnenstedelijk gelegen. De rest van de N345 is buitenstedelijk gelegen. De te onderzoeken nieuwe rondweg is geheel buitenstedelijk gelegen.

Hogere grenswaarden

Bij overschrijding van de normen moet worden onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidsbelasting kunnen reduceren. Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, is de Provincie Gelderland bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd dient men rekening te houden met de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor geluidgevoelige bestemmingen. De maximaal toelaatbare binnenwaarde bedraagt voor bestaande woningen in de zone van een nieuw te projecteren weg 33 dB (artikel 111 Wgh).

Het bevoegd gezag moet bij het vaststellen van hogere waarden ook inzicht hebben in de gecumuleerde geluidsbelasting (artikel 110a lid 6 en 110f Wgh), indien dit relevant is. De gecumuleerde geluidbelasting mag namelijk niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting in de optiek van het bevoegd gezag. De provincie Gelderland is bevoegd gezag voor het verlenen van de hogere grenswaarde. Na het verlenen van deze waarden worden voor deze woningen de binnenwaarde op het wettelijke vereiste niveau gebracht door, voor zover noodzakelijk, het toepassen van gevelmaatregelen. Dit gebeurt in overleg met de bewoner en/of eigenaar.

6.1.2 Resultaten onderzoek

In het kader van het PIP is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de aanleg van de nieuwe rondweg en naar de akoestische effecten van de te wijzigen bestaande wegen³. Het onderzoeksrapport is als bijlage 1 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Nieuwe rondweg

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting afkomstig van de nieuwe rondweg de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijdt bij 5 woningen. De geluidbelasting bedraagt maximaal 53 dB. De maximaal toegestane waarden voor woningen in (buiten-)stedelijk gebied worden niet overschreden. Omdat een geluidsreducerend wegdektype wordt toegepast, wordt de geluidbelasting bij 3 woningen gereduceerd tot maximaal 48 dB. Voor 2 woningen blijft sprake van een overschrijding. Omdat het oprichten van een geluidswal of -scherm op bezwaren stuit van landschappelijke aard zal hiervan worden afgezien en zal voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen hogere waarden worden vastgesteld. Voor de nadere landschappelijke motivering wordt verwezen naar paragraaf 5.3 en paragraaf 5.4.

Weg naar Voorst

Op de weg naar Voorst treedt bij 1 woning een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB op. De maximaal toegestane waarden voor woningen in (buiten-)stedelijk gebied worden niet overschreden. Ondanks het feit dat een geluidsreducerend wegdektype wordt toegepast zal voor deze woning nog wel een hogere waarden vastgesteld worden. Het toepassen van overdrachtsmaatregelen is om landschappelijke redenen ook op deze locatie niet gewenst. Voor de nadere landschappelijke motivering wordt verwezen naar paragraaf 5.3 en paragraaf 5.4.

Voor de woningen waarvoor hogere waarden vastgesteld worden, geldt dat uit gevelonderzoek moet blijken of aanvullende geluidsreducerende maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB voor woningen.

6.1.3 Conclusie voor het plan

Door het treffen van geluidmaatregelen en het vaststellen van hogere waarden voldoet het PIP aan de vereisten uit de Wgh. Een goed woon- en leefklimaat voor de genoemde woningen kan worden gegarandeerd. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de N345 rondweg Voorst.

6.2 Luchtkwaliteit

6.2.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

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

In Nederland zijn de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de meest kritische luchtverontreinigende componenten. Voor deze componenten bestaat in Nederland de hoogste kans op overschrijdingen van de gestelde grenswaarden. In de navolgende tabel zijn de grenswaarden voor deze componenten opgenomen.

Grenswaarden NO₂ en PM₁₀

Component	Concentratie [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	40 ¹⁾	Jaargemiddelde concentratie
	200 ¹⁾	Uurgemiddelde waarde welke maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden
Fijn stof (PM ₁₀)	40	Jaargemiddelde concentratie
	50	24-uursgemiddelde waarde welke maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden

1) Tot het jaar 2015 ligt de grenswaarde 50% hoger (uitstel (derogatie) voor het voldoen aan Europese normen.

Om kwetsbare functies zoals scholen en zorgcomplexen te beschermen tegen hoge concentraties vervuilende stoffen, zijn in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) regels opgenomen om de realisering van dergelijke functies langs drukke wegen tegen te gaan. In het Besluit is vastgelegd dat binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen geen onaanvaardbare situaties ontstaan ten aanzien van de luchtkwaliteit. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

6.2.2 Resultaten onderzoek

In het MER N345 is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Het onderzoeksrapport is als bijlage 2 bij het PIP opgenomen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Wet milieubeheer

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) voor het jaar 2015 en 2020 weergegeven.

Grenswaarden NO₂ en PM₁₀

Component	Omschrijving	Resultaten voor het jaar 2015	Resultaten voor het jaar 2026
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	17,9	12,9
	Overschrijding uurgemiddelde waarde in aantal uren per jaar	0	0
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³	23,2	21,0
	Overschrijding 24-uursgemiddelde waarde in dagen per jaar	12	9

Uit de rekenresultaten blijkt dat de grenswaarden voor de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zowel in 2015 als 2020 niet worden overschreden.

Besluit gevoelige bestemmingen

Binnen een afstand van 50 meter van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen zijn geen gevoelige bestemmingen gelegen. Hiermee wordt voldaan aan de normen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

6.2.3 Conclusie voor het plan

Het PIP voldoet aan de vereisten uit de Wet milieubeheer en het Besluit gevoelige bestemmingen. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de N345 rondweg De Hoven/Zutphen.

6.3 Externe veiligheid

6.3.1 Wettelijk kader en beleid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving. Het gaat daarbij om de productie, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen (bijv. vuurwerk, LPG en ammoniak) en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Deze activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving, waardoor veiligheidsafstanden tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen nodig zijn.

Nota en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is de risiconormering niet vastgesteld in wetgeving, maar in de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Nota Rnvgs). Hierin zijn normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico opgenomen. Als aanvulling op de Nota Rnvgs is in augustus 2004 de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRnvgs) verschenen. Naast de CRnvgs is ook gebruik gemaakt van het beleid van de provincie Gelderland op het gebied van externe veiligheid en dan met name het , 4, de Beleidsvisie Externe Veiligheid, Beleidsregels externe veiligheid en het PVVP-2.

Externe veiligheid kent twee maatstaven voor veiligheid: het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het Plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route.

De omvang van het plaatsgebonden risico is dus geheel afhankelijk van de hoeveelheid stoffen die vervoerd worden over de transportroute. Voor een individu geeft het plaatsgebonden risico een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt.

Aan het PR is een wettelijke grenswaarde van 10^{-6} (jaarlijkse kans van één op de miljoen) verbonden. Dit leidt tot een veiligheidszone rond risicovolle locaties en transportassen, die consequenties heeft voor het ruimtegebruik.

Groepsrisico

Het Groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep van tien of meer personen in een invloedsgebied van een inrichting of transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval; het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde plek. Om het GR in te kunnen schatten is het nodig om niet alleen kennis te hebben van de processen en ongevalsscenario's bij de bron, maar ook van het aantal personen dat zich binnen het invloedsgebied bevindt.

Voor het GR geldt geen norm, maar een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht moeten zowel kwantitatieve als kwalitatieve elementen worden beschouwd. De kwantitatieve elementen worden weergegeven als een grafiek met het aantal personen op de horizontale as en de cumulatieve kans op overlijden op de verticale as. Voor toetsing van de kwantitatieve elementen is een oriëntatiewaarde vastgelegd. Deze oriëntatiewaarde kan door het bevoegde gezag als handvat worden gebruikt, maar is geen harde norm. Volgens de Circulaire Rnvgs dient over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde of toename van het groepsrisico verantwoording te worden afgelegd. Hierover dient een bestuurlijke afweging plaats te vinden.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de bijbehorende Regeling

Het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van inrichtingen is verankerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat in oktober 2004 in werking is getreden. Het Bevi voorziet in wettelijke grenswaarden (10^{-6} per jaar) voor kwetsbare objecten in zowel bestaande situaties als nieuwe situaties en in een wettelijke richtwaarde (10^{-6} per jaar) voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Het verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met deze eisen bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het maken van bestemmingsplannen. Op grond van het Bevi zijn in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) voor een aantal bedrijfsp categorieën (LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de bijbehorende Regeling

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Bevi.

Hulpverleningsdiensten

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid en een adequate hulpverlening door de hulpverleningsdiensten worden er eisen gesteld aan de afmetingen en bochtstralen van openbare wegen. In de 'Handleiding in de bluswatervoorziening en bereikbaarheid', worden eisen gesteld aan de bluswatervoorziening.⁴ Eisen aan opkomsttijden van brandweervoertuigen zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. De eisen zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is.

6.3.2 Resultaten onderzoek

In het kader van het MER is het deelrapport externe veiligheid opgesteld. In dit rapport, dat een bijlage vormt bij het MER, worden de effecten van de nieuwe rondweg ten aanzien van het aspect externe veiligheid beschreven. In deze paragraaf komen de relevante bevindingen aan bod.

Uitgangspunten onderzoek

In de huidige situatie vindt over de N345 vervoer van autobrandstoffen gerelateerd vervoer plaats, zoals benzine, dieselolie en LPG. Verondersteld is dat in de toekomst hetzelfde type stoffen wordt vervoerd, echter de transportfrequenties voor bepaalde categorieën zullen in 2020 toenemen. Vanwege de afwezigheid van vervoerstellingen van de N345 zijn de vervoersgegevens van de N348 gebruikt. Gezien de aard van de wegen N345 en N348, kan verondersteld worden dat over deze wegen een vergelijkbare hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd. De vervoersgegevens voor de N345 rondweg De Hoven/Zutphen zijn gelijk gesteld aan de transportintensiteiten zoals deze zijn toegepast voor de referentiesituatie in 2020. In de directe omgeving van het tracé is voornamelijk incidentele woonbebouwing aanwezig met een persoonsdichtheid van minder dan 10 personen per ha. Op circa 590 meter van het tracé bevindt zich een educatief centrum met een kinderopvang, peuterspeelgroep, basisonderwijs en naschoolse opvang. In de huidige situatie bevindt dit educatief centrum zich op circa 90 meter van het tracé.

Plaatsgebonden Risico

Uit de rekenresultaten blijkt dat er zowel in de referentiesituatie als in de situatie met de N345 rondweg De Hoven/Zutphen geen PR 10^{-6} /jaar aanwezig is (geen plek aanwezig met een kans = 1 op de miljoen om als individuele burger te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor). Dit betekent dat zich eveneens geen kwetsbare objecten binnen deze contour bevinden, en aan de grenswaarde voor het PR wordt voldaan. Eveneens bevinden zich geen beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour en wordt aan de richtwaarde voor het PR voldaan. Bovendien bevinden er zich bij de nieuwe rondweg minder kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-8} contour dan in de referentiesituatie.

Groepsrisico

De navolgende afbeelding toont het groepsrisico voor de referentiesituatie (rode lijn) en de toekomstige situatie (groene lijn).



Groepsrisicografiek voor de referentiesituatie (rood) en de toekomstige situatie (groen)

Uit de figuur blijkt dat het GR in de situatie met de N345 rondweg De Hoven/Zutphen ten opzichte van de autonome ontwikkeling afneemt. Er is sprake van een lager groepsrisico. Dit betekent dat de aanleg van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen een positief effect heeft op de externe veiligheid. Overigens blijft het groepsrisico zowel in de referentiesituatie als in de toekomstige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

Voor het bestrijden van een incident op de te realiseren rondweg is het belangrijk dat hulpverleningsdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. Een goede bereikbaarheid kan worden gewaarborgd door aan weerszijden van de weg voldoende ruimte te realiseren om uit te kunnen wijken voor met name vrachtverkeer, bijvoorbeeld door de aanleg van een vluchstrook, vluchthavens of een brede zijberm. De maatgeving van de rondweg is voldoende om brandweervoertuigen te kunnen accommoderen. De aansluitingen op het onderliggend wegennet zorgen ervoor dat de rondweg bereikbaar is voor de hulpdiensten. Ook de opstelplaatsen en de inrichting van bluswatervoorzieningen zijn belangrijke aandachtspunten. In overleg met de veiligheidsregio worden de bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen voor hulpverleningsdiensten nader uitgewerkt.

Voor zelfredzaamheid is het van belang dat mensen die nabij de rondweg De Hoven/Zutphen wonen of verblijven ingeval van een calamiteit in tegengestelde richting van het wegtraject kunnen vluchten. Bij voorkeur doen zij dat via een andere route dan de aanrijroute van de hulpdiensten. De omgeving van de rondweg wordt ontsloten door het bestaande netwerk van gemeentelijke en provinciale wegen. Hiermee is de bebouwde omgeving op meerdere manieren te bereiken en te verlaten.

Risicovolle inrichtingen en/of transportroutes in de omgeving

Volgens de professionele risicokaart bevindt zich aan de Sprabanenweg ten noordoosten van het plangebied een gasdrukmeet- en regelstation. De PR 10^{-6} contour is 15 meter. Vanaf het gasdrukmeet- en regelstation aan de Sprabanenweg loopt een buisleiding van de Gasunie. De leiding heeft een PR 10^{-6} contour van 0 meter. De N345 rondweg De Hoven/Zutphen kruist de gasleiding in het noorden van het plangebied. Zowel het gasdrukmeet- en regelstation als de buisleiding van de Gasunie veroorzaken in de huidige situatie geen externe veiligheidsknelpunten.

Een provinciale weg is geen (beperkt) kwetsbaar object. De verblijftijd ('blootstellingstijd') van het verkeer over een weg binnen de invloedssfeer van een risicovolle inrichting of transportroute is immers maar kort. Externe veiligheid met betrekking tot de aanwezige gasleiding is met betrekking tot voorliggend inpassingsplan dan ook niet aan de orde. Een nadere beoordeling en verantwoording van het groepsrisico kan daarmee achterwege blijven. Wel is de ligging van de leiding een aandachtspunt bij de realisatie. In paragraaf 6.10 wordt hier nader op ingegaan.

6.3.3 Conclusie voor het plan

Het PIP voldoet ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (PR). Bovendien neemt de hoogte van het groepsrisico (GR) vanwege de N345 rondweg De Hoven/Zutphen af. Omdat geen overschrijding plaatsvindt van de oriëntatiewaarde hoeft geen verantwoording van het GR plaats te vinden. Omdat de rondweg zelf niet aangemerkt wordt als (beperkt) kwetsbaar object vormen de aanwezige risicovolle inrichtingen en/of transportroutes in de omgeving ook geen belemmering voor de uitvoering van het PIP.

6.4 Bodem

6.4.1 Wettelijk kader en beleid

Wet bodembescherming

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

Besluit en de regeling bodemkwaliteit

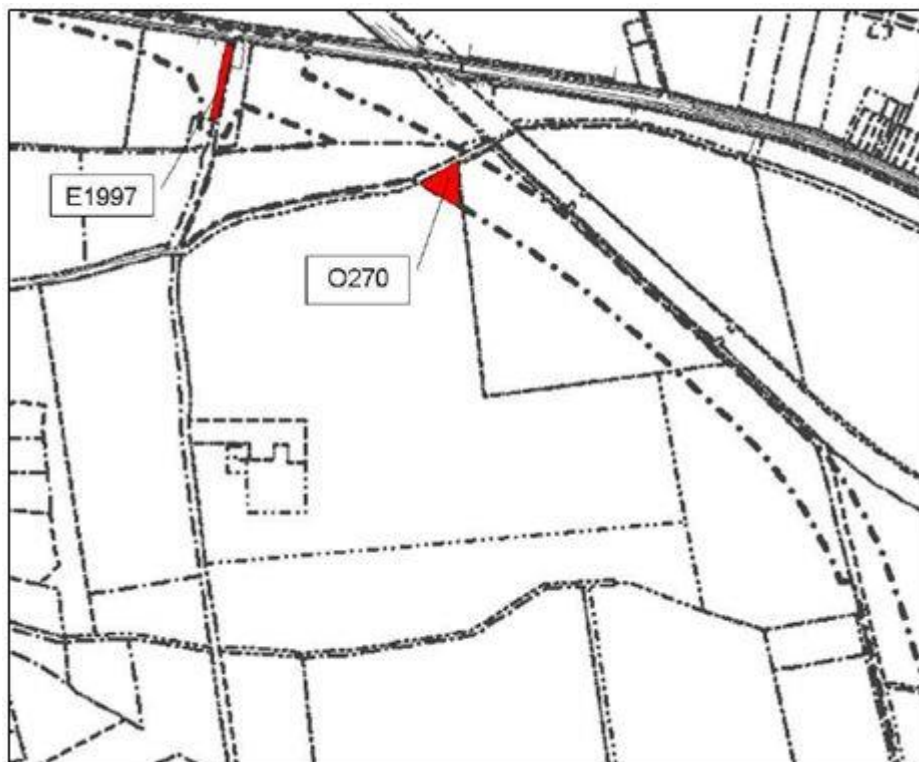
Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

6.4.2 Resultaten onderzoek

In het kader van transactie van de percelen ten behoeve van de aanleg van de rondweg is een verkennend bodemonderzoek⁵ uitgevoerd om de milieuhygiënische bodemkwaliteit vast te stellen. Het bodemonderzoek ligt nu ook ten grondslag aan het inpassingsplan voor de rondweg. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. Het bodemonderzoek is als bijlage 3 bij het PIP opgenomen.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat over het algemeen slechts enkele stoffen zijn aangetroffen, waarvan de concentraties de achtergrondwaarden of streefwaarden overschrijden. De gemeten gehalten zijn dusdanig gering dat er geen risico's voor de mens en/of het milieu te verwachten zijn.

Op het perceel E 1997 (Tondensestraat) is sprake van een overschrijding van de interventiewaarde voor kobalt en nikkel in de grond onder verharding. Op het perceel O 270 (weiland) is sprake van een overschrijding van de interventiewaarde voor nikkel in de bovengrond (50 cm). De ligging van de sterk verontreinigde percelen is opgenomen in navolgende figuur.



Percelen met grondverontreinigingen boven de interventiewaarden

In het kader van de voorgenomen transactie van de afzonderlijke (delen van) percelen is de milieuhygiënische kwaliteit voldoende vastgesteld en is geen vervolg noodzakelijk. In het kader van de inpassing kan worden gesteld dat deze twee verontreinigingen een milieuhygiënische belemmering vormen voor de uitvoering van de rondweg. Bij graafwerkzaamheden dienen er namelijk maatregelen genomen te worden om op milieuhygiënisch verantwoorde wijze met de verontreinigingen om te gaan (sanering).

6.4.3 Conclusie voor het plan

Op de percelen E1997 en O270 is sprake van verontreinigingen in de grond met gehalten boven de interventiewaarde. Deze verontreinigingen worden in het kader van de uitvoering van de werkzaamheden voor de rondweg gesaneerd. Ten behoeve van de werkzaamheden voor de rondweg wordt geadviseerd om de sanering van de sterk verontreinigde grond via een BUS melding te melden bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming. De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd onder passende veiligheidsmaatregelen volgens de CROW P132.

Het aspect bodem vormt hiermee geen belemmering voor de N345 rondweg De Hoven/Zutphen.

6.5 Water

6.5.1 Wettelijk kader en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is sinds 2000 van kracht. De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water. Centrale aandachtspunten zijn:

- de gebiedsgerichte aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een indeling in stroomgebiedsdistricten;
- de aanrekening van het watergebruik, waarbij een volledige kostenterugwinning wordt vooropgesteld voor geleverde diensten inzake watergebruik;
- het uitwerken van maatregelen, ondermeer uitgaande van een gecombineerde aanpak door beperking van verontreiniging aan de bron door middel van emissiegrenswaarden en door het vastleggen van milieukwaliteitsnormen;
- het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen, namelijk de goede ecologische toestand voor het oppervlaktewater en de goede chemische toestand voor het grondwater, via de opmaak van stroomgebiedbeheerplannen en het uitwerken van programma's.

Waterwet

De Waterwet is gericht op integraal waterbeheer, met de volgende doelstellingen:

- Voorkomen en, waar nodig, beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- Vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat vergunningstelsels uit voorgaande waterbeheerwetten zijn gebundeld tot één vergunning, de Watervergunning.

Keur

De Keur is een afzonderlijke verordening van de waterschappen. De Keur stelt in ieder geval dat het verboden is om op enige wijze:

- De doorstroming in wateren te belemmeren of te stremmen;
- Nieuwe wateren te graven of te hebben;
- Wijzigingen aan te brengen in de loop of afmetingen van de wateren of deze geheel of gedeeltelijk te vernauwen, te verkleinen, te verondiepen of te dempen;
- Werken uit te voeren in waterkeringen.

Mits het belang van een adequate waterbeheersing en goede waterhuishouding niet wordt geschaad, kan aan particulieren of instanties vrijstelling of vergunning worden verleend voor het aanpassen van oppervlaktewater, dijken en kunstwerken.

Nationaal Waterplan

Dit eerste Nationaal Waterplan is opgesteld voor de planperiode 2009-2015. Het formuleert een antwoord op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeert in duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan voorziet in een intensievere samenwerking tussen de overheden. De grondgedachte voor duurzaam waterbeheer is “meebewegen met natuurlijke processen waar het kan, weerstand bieden waar het moet en kansen voor welvaart en welzijn benutten”. Dit geldt ook voor water en ruimte. Het Nationaal Waterplan vervangt op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte voor het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren.

Nationaal bestuursakkoord Water

In het Nationaal bestuursakkoord Water (NBW) hebben de gezamenlijke overheden afspraken gemaakt over het op orde maken van watersystemen.

De hoofddoelstellingen uit het NBW zijn het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen:

- Water als ordenend principe, ruimte reserveren voor (tijdelijke) waterberging;
- Geen afwenteling van problemen richting benedenstroomse gebieden;
- Voorkeursvolgorde 'vasthouden-bergen-afvoeren';
- Voorkeursvolgorde 'schoonhouden-scheiden-zuiveren'.

Waterbeleid Gelderland

Het Waterbeleid van de provincie Gelderland is opgenomen in de Omgevingsvisie. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland. Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt

beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie en haar partners streven samen naar herstel en behoud van de kwaliteit van het oppervlaktewater in Gelderland, waarbij ten minste voldaan wordt aan de normen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Ook streeft de provincie naar herstel en behoud van oppervlaktewateren met een bijzondere ecologische kwaliteit, de HEN- en SED-wateren (wateren van het Hoogste Ecologische Niveau resp. wateren met een Specifiek Ecologische Doelstelling) en de bescherming van beschermde vissoorten. De HEN-wateren zijn onderdeel van het Gelders Natuurnetwerk, de SED-wateren vallen daar grotendeels buiten.

Door het plangebied loopt een SED-watgang. Het betreft de Voorstondense Beek. SED-wateren kennen enige humane beïnvloeding, maar zijn ecologisch gezien veel waardevoller dan wateren van het basisniveau. Deze wateren stellen hoge eisen aan met name morfologie, waterkwaliteit, watervoerendheid en stroming. De provincie beschermt deze wateren en benoemt deze als specifieke waterhuishoudkundige functie.

Waterbeheersplan Veluwe

In het Waterbeheersplan beschrijft het waterschap Vallei en Veluwe voor de planperiode 2010 tot en met 2015 onder meer de strategische visie op de uitvoering van haar taken. Op onderdelen (robuust watersysteem, waterkwaliteit en ecologie) geeft het waterschap een doorkijk tot 2027. Waterschap Vallei en Veluwe is er voor waterveiligheid, waterkwaliteit en waterkwantiteit. Daarbij houdt het rekening met economische, ecologische en agrarische belangen.

Waterplan Brummen

De gemeente Brummen heeft in samenwerking met Waterschap Veluwe in 2008 een waterplan opgesteld. Met dit waterplan wordt invulling gegeven aan het Nationaal Bestuursakkoord Water. De aanleiding voor het waterplan zijn de knelpunten, ontwikkelingen, maar ook de kansen op watergebied, waar de gemeente in de 21ste eeuw mee geconfronteerd worden. Zo is er bijvoorbeeld periodiek sprake van grondwateroverlast bij hoge IJsselwaterstanden, treden waterkwaliteitsproblemen op bij riooloverstortingen en wordt de kwelafhankelijke natuur bedreigd door verdroging. Daarnaast wordt de gemeente geconfronteerd met extra inspanningen op watergebied door nieuwe beleidsontwikkelingen, zoals de Waterwet, de Watertoets, Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw, het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water.

Het waterplan is afgebakend tot de deelsystemen oppervlaktewater (waterkwantiteit en kwaliteit), stedelijk grondwater, regenwater, drinkwater en afvalwater en heeft betrekking op het grondgebied van de gemeente Brummen. Het waterplan is thematisch opgezet aan de hand van onderstaande ambities:

- geen wateroverlast door grond-, oppervlakte- en hemelwater;
- geen verdroging;
- verbeteren grond- en oppervlaktewaterwaterkwaliteit (zowel fysisch-chemisch als ecologisch);
- duurzaamheidsprincipes toepassen voor de afvalwaterketen;

- meer zichtbaar maken van water voor de burgers;
- goede productieomstandigheden;
- efficiënt beheer en onderhoud;
- realisatie tegen de laagst maatschappelijke kosten;
- water een prominentere rol geven in de ruimtelijke ordening.

Waterplan Zutphen

Het gemeentelijke waterbeleid is vastgelegd in het “Waterplan Zutphen, Visie op water, voor nú en later” (juni 2008), opgesteld door de gemeente Zutphen, het Waterschap Rijn en IJssel en het Waterschap Veluwe. Het waterplan formuleert de streefbeelden en aandachtsthema's die deze partijen hebben voor het toekomstige waterbeheer. Daarnaast worden oplossingen geformuleerd voor de vastgestelde knelpunten. Het streven is gericht op het realiseren van een gezond en veerkrachtig watersysteem en een duurzame waterketen. Er zijn zes aandachtsthema's ontwikkeld:

- Cultuurhistorie: Het doel is om inwoners bewust te maken van de geschiedenis van Zutphen en de rol die het water(beheer) daarin heeft gespeeld.
- Educatie en communicatie: Het streven dient erop gericht te zijn om de beleving van water in Zutphen bij de bewoners te vergroten.
- Energie & water: Onder energie en water wordt verstaan dat er gestreefd wordt naar energieneutraal wonen en werken en het anticiperen op klimaatveranderingen.
- Veiligheid: Het watersysteem dient veilig en robuust te zijn, zodat zowel nu als in de toekomst droge voeten gewaarborgd worden.
- Waterrecreatie: Om het water in het stedelijk gebied beter toegankelijk te maken voor recreatievaart, wordt ernaar gestreefd om verbindingen aan te leggen tussen diverse grachten. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten bevaarbaar gebied.
- Nieuwe ontwikkelingen: Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt altijd een watertoets-procedure gevolgd.

Watertoets

Voor ruimtelijke besluiten, zoals het PIP moet een watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is een procesinstrument waarmee ruimtelijke plannen en besluiten kunnen worden getoetst op waterhuishoudkundige aspecten. Het betreft het vroegtijdig informeren en adviseren over en het afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in de ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft tot doel te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. In overleg met betrokken waterbeheerders worden voor het project relevante wateraspecten uitgewerkt.

In het kader van het MER N345 en het wegontwerp heeft regelmatig overleg plaatsgevonden tussen het Waterschap Vallei en Veluwe en de provincie Gelderland. De waterbeheerder is zodoende op meerdere manieren betrokken bij het planvormingsproces. In het MER N345 is onderzoek verricht naar het aspect water. Het onderzoeksrapport is als bijlage 5 bij het PIP opgenomen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. De resultaten van de overleggen en onderzoeken zijn verwerkt in het PIP. Hiermee wordt geacht invulling te zijn gegeven aan de watertoets.

6.5.2 Resultaten onderzoek

In het kader van onderhavig plan is een Watertoets uitgevoerd⁶. De volledige watertoets is als bijlage 4 bij het bestemmingsplan opgenomen. De resultaten zijn in deze paragraaf weergegeven.

Bodem

Bodemopbouw

Het plangebied ligt in de komgronden van de IJssel, waar bij overstromingen zavel en klei is afgezet. De bodem bestaat uit kalkhoudende ooivaaggronden en poldervaaggronden op zware zavel of lichte klei.

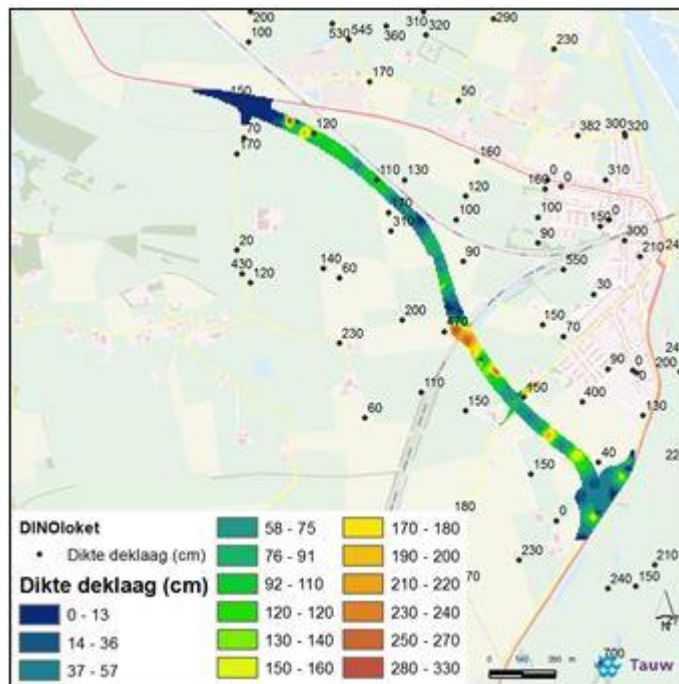
Regionale bodemopbouw

In de navolgende tabel is de regionale bodemopbouw in de omgeving van het plangebied schematisch weergegeven. Deze schematisatie is gebaseerd op het landelijk model REGIS II.1 van TNO.

Bovenkant laag (m NAP)	Onderkant laag (m NAP)	Samenstelling	Formatie	Geohydrologische eenheid
+7,0	+6,0	Kleien zavel	Holoceen	Deklaag
+6,0	-3,0	Matig fijn tot zeer grof, grindig zand	Kreftenheve	Eerste watervoerend pakket
-3,0	-13	Klei, leemen veen	Kreftenheve	Eerste scheidende laag
-13	-34	Matig fijn tot zeer grof, grindig zand	Kreftenheve	Tweede watervoerend pakket
-34	-56	Leemen klei	Kreftenheve	Tweede scheidende laag
> -56		Matig fijn tot matig grof zand	Peize-Waalre	Derde watervoerend pakket

Regionale bodemopbouw

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ondiepe bodemopbouw bestaat uit een relatief dunne, slecht doorlatende deklaag met daaronder het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Om meer inzicht te krijgen in de lokale dikte van de deklaag, zijn bij het Dinoloket van TNO boringen opgevraagd in de omgeving van het plangebied en zijn boringen geplaatst tot ongeveer 3 m -mv ter plaatse van de toekomstige rondweg. In de navolgende afbeelding is de situering van deze boringen en de geïnterpreteerde dikte van de deklaag weergegeven.



Dikte van de deklaag; binnen het plangebied: geïnterpoleerd vanuit metingen (boringen); buiten het plangebied: interpretatie van de dikte van de deklaag voor boringen uit het DINOloket

Uit de voorgaande figuur blijkt dat de dikte van de deklaag in de nabijheid van het tracé varieert van 0,4 tot meer dan 4 meter. Plaatselijk kan de deklaag zelfs afwezig zijn. Gemiddeld is de deklaag circa 1,5 meter dik.

Opbarsting

Bij een maximale ontgravingsdiepte van 1,2 meter zal de deklaag niet (overall) volledig worden afgegraven. In de tijdelijke (bouw)situatie kan er sprake zijn van opbarsting⁷ van de bodem van de ontgraving. In de definitieve situatie zal dit niet meer aan de orde zijn, aangezien de ontgraving wordt aangevuld met cunetzand en de weg zelf. Bij alle drie de tunnels wordt de deklaag volledig afgegraven en zal dus geen sprake zijn van opbarsting. Bij de verlegde beken kan sprake zijn van opbarsting wanneer de deklaag niet volledig wordt afgegraven. Ook kunnen de beken door de verlegging meer grondwater (bij grondwaterstanden hoger dan de beekbodem) en kwel (bijvoorbeeld bij hoog water op de IJssel) gaan afvangen en afvoeren dan in de huidige situatie. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de capaciteit en waterkwaliteit van de beken.

Opbarsting en afvoer van kwel en grondwater kunnen, indien wenselijk, voorkomen worden door het aanbrengen van een afdichtende klei- of leemlaag.

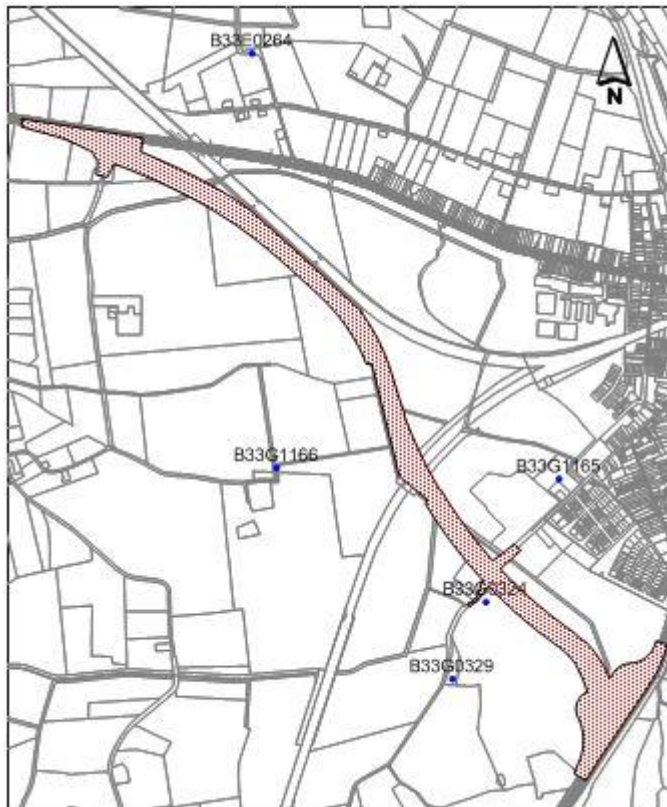
Hoogteligging

De hoogte van het maaiveld in het gebied varieert volgens het AHN van circa NAP +8,5 m ter plaatse van de noordelijke aftakking van de N345 tot circa NAP +5,5 m ter plaatse van de oude IJsselloop ten noorden van het Tondense Enkpad. Vervolgens is het maaiveldverloop redelijk vlak tot de aantakking op de Wapsumsestraat. De Wapsumsestraat loopt daar over de waterkering, die een hoogte heeft van circa NAP +9 m.

Grondwater

Freatisch grondwater

Om inzicht te krijgen in de heersende grondwaterstanden zijn meetgegevens in de omgeving van het plangebied opgevraagd uit het Dinoloket van TNO. In de voorgaande figuur is de situering van de gebruikte peilbuizen weergegeven.



Situering peilbuizen (rood gearceerd het wegtracé).

De grondwaterkarakteristieken op basis van de beschikbare data zijn weergegeven in de navolgende tabel. Hierbij wordt opgemerkt dat de berekende GLG en GHG voor de peilbuizen B33G1165 en B33G1166 indicatieve waarden zijn, aangezien de meetreeks relatief kort is (twee jaar in plaats van minimaal acht jaar).

Peilbuis	Hoogte maaiveld (m NAP)	Meetperiode	Minimum (m NAP)	Maximum (m NAP)	Gemiddelde GLG (m NAP)	GLG (m NAP)	GHG (m NAP) / (m -mv)
B33E0264	7,04	1987 - 2013	4,18	5,66	4,94	4,61	5,34 / 1,70
B33G0324	6,35	1954 - 1955	5,02	5,82	5,38	-	-
B33G0329	7,39	1981 - 1998	4,82	6,81	5,5	5,08	6,06 / 1,33
B33G1165	7,08	2011 - 2013	4,55	6,03	5,22	4,64	6,02 / 1,06
B33G1166	7,21	2011 - 2013	4,89	6,09	5,32	4,99	5,98 / 1,23

-Niet te bepalen in verband met onvoldoende meetdata.

Grondwaterkarakteristieken

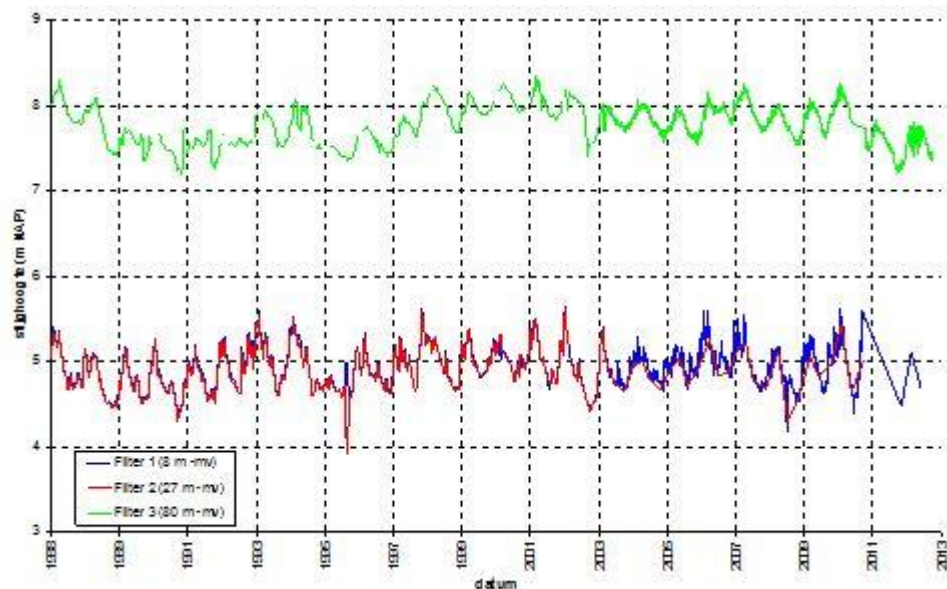
Voor de toetsing van de ontwateringsdiepte van de aan te leggen weg is de GHG (Gemiddeld Hoogste grondwaterstand) van belang. Uit de voorgaande tabel blijkt dat de GHG varieert van 1,06 tot 1,70 m -mv. Bij deze grondwaterstanden en aanleg van het wegdek op maaiveldhoogte wordt voldaan aan de minimale ontwateringsdiepte van 0,7 meter. Maatregelen om de grondwaterstand ter plaatse van de toekomstige weg te beheersen (bijvoorbeeld drainage) zijn dan ook niet noodzakelijk. Op basis van de nu ingeschatte minimale ontwateringsdiepte is het mogelijk om de weg nog circa 0,3 meter dieper aan te leggen ten opzichte van het huidige maaiveldniveau. Geadviseerd wordt om dit eventueel definitief te bepalen op basis van aanvullend veldonderzoek.

Aangezien de beschikbare meetpunten op enige afstand van het tracé liggen wordt geadviseerd om enkele peilbuizen langs de tracés te plaatsen om hier gedurende minimaal één jaar de freatische grondwaterstand te monitoren. Hiermee wordt beter in-zicht verkregen in de heersende grondwaterstanden en de variatie hierin ter plaatse van het tracé zelf. Daarnaast kunnen met aanvullende peilbuizen ook het effect van peilstijgingen in de IJssel op de grondwaterstand nader worden gekwantificeerd. Dit effect zal met name op relatief korte afstand (naar schatting tot maximaal 100 à 200 meter) van de IJssel zich voordoen.

Diep grondwater

De nieuwe rondweg komt tussen de stuwwal van de Veluwe en de rivier de IJssel in te liggen. Het diepe grondwater stroomt hier in oostelijke richting, vanaf de Veluwe naar de IJssel. De stijghoogte in het eerste watervoerend pakket varieert van NAP +4.5 m tot +6.0 m (TNO Dinoloket).

Ter plaatse van peilbuis B33E0264 zijn de stijghoogten gemeten in de verschillende watervoerende pakketten. In de navolgende figuur zijn de gemeten stijghoogten in het eerste, tweede en derde watervoerend pakket weergegeven.



Gemeten stijghoogten peilbuis B33E0264

Uit de gemeten stijghoogten blijkt dat er vanuit het derde watervoerend pakket kwel optreedt naar het tweede watervoerend pakket. De stijghoogte in het eerste en tweede watervoerend pakket zijn genoeg gelijk, wat betekent dat er nagenoeg geen verticale stroming tussen de watervoerende pakketten heerst.

Het effect van hoge waterpeilen in de IJssel wordt niet in de gemeten grondwaterstanden terug gezien, maar dit kan worden verklaard door de grote afstand tussen de peilbuis en de IJssel.

Tunnels

De tunnels komen alle drie in het grondwater te liggen. De tunnels worden uitgevoerd met een waterdichte bak om te voorkomen dat het grondwater in de tunnels komt. Omdat de tunnels niet parallel komen met de grondwaterstroming is het mogelijk dat ze voor opstuwing van het grondwater zorgen.

Het waterschap geeft aan dat voorkomen moet worden dat de tunnels gaan opdrijven, bijvoorbeeld door het toepassen van verankering. Bij toepassen verankering mag er geen verankering worden gebruikt die de stabiliteit van het talud negatief kan beïnvloeden (bij voorkeur groutanker of gladde palen toepassen). Tevens dient er een goede taludafwerking te zijn en moet de tunnelbak, zoals voorgesteld, waterdicht worden uitgevoerd.

Oppervlaktewater

Watergangen

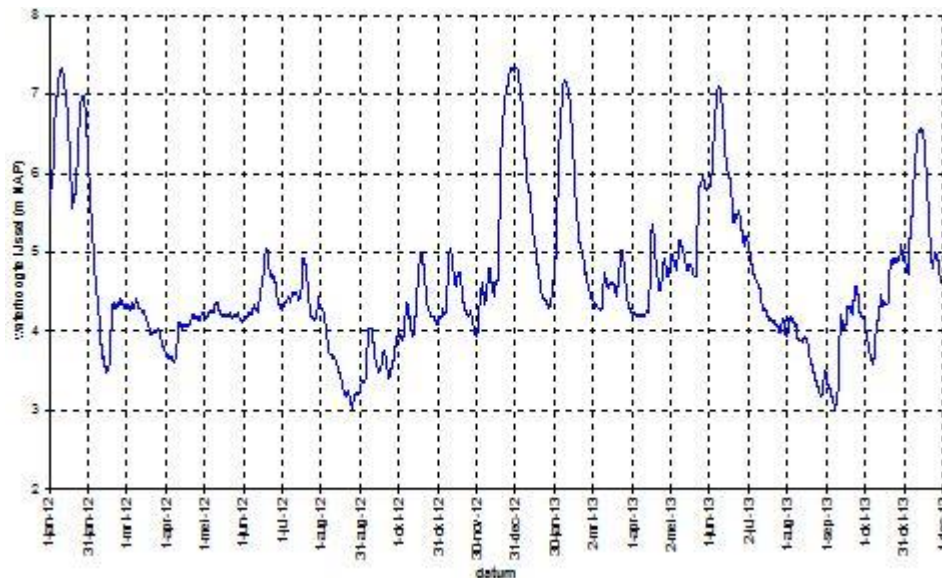
In het plangebied zijn twee A-watergangen aanwezig (Wapsumsebeek en Voorstondense Beek, zie navolgende figuur). Beide watergangen stromen via de Oude IJssel naar de IJssel. Het waterpeil in de beken wordt door de stuw Breemade (ter hoogte van de Lage Leiding) beheerst op een streefpeil van NAP +4,6 m. De beken staan in praktijk een groot deel van het jaar droog. In en nabij het plangebied zijn tevens diverse C-watergangen (sloten en greppels, zie navolgende figuur).



Oppervlaktewater in het plangebied

IJssel

In tegenstelling tot de beken, zijn de waterstanden van de IJssel wel sterk variabel. Bij Rijkswaterstaat zijn peilgegevens opgevraagd van de afgelopen twee jaar, ter plaatse van meetpunt Zutphen Noord (meetpunt 422). In de navolgende figuur zijn de gemeten waterstanden weergegeven.



Gemeten waterstanden IJssel, meetstation Zutphen Noord (meetpunt 422).

Uit de voorgaande figuur blijkt dat de waterstanden over het seizoen variëren tussen NAP +3,0 (einde zomer) en NAP +5,0 (najaar tot voorjaar) meter met uitschieters naar NAP +7,0 meter in zeer natte perioden.

Binnen een afstand van enkele honderden meters van de IJssel zullen de waterstanden de grondwaterstanden in het eerste watervoerend pakket beïnvloeden.

Verlegging beken

De Wapsumsebeek en Voorstondense Beek worden verlegd voor de aanleg van de rondweg. De Wapsumsebeek komt ten zuiden van de nieuwe rondweg te liggen. Het deel van de Voorstondense Beek ten westen van de Baankstraat wordt verlegd en komt ten zuiden van de rondweg te liggen.

Waterschap Vallei en Veluwe heeft aangegeven dat zij in kan stemmen met de verlegging van de beken als:

- de beken minimaal dezelfde capaciteit hebben als in de huidige situatie;
 - vrije afstroming mogelijk is;
 - de beken qua bodemhoogte aansluiten op de bestaande watergangen;
 - er voldoende ruimte is voor onderhoud;
1. Bij een breedte van de watergang op de insteek van 8 meter of meer is de watergang zo breed dat onderhoud vanaf beide zijden noodzakelijk is. Hiervoor heeft het waterschap een onderhoudsstrook nodig van minimaal 5 meter aan beide zijden van de watergang. Bij een watergang smaller dan 8 meter op de insteek is eenzijdig onderhoud mogelijk en moet aan een zijde van de beek een onderhoudsstrook beschikbaar zijn van minimaal 5 meter.

-
2. Voor de bereikbaarheid van de beken moet de provincie met de eigenaar van het aanliggende perceel regelen dat het waterschap door middel van een hekkenroute toegang heeft tot de beken om het onderhoud uit te voeren.

In het referentie ontwerp sluiten beide beken aan het begin en aan op de bestaande waterlopen. De aansluiting qua bodemhoogtes en het verhang moeten in het definitieve ontwerp worden uitgewerkt. Omdat het profiel van de beken ruimer is dan in de huidige situatie (zie Figuur 3.3) is ook de capaciteit van de beken groter. De Voorstondense Beek wordt breder dan 8 meter op de insteek. Hier is aan beide zijden een onderhoudsstrook beschikbaar. Tussen de weg en de beek moet onderhoud plaatsvinden vanaf de berm, die 5,5 meter breed wordt. De Wapsumse beek wordt smaller. Onderhoud is hier mogelijk vanaf de aanliggende percelen.

Hoewel de gereserveerde ruimte voor onderhoud van de beken in het referentie ontwerp in theorie voldoende is, kan in de praktijk de beschikbare ruimte kleiner zijn door obstakels als verkeersborden. Daar waar er in de praktijk minder dan 5 meter beschikbaar is, moet het waterschap een actiewagen inzetten. Dit werkt flink kostenverhogend en komt bovenop het feit dat het waterschap te maken gaat krijgen met extra onderhoud (tweezijdig in plaats van enkelzijdig in de huidige situatie). Het waterschap geeft hier dan ook niet de voorkeur aan. Het waterschap ziet als oplossing hiervoor een verbreding van de onderhoudsstrook, zodanig dat geen actiewagen nodig is, of dat de provincie het onderhoud op zich neemt.

In dit plan is een mogelijke invulling opgenomen voor de inrichting van de Voorstondense beek met een natuurvriendelijke oever. Momenteel wordt samen met het waterschap nog nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van deze invullingen in het kader van beheer en onderhoud en functionaliteit.

Nieuwe C-watergang

In het zuidoosten van het gebied komt een nieuwe C-watergang voor drainage van een nat perceel, dat in de huidige situatie gedraineerd wordt door de Wapsumsebeek. De bestaande drainage zal worden verlengd naar de nieuwe watergang.

Waterschap Vallei en Veluwe heeft aangegeven dat zij in kan stemmen met de nieuwe watergang als:

- het perceel dat nu gedraineerd wordt door de Wapsumsebeek goed kan blijven draineren;
- een nieuwe watergang niet geïsoleerd komt te liggen, maar zijn water af kan voeren op andere watergangen;
- er voldoende ruimte is voor onderhoud. Bij B- en C-watergangen is dit een onderhoudsstrook van 4 meter aan één zijde van de watergang.

In het ontwerp wordt voldaan aan deze eisen.

Waterkeringen

De Kanonsdijk, waar de rondweg op aansluit, is een waterkering. Deze dijk maakt deel uit van dijkkring 52, Oost Veluwe.

Ontwikkeling binnen de beschermingszone van de waterkering

De rotonde Rondweg-Kanonsdijk en de fietstunnel die hier onder door gaat liggen binnen de dijkbeschermingszone van de Kanonsdijk. De fietstunnel komt ongeveer onder het huidige maaiveld te liggen, lager dan de GHG. Dit kan gevolgen hebben voor de stabiliteit van het dijklichaam.

Om in de beschermingszone van de dijk een bouwwerk/kunstwerk op te mogen richten moet een ontheffing worden aangevraagd van de Keur van Waterschap Vallei en Veluwe. In de vervolgfase zal daarom expliciet aandacht besteed moeten worden aan de uitvoering van de fietstunnel en rotonde, zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase. De noodzaak om maatregelen te treffen om de stabiliteit van de dijk te garanderen maken onderdeel uit van de vergunning die nodig is om de weg aan te leggen. In de aanbestedingsfase zullen hierin overleg met het Waterschap expliciete eisen voor worden opgenomen in het aanbestedingsdossier. In het inpassingsplan is voldoende rekening gehouden met het ruimtebeslag en de financiële haalbaarheid van de fietstunnel.

Riolering

Riolering

In de huidige situatie watert de N345 binnen de bebouwde kom van De Hoven af naar een rioolstelsel. In het buitengebied infiltreert het wegwater veelal in de berm bodem. In de nieuwe situatie wordt de afwatering van de rondweg niet aangesloten op de riolering.

Rioolpersleiding

Tussen Zutphen De Hoven en Rhienderen (Brummen) liggen twee, parallel liggende, rioolpersleidingen van het waterschap. Deze leidingen liggen hier met zakelijk recht.

De rondweg kruist deze rioolpersleidingen, die voor de aanleg van de rotonde moeten worden verlegd of verdiept aangelegd. Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet hier rekening mee moeten worden gehouden. Verlegging of verdiept aanleggen vóór aanvang van de bouw van de spoortunnel ligt voor de hand.

Infiltratie van hemelwater

In de toekomstige situatie wordt het hemelwater dat op het wegdek valt, geïnfiltreerd in de bodem met behulp van infiltratievoorziening. Deze infiltratievoorziening kan bestaan uit een depressie, wadi of zaksloot. In alle gevallen is deze infiltratievoorziening voldoende om een T=100 bui te bergen en infiltreren, zonder dat er afstroming richting de beken plaatsvindt.

Beleid Waterschap Vallei en Veluwe

Waterschap Vallei en Veluwe stelt dat het watersysteem bij een T=100 neerslaggebeurtenis moet blijven functioneren, de neerslag die valt tot deze T=100 mag geen extra belasting veroorzaken dan dat er bij een onverharde situatie zou zijn geweest. Het waterschap gaat ervan uit dat bij een T=100 bui zonder voorzieningen 60 mm/dag meer geloosd wordt dan in een onverharde situatie. Deze hoeveelheid moet daarom gecompenseerd worden. De wijze waarop deze compensatie wordt gerealiseerd is aan de initiatiefnemer. De initiatiefnemer zal moeten aantonen dat de genoemde hoeveelheid ook vastgehouden kan worden. Vasthouden kan op verschillende manieren. Bergen op het maaiveld (wadi) of in een aan te leggen watersysteem is een optie maar ook onder maaiveld (infiltratie) is mogelijk.

Dimensionering hemelwaterinfiltratie

Op basis van de volgende uitgangspunten zijn de globale dimensies van de infiltratievoorziening berekend:

- Ontwerpbui T=100. Dit is een bui met een herhalingsjijd van eens in de honderd jaar. Bij deze bui is de neerslagintensiteit 45,3 mm/uur. Deze norm betreft een WB21-norm (Waterbeheer 21ste eeuw) en gaat uit van het voorkómen van overbelasting van het watersysteem met inundatie van gebieden tot gevolg

- Infiltratiecapaciteit van de onverzadigde zone van 1,5 mm/uur, gebaseerd op de waargenomen grondsoort (lichte klei) en de richtlijnen voor infiltratiecapaciteit zoals gegeven door waterschap Vallei en Veluwe. Voor grondverbetering wordt een infiltratiecapaciteit van 40 mm/uur gehanteerd (k-waarde van 1 m/dag)
- De infiltratievoorzieningen worden gerealiseerd in zowel de tussenberm als één van de zijbermen. De tussenberm heeft een breedte van 3,9 meter; de zijberm is 5,5 meter breed. Voor de dimensionering is uitgegaan van een effectieve breedte van respectievelijk 3,5 en 4,5 meter (totaal 8 meter breedte)
- Het verhard oppervlak is als volgt:
 1. Rondweg onder het spoor door: circa 5.010 m²
 2. Fietstunnel Baankstraat onder de rondweg door: circa 600 m²
 3. Fietstunnel onder de rotonde Rondweg-Kanonsdijk: circa 600 m²
 4. Overig wegtracé: circa 23.160 m²
- De afvloeiingscoëfficiënt van de weg is gesteld op 0,9 (asfalt). Opgemerkt wordt dat voor ZOAB de afvloeiingscoëfficiënt 0,5 a 0,6 bedraagt en er in dit geval significant minder water hoeft te worden geïnfiltreerd
- Het oppervlak van de infiltratievoorziening is berekend op basis van een aangenomen diepte van de wadi van 0,5 meter

Infiltratievoorzieningen bij de tunnels

De berekende dimensies van de infiltratievoorzieningen bij de tunnels zijn weergegeven in onderstaande tabel. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de volgende situaties:

- alleen berging in de wadi;
- zowel berging als infiltratie in de huidige bodem;
- zowel berging als infiltratie na toepassing van grondverbetering.

Locatie	Dimensies (l x b x d of oppervlak x d)		
	Alleen berging	Berging en infiltratie in huidige bodem	Berging en infiltratie bij grondverbetering
Rondweg onder spoor door	410 m ² x 0,5 m ¹	409 m ² x 0,5 m ¹	375 m ² x 0,5 m ¹
Fietstunnel Baankstraat	50 m ² x 0,5 m ¹	50 m ² x 0,5 m ¹	45 m ² x 0,5 m ¹
Fietstunnel rotonde Rondweg-Kanonsdijk	50 m ² x 0,5 m ¹	50 m ² x 0,5 m ¹	45 m ² x 0,5 m ¹

Berekende dimensies infiltratievoorzieningen

In het referentie ontwerp zijn infiltratiegebieden nabij de tunnels opgenomen waar het hemelwater dat in de tunnels valt kan worden geïnfiltreerd. In het ontwerp is rekening gehouden met de hierboven genoemde minimale dimensies voor de infiltratievoorzieningen.

Infiltratievoorzieningen langs de weg

De infiltratievoorzieningen langs de weg zullen bestaan uit grondverbetering en een laagte (bijvoorbeeld een wadi of zaksloot). Door het aanbrengen van deze laagte in berm wordt oppervlakkige afstroming naar de beken voorkomen. De laagte moet voldoende gedimensioneerd zijn om een T=100 bui te laten infiltreren. In de navolgende tabel staan mogelijkheden voor de dimensionering van de infiltratievoorzieningen langs de weg.

De tabel is gebaseerd op een tracélengte van 2,5 km, waarbij langs circa 2 km een wadi kan worden gerealiseerd. De dimensies worden gegeven voor een 'standaard' wadi van ongeveer 0,5 meter diep en een ondiepere wadi van 0,25 meter diep. Verder kan gekozen worden voor een wadi in alleen de middenberm, alleen de twee zijbermen of in alle drie de bermen.

Omschrijving	Lengte	Breedte	Diepte
middenberm + 2 zijbermen, gehele tracé	6000	0,3	0,5
middenberm + 2 zijbermen, gehele tracé, ondiep	6000	0,6	0,25
2 zijbermen, gehele tracé	4000	0,4	0,5
2 zijbermen, gehele tracé, ondiep	4000	0,8	0,25
middenberm, gehele tracé	2000	0,8	0,5
middenberm gehele tracé, ondiep	2000	1,7	0,25

Berekende dimensies infiltratievoorzieningen langs de weg (berging en infiltratie bij grondverbetering)

Er zitten dus nogal wat vrijheden qua ontwerp, waarbij de minimale volume voor berging een vaste randvoorwaarde is. In het uiteindelijke ontwerp moet gekeken worden wat waar praktisch mogelijk is.

Natuur

De uiterwaarden van de IJssel bij het plangebied vallen in het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel. De uiterwaarden zijn tevens onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nu genaamd het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De Voorstondense Beek is een KRW-waterlichaam (langzaam stromende middenloop/ benedenloop op zand). Vanaf 2016 worden de waterlichamen Voorstondense Beek, Lage Leiding en Oude IJssel samengevoegd tot het KRW-waterlichaam Oude IJssel. De Voorstondense Beek is dan niet meer geheel een KRW-waterlichaam. Binnen het plangebied is dan alleen het meest noordelijke stukje van de beek een KRW-waterlichaam (zie navolgende figuur). Provincie Gelderland heeft de Voorstondense Beek aangewezen als ecologische verbingszone voor de Winde. De beek is ook zo opgenomen in het waterbeheerplan van het waterschap. Het waterschap is verantwoordelijk voor de inrichting van de beek, zodanig dat het geschikt is als verbingszone voor de Winde. Beide beken zijn tevens onderdeel van het GNN.



KRW-waterlichamen (rood) en overige waterlichamen (blauw) vanaf 2016 (bron: Waterschap Vallei en Veluwe).

Verlegging beken

De Voorstondense Beek en de Wapsumsebeek worden voor de aanleg van de rondweg verlegd. Bij de verlegging wordt rekening gehouden met het beoogde doel van de beek 'model Winde' en worden de regels van de Gelderse Omgevingsverordening gevolgd. De verlegde Voorstondense Beek moet tevens, voor zover het een KRW-waterlichaam betreft, voldoen aan de KRW-eisen. Voor een beschrijving van de natuurlijke inrichting van de beken wordt verwezen naar het natuurmitigatie- en natuurcompensatieplan.

Reservering Hoogwatergeul

In het gebied waar de rondweg De Hoven is voorzien, ligt een ruimtelijke reservering voor een hoogwatergeul die voortkomt uit de planologische kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. Op grond van het Barro geldt dat gebieden waar naar verwachting op lange termijn maatregelen nodig zijn, gevrijwaard moeten worden van grootschalige en/of kapitaalsintensieve ontwikkelingen die het treffen van mogelijke toekomstige rivierverruimende maatregelen ernstig belemmeren.

Om toch tot aanleg van de rondweg over te kunnen gaan heeft de provincie aangetoond dat de geoptimaliseerde noordelijke rondweg weliswaar een grootschalige kapitaal intensieve ingreep is, maar dat deze geen belemmering vormt voor de inpassing van een hoogwatergeul in de toekomst. Om dit aan te tonen is een situatie zonder rondweg en met hoogwatergeul in beeld gebracht. Deze is vergeleken met de situatie met hoogwatergeul en met rondweg. Uit dit onderzoek blijkt dat een hoogwatergeul eenvoudiger en goedkoper te realiseren is met rondweg. De verschillen in investeringskosten komen voort uit de eenvoud waarmee de dure civiele constructies gemaakt kunnen worden. In de situatie zonder rondweg zijn de noodzakelijke kunstwerken over de hoogwatergeul kostbaarder. Resumerend kan gesteld worden dat de geoptimaliseerde noordelijke rondweg geen belemmering vormt voor de realisatie van een hoogwatergeul. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Barro en is een ontheffing niet noodzakelijk. De ruimtelijke reservering vormt voor het geoptimaliseerde Noordalternatief geen belemmering. Voor het onderzoek wordt verwezen naar het deelrapport Hoogwaterveiligheid van het MER dat als bijlage bij dit PIP is gevoegd.

6.5.3 Conclusie voor het plan

Het PIP voldoet aan de vereisten uit de wet- en regelgeving op het gebied van water. Het aspect water vormt geen belemmering voor de N345 rondweg De Hoven/Zutphen.

6.6 Archeologie

6.6.1 Wettelijk kader en beleid

Rijksbeleid Archeologie

Het Rijksbeleid met betrekking tot archeologie is verankerd in de Wet archeologische monumentenzorg (2007).

Op 16 januari 1992 werd in Valletta, de hoofdstad van Malta, op initiatief van de Raad van Europa het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed ondertekend. Het doel van dit Verdrag van Valletta (of Verdrag van Malta) is de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. De Europese bevolking moet in staat worden gesteld om kennis te nemen van en begrip te ontwikkelen over het verleden. In het verdrag is bewustmaking van het brede publiek specifiek opgenomen omdat dit bijdraagt aan de bescherming van het bodemarchief en de betrokkenheid van de bewoners (art. 9).

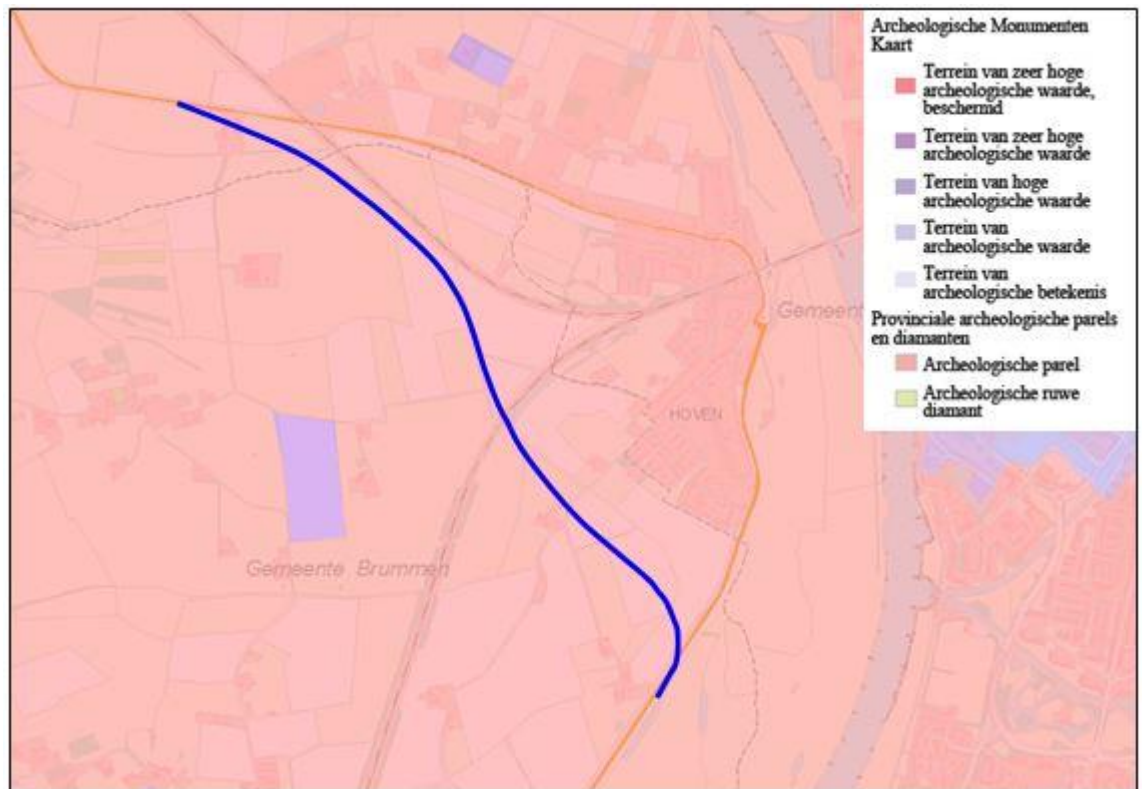
Ten einde op een zorgvuldige wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan, is het noodzakelijk om archeologische belangen te verankeren in het ruimtelijke ordeningsbeleid en tijdig te betrekken bij ruimtelijke planontwikkelingen. Archeologische belangen dienen in de totale belangenafweging bij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

Provinciaal Beleidskader Archeologie

Ruimtelijke plannen en projecten die archeologische gegevens in de bodem kunnen aantasten moeten zo veel mogelijk rekening houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. De provincie Gelderland vraagt gemeenten hun bestemmingsplannen aan te passen aan de archeologische kwaliteiten. Voor het opsporen van te beschermen archeologische kwaliteiten, zijn twee kaarten beschikbaar: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) Gelderland en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Ze zijn gecombineerd in de themakaart 14 'Archeologie'. De informatie wordt jaarlijks geactualiseerd.

De AMK geeft op perceelsniveau bekende archeologische waarden weer en de IKAW geeft de verwachtingswaarde weer, dat wil zeggen de trefkans op het vinden van nog onbekende archeologie. De IKAW mag alleen op schaalniveau 1:50.000 of globaler gebruikt worden.

Wanneer de gemeente bevoegd gezag is, zoals bij de verlening van bouwvergunningen op grond van het bestemmingsplan, zal deze een eigen afweging moeten maken. Bij afwegingen op het lokale schaalniveau is het nodig om gebruik te maken van gemeentelijke archeologische beleidskaarten en/of ander resultaten van veldinventariserend onderzoek. Daarom ondersteunt de provincie in het kader van de provinciale cultuurhistorische nota Belvoir de ontwikkeling van (inter)gemeentelijke archeologische beleidskaarten.

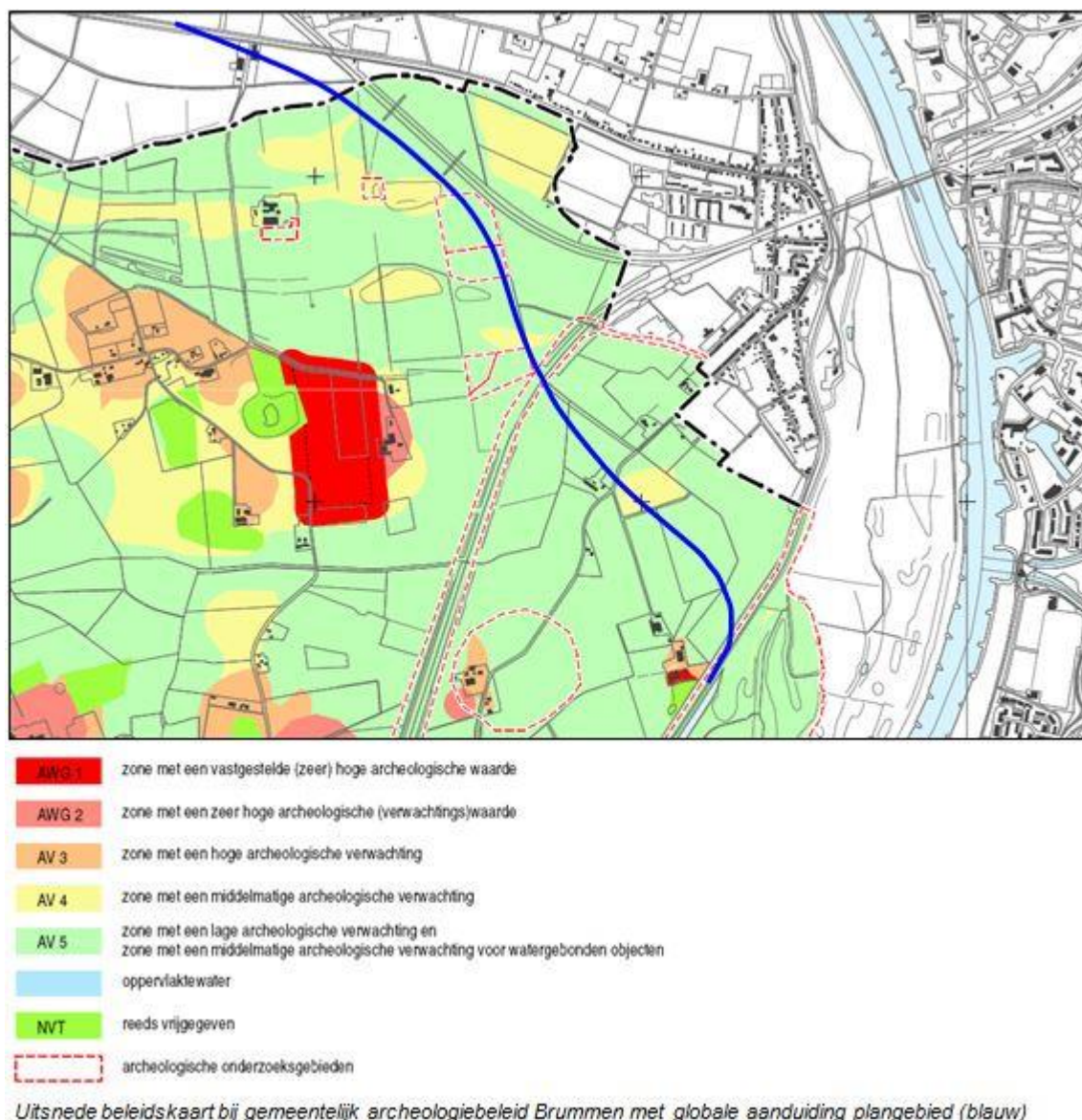


Uitsnede archeologische monumentenkaart en kaart provinciale archeologische parels en diamanten met globale aanduiding plangebied (blauw)

Het provinciale archeologische beleid richt zich op parelgebieden die van bijzonder belang zijn voor de cultuurhistorische identiteit van de provincie Gelderland. De archeologische verwachtingswaarden zijn hier van provinciaal belang. Behalve een gebiedsgericht spoor zijn er ook generieke thema's. De provincie wil hiermee tot programmatische afspraken komen met gemeenten waar deze parels liggen. Het is een kader dat ambities formuleert voor verantwoord onderzoek, behoud door ontwikkeling en bescherming. Het plangebied valt binnen een dergelijke parelgebied: parelgebied nummer 14 IJsselvallei, Westoever IJssel en Zutphen. In het provinciaal beleidskader wordt regio 14 als volgt omschreven: "In deze microregio zijn op zandruggen (o.a. te Voorst-Empe) de oudste bewoningsresten (laat paleolithische en mesolithische vindplaatsen) aangetroffen en is een bijna continue bewoning te volgen in de Middeleeuwen'. Zutphen is al vanaf de vroege Middeleeuwen een belangrijke stad, die door de Vikingen werd geplunderd vanwege de rijke domeinvoorraad die in dit centrum werd opgeslagen. In de loop van de middeleeuwen ontwikkelde Zutphen zich als belangrijke Hanzestad".

Archeologische waarden- en verwachtingenkaart gemeente Brummen

De gemeente Brummen heeft recentelijk een conceptnota Archeologie opgesteld. Op basis van de bekende en te verwachten archeologische waarden is de archeologische beleidskaart opgesteld en het gemeentelijk archeologie beleid geformuleerd. Om vast te leggen op welke wijze de archeologische waarden- en verwachtingenkaart een rol gaat spelen in de gemeentelijke besluitvorming bij de planvorming is een archeologische beleidskaart opgesteld. De archeologische beleidskaart is daarmee de ruimtelijke presentatie van het archeologie beleid in Brummen. Op de kaart staan gebieden waar, onder bepaalde voorwaarden, archeologisch onderzoek verplicht is. Op de navolgende afbeelding is te zien dat over het algemeen voor het plangebied een lage archeologische verwachting geldt.



Archeologische waardenkaart gemeente Zutphen

De archeologische waarden in Zutphen zijn in beeld gebracht op de archeologische waardenkaart, die in 2012 is geactualiseerd. Tevens heeft de gemeente een archeologische beleidsadvieskaart opgesteld. Deze kaart geeft inzicht in de bekende en te verwachten archeologische waarden binnen de gemeente. Aan deze waarden wordt een advies gekoppeld voor het te voeren beleid. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden met een bekende waarde en gebieden met een hoge, middelhoge en lage archeologische verwachtingswaarde. Het uitgangspunt van het archeologische beleid van de gemeente Voorst betreft het behoud van het bodemarchief. Dit is geheel in lijn met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de archeologische waardenkaart weergegeven. Daarop is te zien dat het deel van het plangebied dat binnen de gemeentegrenzen van Zutphen ligt, ligt in een gebied met een lage tot middelhoge archeologische verwachtingswaarde.



	verstoord		laag, bekende waarde
	laag, verwachte waarde		middelhoog, bekende waarde
	middelhoog, verwachte waarde		hoog, bekende waarde
	hoog, verwachte waarde		zeer hoog, bekende waarde
			Rijksmonument

Uitsnede beleidskaart bij gemeentelijk archeologiebeleid Brummen met globale aanduiding plangebied (blauw)

6.6.2 Resultaten onderzoek

In het kader van het PIP is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 6 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

In zone 1 (het meest noordelijke deel van het plangebied) en zone 6 (het meest zuidelijke deel van het plangebied) zijn (restanten van) oude loopoppervlakken aangeboord. Op basis hiervan moet ter plaatse rekening gehouden worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Op de locatie zal voor de uitvoering van de werkzaamheden een vervolgonderzoek uitgevoerd worden. Om de mogelijk aanwezige archeologische waarden tot die tijd te beschermen zijn de gronden ter plaatse voorzien van een archeologische dubbelbestemming.

Voor de zones 2 t/m 5 kan de archeologisch verwachting bijgesteld worden naar laag. Het onderzoeksbureau adviseert om deze zones vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Daarbij wordt gewezen op de plicht om archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 53 van de Monumentenwet.

6.6.3 Conclusie voor het plan

In zone 1 (het meest noordelijke deel van het plangebied) en zone 6 (het meest zuidelijke deel van het plangebied) zal voor de uitvoering van de werkzaamheden een vervolgonderzoek uitgevoerd worden. Om de mogelijk aanwezige archeologische waarden tot die tijd te beschermen zijn de gronden ter plaatse voorzien van een archeologische dubbelbestemming. Hiermee vorm het aspect archeologie geen belemmering voor het inpassingsplan.

6.7 Cultuurhistorie

6.7.1 Wettelijk kader en beleid

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen en inpassingsplannen. Hiervoor zijn de cultuurhistorische waarden in en om het plangebied geïnventariseerd.

6.7.2 Resultaten onderzoek

In het MER N345 Zutphen is onderzoek verricht naar de cultuurhistorische waarden in en om het plangebied. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het MER N345 Rondweg Zutphen, deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie.

Historie

Het plangebied ligt in het dal van de IJssel die zeer bepalend is geweest voor de vorming van het landschap en de bewoningsgeschiedenis. Ter hoogte van De Hoven was oorspronkelijk sprake van een oost-west gerichte zijarm van de IJssel. De vorming daarvan wordt over het algemeen in de periode 900 -1200 AD gedateerd. De IJssel heeft zich in dit gebied halverwege de 14e eeuw vertakt in meerdere kleinere rivierarmen. Het gehele plangebied ligt in feite in de binnenkant van een grote oude meander van de IJssel, waar ook kronkelwaardruggen en kronkelwaardgeulen zijn ontstaan. In de Late Middeleeuwen is mogelijk lokaal verstuing van rivierzand opgetreden. Het uiterst noordelijke deel van het plangebied nabij de N345, in de gemeente Zutphen ligt op een lage oost-west gerichte rug/heuvel die doorloopt tot aan de IJssel. Het gebied ten zuiden hiervan betreft een tamelijk vlak gebied met lichte welvingen en enkele ondiepe dalen.

Bepalend voor de meer recente ontwikkelingen na de eerste historie, was de aanleg van de spoorlijn. Bij de aanleg van de spoorlijn in 1865 zijn grote delen van het landschap aangepast, oudere verbindingen, waaronder de Voorstondense Beek, werden doorsneden en De Hoven werd ruimtelijk gezien in tweeën gedeeld. In de tweede helft van de twintigste eeuw is de verkaveling veranderd. Ook is De Hoven gegroeid met enkele nieuwbouwwijken. Niet aangepast zijn de historische verbindingen tussen de buurtschappen (met enken) ten noordwesten van de spoorlijn.

Inventarisatie cultuurhistorische waarden

De navolgende afbeelding geeft de cultuurhistorische waarden in en om het plangebied weer. De historische relictten zijn vooral aanwezig ten westen van het plangebied, op de oudere dekzandgronden met de hoge enkeerdgronden. Hier zijn met name de archeologische waarden relevant. Voor deze waarden wordt verwezen naar paragraaf 6.6.



Landschap en verbindingen

Relicten van de hierboven omschreven ontstaansgeschiedenis zijn in het landschap nog zeer herkenbaar. Waardevol zijn vooral de historische enken, landgoederen en verbindingen. In de directe omgeving van het plangebied worden de belangrijkste historische relictten gevormd door historische wegen. Andere relictten zijn enkele kavelgrenzen, een deel van de loop van de Voorstondense Beek en historische bebouwing.

De lokale verbindingen zijn herkenbaar en beleefbaar in het landschap door hun bochtige smalle tracé, dat op de historische locatie ligt. Ook verbinden de wegen diverse gehuchten en buurtschappen en herkenbare enken met bolle ligging, waardoor de historische dimensie in het landschap voelbaar is. Het lokale weggennetwerk is voor een groot deel herkenbaar historisch, en samenhangend, ook is de samenhang met andere elementen in het landschap (gehuchten, enken en landgoederen) nog steeds aanwezig.

De N345 loopt deels over een voormalige hanzeweg tracé, deels over het tracé van een hessenweg. Het hanzewegtracé (Zutphen-Doesburg) is minder herkenbaar en beleefbaar omdat het tracé inmiddels uit verschillende typen weg bestaat. Van deze delen is het deel ten zuiden van de Windheuvelstraat nog het meest herkenbaar als historische hoofdweg. Het weggedeelte van de N345 over het hessenweg tracé is een keer verlegd. Andere hessenweg-tracé delen zijn niet opgenomen in het regionale hoofdwegsysteem. Hierdoor is de samenhang minder herkenbaar.

De spoorlijn is door het Gelders genootschap geselecteerd als Q-lijn voor het historische landschap in Gelderland (Provincie Gelderland, 2009), vooral vanwege zijn representativiteit voor de vervoershistorie van Gelderland. Belangrijke elementen zijn het zicht op Zutphen en de ligging in het landschap.

Ook de Voorstondense Beek is een historische structuur. De beek ligt voor een groot deel nog steeds bij benadering op haar oorspronkelijke locatie, met uitzondering van het gedeelte aan de spoorlijn, dat dateert van de datum van de spoorwegaanleg.

Overige landschapselementen

Rond het plangebied liggen slechts enkele historische boerderijlocaties, aan de Baankstraat, Dijkzigt en aan de Zutphense straat. Boerderij Ruimzicht ligt verhoogd in het landschap (nabij de IJssel). De ligging van boerderij Ruimzicht is vrijwel gaaf, op een pol, die representatief is voor een deel van het verleden, namelijk dat van voor de bedijking van de IJssel.

Monumenten

In en om het plangebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig die vragen om een nadere inpassing.

Buitenplaatsen

Ruim buiten het plangebied bevinden zich Huis te Empe (een beschermde historische buitenplaats) en Landgoed Voorstonden, eveneens een beschermde historische buitenplaats. Gezien de afstand van de rondweg tot aan beide landgoederen is van aantasting van de landgoederen in het landschap geen sprake.

Uitwerking

Aan de hand van de inventarisatie zijn, mede aan de hand van het gemeentelijk cultuurhistorisch beleid, uitgangspunten voor de inpassing van de rondweg geformuleerd. Deze uitgangspunten betreffen:

- het zoveel mogelijk beperken van het ruimtebeslag in het waardevol landschap;
- voor de inpassing gebruik maken van de afwisseling in openheid en beslotenheid;
- waar mogelijk behoud van zichten op rijksmonumenten en monumentale boerderijen;
- waar mogelijk behoud van het smalle en bochtige wegenpatroon op de enk;
- waar mogelijk behoud van groene ruimten en bosjes in en bij de dorpskern.

Deze uitgangspunten zijn verwerkt in het landschapsplan dat als basis dient voor de verdere uitwerking van de rondweg. In paragraaf 5.4 wordt hier nader op ingegaan.

6.7.3 Conclusie voor het plan

Met het hanteren van bovenstaande uitgangspunten voldoet het PIP aan de vereisten uit de wet- en regelgeving op het gebied van cultuurhistorie. Het aspect cultuurhistorie vormt daarmee geen belemmering voor dit PIP.

6.8 Ecologie

6.8.1 Wettelijk kader gebiedsbescherming

Algemeen

Gebiedsbescherming is in Nederland verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998). Voor de studie naar de effecten van N345 Rondweg De Hoven/Zutphen en de mate waarin mitigatie en compensatie dient plaats te vinden, is relevant dat de Nbw 1998 een beschermingsregime kent voor de zogenaamde Natura 2000-gebieden en de beschermde natuurmonumenten.

Verder voorziet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in de bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De bescherming van de EHS is uitgewerkt op provinciaal niveau.

Vogel- en habitatrichtlijn

Twee Europese richtlijnen, de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (92/43/EEG), voorzien in de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden. In dat kader zijn onder meer speciale gebieden aangewezen die beschermd moeten worden. Deze zogenaamde Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vormen samen het Natura 2000-netwerk. De afzonderlijke gebieden worden ook wel Natura 2000-gebieden genoemd.

Natuurbeschermingswet 1998

In oktober 2005 zijn de verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die toezien op gebiedsbescherming, geïmplementeerd in de Nbw 1998. Daarnaast vallen ook de Beschermde Natuurmonumenten onder de Nbw 1998. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden zijn vastgelegd in de (ontwerp-)aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen beschrijven voor de (in ontwerp) aangewezen habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten in het gebied of een bepaalde ontwikkeling ervan gewenst is of dat het behoud ervan op het aanwezige niveau moet worden nagestreefd.

Bij de vaststelling van een plan dat verslechterende of significant verstorende effecten kan hebben voor beschermde natuurwaarden in Natuurbeschermingswetgebieden, moet de ecologische plantoets zoals bedoeld in artikel 19j van de Nbw 1998 uitgevoerd te worden.

Indien na dit onderzoek niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een verslechterend of significant verstorend effect heeft, dient de initiatiefnemer meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart te brengen wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Daarbij dient hij ook de mitigerende maatregelen te betrekken die hij van plan is te nemen. Deze analyse heet een 'habitattoets'. Er zijn twee soorten toetsingen mogelijk, afhankelijk van de uitkomst uit de verkennende toetsing (zie hierboven). De verslechteringstoets bestaat uit een effectenanalyse van het project sec en mitigatie. De passende beoordeling bestaat uit een effectenanalyse van het project inclusief cumulatie en mitigatie.

Wanneer uit de passende beoordeling blijkt dat significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, kan het besluit alleen worden genomen op grond van de 'ADC-toets'. Dit betekent dat de vergunning kan worden verleend als:

A - alternatieve oplossingen voor het plan ontbreken,

D - er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn, en

C - de initiatiefnemer compenserende maatregelen vooraf en tijdig treft.

Ecologische hoofdstructuur

De SVIR voorziet in de ontwikkeling en de bescherming van de EHS. De EHS omvat kerngebieden (natuurreservaten), natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. Ruimtelijke ingrepen binnen de EHS zijn niet toegestaan. Slechts in uitzonderingsgevallen kan het Rijk de natuurwaarden en functies van het EHS-gebied laten wijken voor andere functies van groot maatschappelijk belang. Daarvoor moeten deze belangen en mogelijke alternatieven uitgebreid gemotiveerd worden en moeten compenserende (vervangende) en/of mitigerende (verzachtende) maatregelen genomen worden. De EHS is op provinciaal niveau verankerd in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening middels het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). In paragraaf 2.2 wordt uitgebreid ingegaan op het beleid ten aanzien van het GNN en de GO.

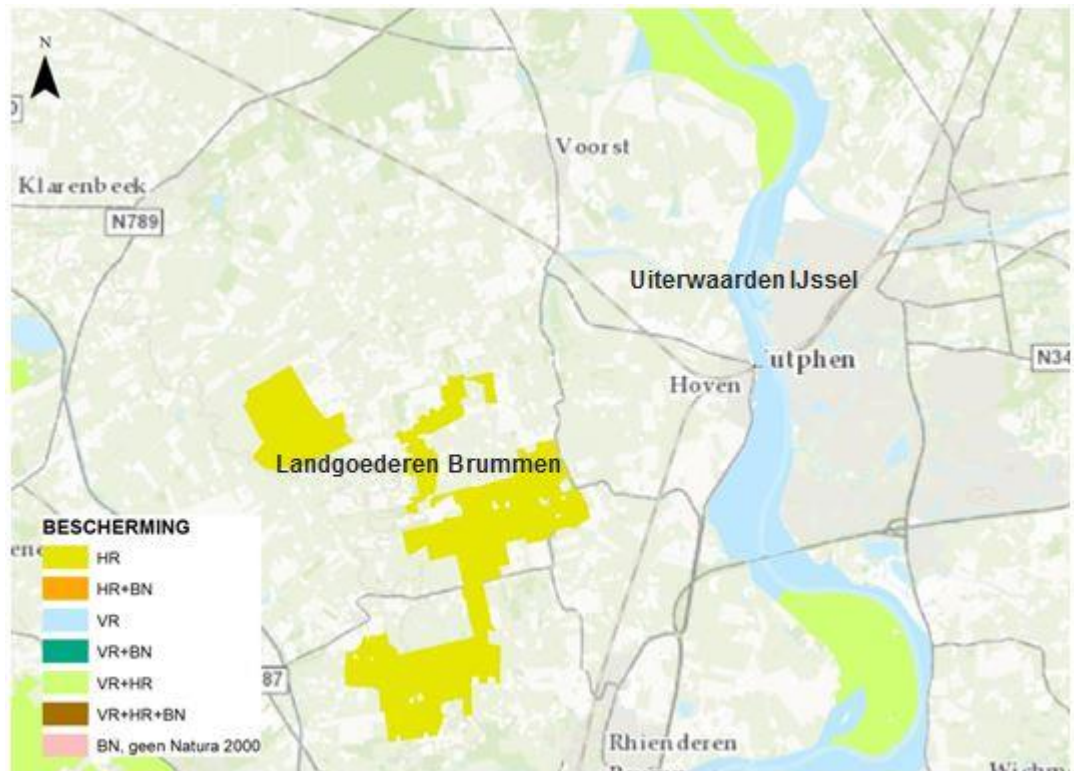
Boscompensatie

De instandhouding van bos- en natuurareaal in de provincie Gelderland wordt verder beschermd door de Boswet. Voor gronden met bos en natuur (bos van minimaal 10 are of 20 bomen in rijbeplanting) die in het kader van ruimtelijke planvorming worden aangetast, geldt een herplantplicht.

6.8.2 Resultaten onderzoek gebiedsbescherming

Vogel en habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet

In november 2007 zijn 'Uiterwaarden IJssel' en 'Landgoederen Brummen' aangemeld als speciale beschermingszone (SBZ) in de zin van de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn. De definitieve aanwijzing van 'Uiterwaarden IJssel' als Natura 2000-gebied is momenteel in procedure, Landgoederen Brummen is al definitief aangewezen. In de navolgende figuur zijn de begrenzing van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel en Landgoederen Brummen nabij de Hoven weergegeven. In het kader van dit project is onderzocht of de rondweg N345 De Hoven, in samenhang met overige relevante vastgestelde projecten/plannen in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998, doorgang kan vinden. Hierbij is middels een Passende Beoordeling beoordeeld in hoeverre de varianten van de rondweg en de voorkeursvariant (significant) negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden in de omgeving en de consequenties hiervan. De Passende Beoordeling is opgenomen als bijlage bij dit inpassingsplan.



Ligging Natura 2000 gebieden nabij het plangebied

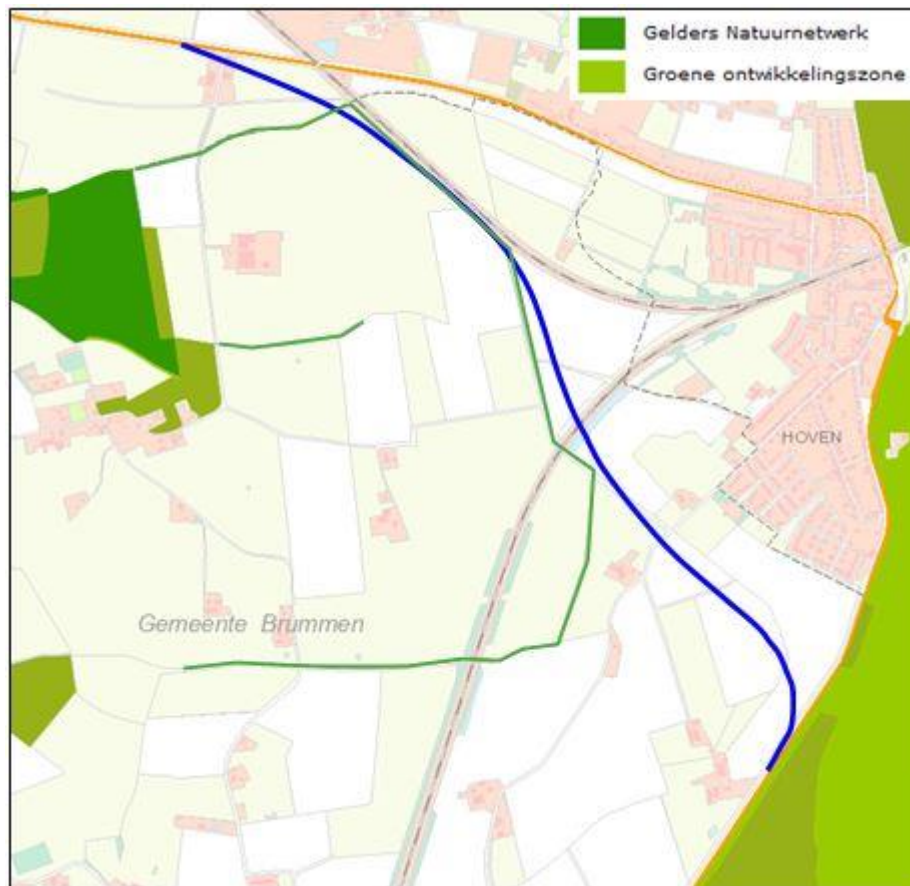
Uit de Passende Beoordeling blijkt dat door het toepassen van 'stil' asfalt (dunne deklagen type B) op de rondweg en de Kanonsdijk de toename van de geluidsbelasting in het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel beperkt blijft. Er is geen sprake van verstoring van potentieel broedgebied van de kwartelkoning. Ook wordt uitbreiding van het leefgebied van porseleinhoen niet belemmert. Er zijn geen significant negatieve effecten. De verandering in de geluidsbelasting heeft geen negatieve effecten voor de niet-broedvogels in de telgebieden. Significante negatieve effecten voor niet-broedvogels kunnen worden uitgesloten. De stikstofdepositie als gevolg van de rondweg zorgt weliswaar sprake voor een (beperkte) toename van depositie, maar significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Hierdoor kan worden aangenomen dat met het toepassen van 'stil' asfalt er geen sprake is van een significante verstoring of verslechtering. Een vergunning kan dan ook in het kader van een Natuurbeschermingswet afgegeven worden. De effecten van het plan zijn beperkt en zeker niet significant. Hierdoor hoeft er geen zogenaamde ADC-toets uitgevoerd te worden (Alternatieven, Dwingende reden van groot openbaar belang en Compensatie).

Ecologische hoofdstructuur

In maart 2014 is een ecologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het PIP. De ontwikkeling is hierbij getoetst aan het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij het PIP opgenomen. De resultaten van het onderzoek worden hieronder weergegeven.

In en om het plangebied liggen meerdere terreinen die onderdeel uitmaken van het Gelders Natuurnetwerk en/of de Groene Ontwikkelingszone (zie navolgende figuur). Het betreft de Uiterwaarden van de IJssel, De Overmarsch en Landgoederen Brummen.



Uitsnede kaart Natuur van de omgevingsvisie met globale aanduiding tracé (blauw)

GO

De uiterste westrand van het plangebied (een strook net ten westen van de Kananonsdijk) maakt deel uit van de GO. Hier vinden echter geen ingrepen plaats die in strijd zijn met de doelstellingen voor de GO. De bestaande infrastructuur wordt in het kader van het project in dit deel van de GO grotendeels verwijderd. De gronden worden voorzien van een agrarische bestemming die tevens toeziet op een passende bescherming van de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied.

GNN

De Voorstondense Beek in het plangebied is aangewezen als GNN. De rondweg veroorzaakt ruimtebeslag en versnippering ter hoogte van deze beek. Er is sprake van een afname van het areaal en de samenhang van het bestaande GNN. Daarnaast zorgt het ruimtebeslag voor een beperking van de uitwisselingsmogelijkheden voor soorten. Dit is een significante aantasting van de kernkwaliteiten. In het MER is een afweging gemaakt tussen het Noord- en Zuid-alternatief. Het Noord-alternatief, inclusief mitigatie en compensatie is daarbij als beste naar voren gekomen uit ecologisch oogpunt. Een reëel alternatief is dus niet voorhanden. Daarnaast is sprake van een groot openbaar belang. Doel van de aanleg van de Rondweg is namelijk het verbeteren van de veiligheid en de leefomgeving in De Hoven, waar de N345 nu nog doorheen loopt.

Doordat het ontwerp is geoptimaliseerd en rekening is gehouden de EVZ Voorstondense Beek worden de effecten beperkt. De EVZ wordt verlegd naar de zuidzijde van de weg, waarmee wordt voorkomen dat de weg de EVZ moet kruisen en dat de EVZ ingeklemd wordt tussen de rondweg en de spoorbaan. De beek wordt verlegd, waarmee de resterende effecten worden gecompenseerd.

Globaal bestaat de heringerichte beek uit een extensief beheerde berm, twee extensief beheerde oevertaluds met riet en enige opslag van wilg (de inrichting wordt verder concreet gemaakt in het mitigatie- en compensatieplan).

Deze inrichting is zodanig gekozen dat het realiseren van model Winde in de toekomst niet wordt belemmerd. De verwachting is dat de natte beekloop een vergelijkbare inrichting krijgt als de huidige situatie. Dankzij een bredere oeverzone is het mogelijk de ecologische kwaliteit van de beek te versterken. Deels als compensatie voor wettelijk beschermde soorten, maar ook ter aansluiting van de kernkwaliteiten van het GNN/GO.

De samenhang van het GNN blijft behouden en het beheer van de verlegde beek blijft hetzelfde als in de huidige situatie, zodat sprake is van een duurzaam behoud van de kwaliteit van de Voorstondense Beek na aanleg van de rondweg. De Voorstondense Beek heeft 'Beek en bron' als natuurbeheertype. Dit beheertype kent een ontwikkeltijd van minder dan 5 jaar, er geldt derhalve geen oppervlaktetoeslag. De aanleg van de rondweg en de compensatie worden planologisch vastgelegd in een inpassingsplan. De mitigatie en compensatie wordt onderbouwd en vastgelegd in een mitigatie- en compensatieplan. Hiermee wordt voldaan aan het provinciaal beleid ten aanzien van het GNN en de GO. Voor meer informatie over de compensatie van de GNN wordt verwezen naar paragraaf 6.8.5.

Boscompensatie

Het project voorziet niet in het verwijderen van bos van minimaal 10 are of 20 bomen in rijbeplanting. Een compensatieplicht in het kader van de Boswet is daarom niet aan de orde.

6.8.3 Wettelijk kader soortenbescherming

Flora- en faunawet

In de Flora- en faunawet (Ffw) is de bescherming van soorten geregeld. De Ffw beschermt een groot aantal soorten planten en dieren. Deze mogen onder meer niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. Dit is vastgelegd in de verbodsbepalingen van deze wet.

Ten aanzien van de soorten die krachtens de Ffw beschermd zijn, geldt dat een bestemmingsplan of inpassingsplan niet mag worden vastgesteld indien op voorhand kan worden ingezien dat de Ffw aan uitvoering van dat plan in de weg staat. Met het oog op deze uitvoerbaarheidstoets is in het natuuronderzoek per soort onderzocht in hoeverre de aanleg van de rondweg tot een verstoring/verontrusting van (rust- en verblijfplaatsen van) de betreffende soort kan leiden.

De aanleg en het gebruik van de N345 Rondweg Zutphen kan mogelijk leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Ffw. Deze overtredingen zijn met het treffen van maatregelen deels te voorkomen of te beperken. Wanneer ondanks beschermende maatregelen overtreding van de verbodsbepalingen van de Ffw plaatsvindt, is daarvoor een ontheffing vereist. Voor de soorten waarvan op voorhand niet kan worden uitgesloten dat een Ffw-ontheffing nodig zal zijn, is in het natuuronderzoek ingegaan op de vraag of de ontheffing kan worden verleend.

6.8.4 Resultaten onderzoek soortenbescherming

In maart 2014 is een ecologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het PIP. De ontwikkeling wordt hierin getoetst aan de Flora- en faunawet, het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone. Ook is er een compensatie- en mitigatieplan opgesteld. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij het PIP opgenomen. De resultaten van het onderzoek worden in deze paragraaf weergegeven.

Toetsing Flora- en faunawet

De aanleg van de rondweg resulteert in een overtreding van verbodsbepalingen voor gewone dwergvleermuis, huismus, steenuil en kerkuil. Voor deze soorten moet ontheffing worden aangevraagd. Negatieve effecten moeten worden gemitigeerd en gecompenseerd. Ten aanzien van vaatplanten, amfibieën, vissen, reptielen, overige zoogdieren en ongewervelden worden geen bepalingen uit de Ff-wet overtreden. Voor deze soorten is de aanvraag van een ontheffing niet aan de orde.

In de navolgende alinea's worden de effecten van de ingreep op de soorten gewone dwergvleermuis, huismus, steenuil en kerkuil weergegeven.

Vleermuizen

Effecten van de voorgenomen ingreep

Permanente effecten: De N345 De Hoven zal onder de spoorlijn Zutphen – Dieren door gaan. Dit heeft mogelijk consequenties voor het functioneren van de essentiële vliegroute en het essentiële foerageergebied voor gewone dwergvleermuis langs deze spoorlijn. Hoewel de geleidende functie van het spoor behouden blijft, kan verlichten zorgen voor verstoring en aantasting van de functie. Daarnaast zal voor de aanleg van de weg een deel van de beplanting in de moerassige zone – die onderdeel is van het essentiële foerageergebied – gekapt worden. Het betreft 0,3 hectare van het essentiële foerageergebied (dat in de vliegroute ligt), dit heeft een negatief effect op de kwaliteit van de vliegroute.

Tijdelijke effecten: Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden (aanleg onderdoorgang) wordt de essentiële vliegroute langs het spoor mogelijk doorbroken. Daarnaast kan tijdens de werkzaamheden sprake zijn van lichtverstoring op de essentiële vliegroute en van het essentiële foerageergebied.

De tijdelijke en permanente effecten hebben negatieve effecten op de functionaliteit van essentiële vliegroutes en foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis en resulteren in een overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Permanente effecten: Uitstraling van verlichting naar de essentiële vliegroute en het foerageergebied van gewone dwergvleermuis langs het spoor moet worden voorkomen. Bij de uiteindelijke keuze voor verlichting van de onderdoorgang en langs de weg moet getoetst worden of de voorgestelde verlichting inderdaad geen negatieve effecten heeft op vleermuizen. Het verlies aan essentieel foerageergebied van gewone dwergvleermuis langs het spoor moet worden gecompenseerd in de directe omgeving, of in elk geval zo dicht mogelijk bij het vernietigde gebied. De ecologische zone langs de verlegde Voorstondense Beek wordt met opgaande begroeiing ingericht als foerageergebied voor vleermuizen. De compensatie van het essentiële foerageergebied moet tijdig voor aanvang van de werkzaamheden gerealiseerd zijn om de dieren het nieuwe foerageergebied te laten ontdekken. Het alternatieve foerageergebied dient na 2 tot 3 jaar (Soortenstandaard gewone dwergvleermuis) te kunnen functioneren.

Tijdelijke effecten: Tijdens de aanleg van de doorgang onder het spoor wordt de essentiële vliegroute mogelijk doorbroken. Als niet kan worden gekozen voor een aanlegwijze waarbij de geleidende structuur van de spoorbaan tijdens de werkzaamheden behouden blijft, dan kan als mitigerende maatregel gebruik worden gemaakt van schermen om de geleidende functie te behouden. Verlichting van de essentiële vliegroute en het essentiële leefgebied van gewone dwergvleermuis tijdens de werkzaamheden moet worden voorkomen. Mitigatie kan op verschillende manier plaatsvinden:

- Werken buiten de actieve (zomer)periode van vleermuizen. Met behulp van de soortenstandaard is de beste periode voor de werkzaamheden bepaald; november - april
- Allen overdag werken in de daglichtperiode.
- Afschermen van de vliegroute en het foerageergebied of de lichtbundels van de vliegroute af richten.

Mits deze maatregelen worden uitgevoerd is de gunstige staat van instandhouding voor vleermuizen in het onderzoeksgebied niet in het geding.

Toetsing aan de Flora- en faunawet

De aanleg van de weg veroorzaakt een aantasting van essentiële vliegroutes en foerageergebied van gewone dwergvleermuis. Essentiële vliegroutes en foerageergebied vormen een wettelijk beschermd onderdeel van het leefgebied van vleermuizen, aantasting is zonder ontheffing niet toegestaan. Met mitigerende maatregelen in de aanlegfase en de gebruiksfase kan de functie van de vliegroute behouden blijven. Ondanks de mitigerende maatregelen is er in de gebruiksfase nog sprake van vernietiging van essentieel foerageergebied. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd en effecten moeten worden gecompenseerd.

Huismus

Aan de Tondensestraat zijn in 2013 drie broedparen (op een totaal van 34 in het onderzoeksgebied) aangetroffen. Deze nestlocaties gaan verloren als de schuur gesloopt wordt. Daarnaast veroorzaakt de rondweg ruimtebeslag binnen het leefgebied van de huismussen die een nest buiten de ingreeplocatie hebben. Het onderzoeksgebied is relatief open, waardoor de territoria van huismus naar verwachting relatief groot zijn. Daarom wordt voor het berekenen van de aantasting van het leefgebied uitgegaan van de maximale territoriumgrootte. Binnen het beoogde tracé van de N345 ligt 1,4 hectare essentieel leefgebied voor de huismus, dat verloren gaat. Daarvan ligt 0,4 hectare bij de boerderij aan de Tondensestraat, 0,4 hectare nabij de spoorbaan Zutphen – Dieren en 0,6 hectare ten noorden van Landgoed Ruimzicht. Een aantasting van essentieel foerageergebied kan negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van de vaste nestlocaties. Vernietiging en aantasting van het functioneren van vaste nestlocaties resulteert in een overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

In de navolgende tabel zijn de oppervlaktes aan essentieel leefgebied voor jaarrond beschermde soorten dat verloren gaat weergegeven.

	Straal leefgebied (m)	Oppervlakte (ha)			
		Tondensestraat	Spoorlijn	Ruimzicht	Totaal
Huismus	min (200 m)	0,4	-	0,3	0,7
	max (500 m)	0,4	0,4	0,6	1,4
steenuil		-	-	0,9	0,9
kerkuil	min (500 m)	-	-	0,9	0,9
	max (1500 m)	-	0,4	0,9	1,3

Oppervlakte essentieel leefgebied voor jaarrond beschermde soorten dat verloren gaat. De minimale en maximale oppervlakte zijn gebaseerd op de geschatte minimale en maximale territoriumgrootte van huismus en kerkuil volgens de Soortenstandaarden.

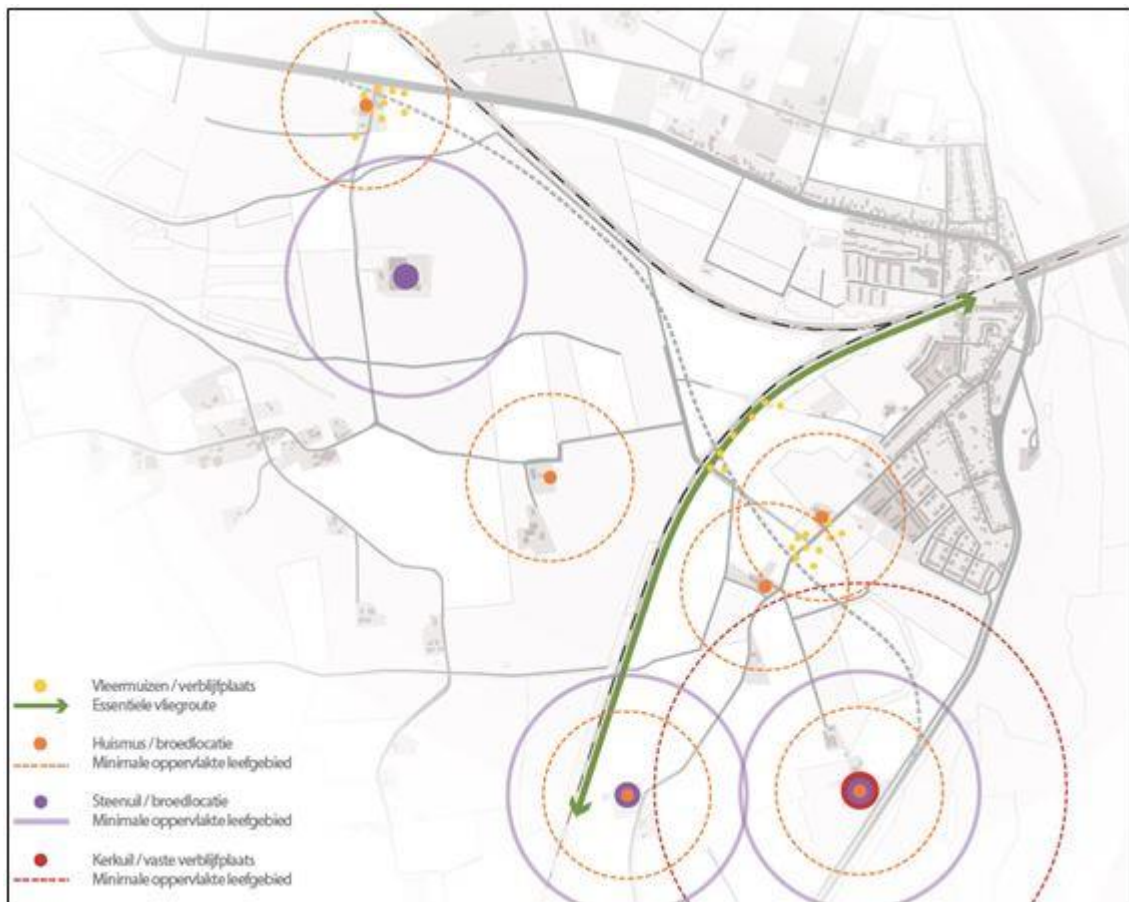
Steenuil

De nestlocaties van steenuil ondervinden geen negatief effect van de aanleg van de rondweg N345. Alle nestlocaties blijven tijdens en na de ingreep behouden en er is geen extra verstoring te verwachten. Wel komt de weg binnen het foerageergebied van de steenuil te liggen. De oppervlakte van het territorium van de steenuil kan tot 30 hectare bedragen. Vanwege de openheid van het terrein zijn de territoria in het onderzoeksgebied naar verwachting relatief groot, waardoor ongeveer 0,9 hectare van het essentiële leefgebied nabij Landgoed Ruimzicht door de N345 verloren gaat (zie voorgaande tabel). Vernietiging van essentieel leefgebied kan negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van de vaste verblijfplaats. Voor de andere twee broedlocaties is geen sprake van enig negatief effect. Tevens wordt door de aanleg van het wegtracé de kans op aanrijdingen vergroot omdat een deel van het essentiële leefgebied zich aan de andere zijde van de weg bevindt. Ook dit kan negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van de vaste verplaatsplaats. Aantasting van het functioneren van een vaste verblijfplaats betekent een overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

Kerkuil

De vaste verblijfplaats van kerkuil bij Landgoed Ruimzicht ondervindt geen negatieve gevolgen van de aanleg van de weg. De verblijfplaats kent in de huidige situatie al een hoge geluidsbelasting van de weg en verstoring wordt niet verwacht. De aanleg van de weg heeft wel negatieve effecten voor de oppervlakte beschikbaar leefgebied voor de kerkuil. Door de aanleg van de rondweg neemt de oppervlakte essentieel leefgebied met 0,9 tot 1,3 hectare af (zie voorgaande tabel). Vernietiging van essentieel leefgebied kan negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van de vaste verblijfplaats. Daarnaast neemt de kans op aanrijdingen toe omdat een aanzienlijk deel van het essentiële leefgebied aan de andere zijde van de weg ligt. Ook dit kan negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van de vaste verblijfsplaats. Aantasting van het functioneren van een vaste verblijfplaats betekent een overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

Op de navolgende afbeelding is de aanwezigheid van de jaarrond beschermde soorten weergegeven.



Aanwezigheid jaarrond beschermde soorten (bron: Landschapsplan)

Mitigerende en compenserende maatregelen

Over het algemeen geldt dat in gebruik zijnde nesten altijd beschermd zijn. Verstoring en vernietiging van in gebruik zijnde nesten en vaste verblijfplaatsen dient te allen tijde te worden vermeden of voorkomen. Het essentiële leefgebied en de vaste nestlocaties vallende binnen het wegtracé gaan verloren voor jaarrond beschermde broedvogels en dienen gecompenseerd te worden. Door uitvoering van onderstaande maatregelen is de gunstige staat van instandhouding van wettelijk beschermde vogelsoorten niet in het geding.

Nestlocaties huisbus

Vernietiging van de nestlocaties kan worden voorkomen door er voor te kiezen de schuur te laten staan. Indien dit niet mogelijk is dienen de vernietigde nestlocaties gecompenseerd te worden, omdat de functionaliteit van de voortplantingsplaatsen daarmee teniet wordt gedaan. Voor elk van de te vernietigen nesten dienen ten minste twee (totaal dus zes) alternatieve permanente nestlocaties te worden aangeboden in de directe nabijheid van de te verwijderen nestlocaties conform de Soortenstandaard Huisbus.

Essentieel leefgebied Huismus, steenuil en kerkuil

Een afname van het oppervlak en de kwaliteit van essentieel foerageergebied van de huismus, steenuil en kerkuil dient gecompenseerd te worden. Als compenserende maatregel wordt het bestaande foerageergebied versterkt en in kwaliteit verbeterd door het creëren van ruigte, houtwallen, extensief beheerde bermen, struwelen etc. op een aantal locaties. De volgende randvoorwaarden zijn van belang bij het aanwijzen van de definitieve compensatie locaties:

- Voor huismus dient de compensatie van verblijfplaatsen en essentieel leefgebied in een straal van 200 meter van de territoria plaats te vinden. Als dat niet mogelijk is, in elk geval op zo kort mogelijke afstand van de (nieuwe) nestlocaties.
- Voor huismus dient compensatie (verblijfplaatsen en essentieel leefgebied) minimaal 3 maanden voorafgaand aan de werkzaamheden gerealiseerd te zijn.
- Compensatie voor steenuil binnen een straal van 200 meter rondom Landgoed Ruimzicht.
- Voor steenuil dient compensatie minimaal 3 maanden voorafgaand aan de werkzaamheden gerealiseerd te zijn. Bij voorkeur in de periode van september – december zodat de dieren kunnen wennen aan het nieuwe foerageergebied.
- Compensatie voor kerkuil binnen een straal van 800 meter rondom Landgoed Ruimzicht.

Kans op aanrijdingen

De kans op aanrijdingen van uilen wordt verkleind (gemitigeerd) door het nieuwe leefgebied (bedoeld als compensatie voor vernietiging essentieel leefgebied) aan de zuidzijde van de weg te realiseren. Hierdoor hoeven de vogels de weg niet meer te passeren om goed geschikt foerageergebied te bereiken.

Overige soorten

Om negatieve effecten ten aanzien van broedvogels te voorkomen, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen van aanwezige broedvogels (half maart – half juli). Echter, ook buiten deze periode zijn in gebruik zijnde nesten altijd beschermd. Als alternatief kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om de planlocatie ongeschikt te maken voor vogels om er te broeden. Voorbeelden van deze maatregelen zijn kappen van bomen, snoeien van struweel, maaien van ruigte of riet met afvoeren van maaisel, etc. Op deze manier wordt voorkomen dat broedvogels gaan broeden op de planlocatie, waarna werkzaamheden ook in het broedseizoen kunnen plaatsvinden. Hieraan wordt voldaan door te werken conform protocol broedvogels.

Toetsing aan de Flora- en faunawet

Voor huismus, kerkuil en steenuil is ondanks de mitigerende maatregelen sprake van een overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd. Door het nemen van compenserende maatregelen komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar. Naar verwachting kan ontheffing worden verleend.

6.8.5 Mitigatie- en compensatieplan

Het mitigatie- en compensatieplan is als bijlage opgenomen bij het PIP. Voor een volledige uitwerking van het mitigatie- en compensatieplan wordt naar deze bijlage verwezen. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de compensatie in het kader van de Flora- en faunawet en de GNN. De beoogde compensatielocaties zijn meegenomen in het PIP en van een passende bestemming voorzien.

6.8.5.1 *Flora- en faunawet*

Compensatie essentieel leefgebied steenuil, kerkuil en huismus

Essentieel leefgebied van steenuil, kerkuil en huismus gaat verloren. Volgens de Flora- en faunawet dient de compensatie en mitigatie voor jaar rond beschermde broedvogels tijdig uitgevoerd te worden, binnen beperkte afstand van de huidige nestlocaties en vaste verblijfplaatsen en van voldoende oppervlakte te zijn. De drie beoogde compensatielocaties voldoen aan deze eisen (zie navolgende afbeelding en tabel). De voorgestelde maatregelen zijn voor elke soort vergelijkbaar: het verbeteren van de kwaliteit van leefgebied door aanleg van bijvoorbeeld houtwallen, heggen, ruigte, extensief maaibeheer of boomgaarden. In theorie mogen de oppervlakten bij elkaar opgeteld worden als ze binnen overlappende territoria van de soorten vallen. Als de oppervlakten van de aangewezen locaties worden aangehouden, wordt voor deze soorten een netto positief effect bereikt. Door de hierboven beschreven compensatielocaties optimaal in te richten als essentieel leefgebied wordt de verhoogde kans op aanrijdingen van steenuil en kerkuil gemitigeerd. Het leefgebied aan de zuidzijde van de weg is dan van voldoende omvang om te ontmoedigen de weg over te steken.

Compensatie nestlocaties huismus

Voor huismus dienen tenminste zes, duurzame vervangende nestplaatsen gerealiseerd te worden als de schuur met de nesten gesloopt wordt. Dit dient voorafgaand aan de aanleg van de weg te gebeuren (minimaal drie maanden voor sloop van schuur). De sloop dient plaats te vinden buiten het broedseizoen van de huismus.

Volgens de Soortenstandaard Huismus dienen de vervangende nestlocaties binnen een straal van 200 meter, of bij uitzondering 500 meter van de vernietigde nestgelegenheden gerealiseerd te worden. De nestvoorzieningen kunnen bestaan uit vogelvides en nestkasten. Voor gronden met bos en natuur (bos van minimaal 10 are of 20 bomen in rijbeplanting)

Vleermuizen

De aanleg van de weg leidt tot vernietiging van essentieel foerageergebied en mogelijk vindt verstoring plaats van een essentiële vliegroute. Hiervoor dient gemitigeerd te worden.

Compensatie essentieel foerageergebied

In totaal gaat 0,3 hectare essentieel foerageergebied voor vleermuizen verloren. Alternatief foerageergebied dient in de directe omgeving van bestaand gebied aangeboden te worden. Het verleggen van de beek biedt deze mogelijkheid; door de ecologische zone langs de beek in te richten met riet en wilgenopslag kan deze fungeren als foerageergebied voor vleermuizen. Het compensatiegebied dient voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd te zijn en binnen 2 tot 3 jaar te functioneren als foerageergebied voor vleermuizen. Met een beoogde beekbreedte van 8 meter, wordt de benodigde compensatie voor vleermuizen over een lengte van 375 meter gerealiseerd.

Mitigatie vliegroute

Verstoring van de essentiële vliegroute dient voorkomen te worden. De werkzaamheden waarbij een essentiële vliegroute verstoord wordt, moeten plaatsvinden in de periode dat vleermuizen niet actief zijn, dus in de periode dat ze in winterrust zijn. Dit is globaal de periode van november tot en met maart, afhankelijk van de soort en de weersomstandigheden. Mits de volgende voorzorgsmaatregelen tijdig worden getroffen, kan ook in de actieve periode van vleermuizen gewerkt worden:

- Voorkomen van verstoring door de verlichting op de bouwplaats van de spoorbaan en foerageergebied af richten of af te schermen.
- Als tijdelijke overbrugging bij verwijdering van geleidende elementen binnen een essentiële vliegroute kunnen schermen worden aangebracht, die als echo-baken kunnen dienen.

Het versterken van de bestaande populierenrij langs de Baankstraat leidt tot een versterking van de (vermoedelijke) vliegroute.

De navolgende afbeelding geeft de vier compensatielocaties weer.



Compensatielocaties (bron: Landschapsplan)

De navolgende tabellen geven een overzicht van de vereiste mitigatie en compensatie en benaderingen van de oppervlakten van de mitigatielocaties en het resultaat als de gehele gereserveerde oppervlakte voor compensatie wordt gebruikt.

Soort	Type maatregel	Locatie	Realisatie	Functionaliteit na uitvoer	Uitvoeringsperiode	Opmerking
Huismus	Compensatie nieuwe nestlocaties	Bij bebouwing binnen een straal van 200m van te vernietigen nestlocaties	3 maanden	Direct	Geen voorkeursperiode	-
	Compensatie essentieel leefgebied	Binnen 200m van (nieuwe) nestlocaties	3 maanden	Direct	Geen voorkeursperiode	-
Steenuil	Compensatie essentieel leefgebied	Binnen 200m van nestlocatie	3 maanden	Direct	September - December	-
Kerkuil	Compensatie essentieel leefgebied	Binnen 800m van permanente verblijfplaats	Voorafgaand aan vernietiging bestaand essentieel leefgebied	Direct	Geen voorkeursperiode	-
Overige broedvogels	Ongeschikt maken potentiële broedlocaties	Potentieel geschikte broedlocaties	Voorafgaand aan de werkzaamheden	Direct	Buiten de broedperiode die globaal loopt van 15 maart tot 15 juli	-
Vleermuizen	Compensatie essentieel leefgebied	Zo dicht mogelijk bij te vernietigen leefgebied	Functioneel te zijn voorafgaand aan het vernietigen van bestaand essentieel leefgebied	Binnen 2 tot 3 jaar	Geen voorkeursperiode	-
	Mitigatie verstoring essentiële vliegrouwe	Op locatie	Voorafgaand of tijdens en na de ingreep	Direct	-	Aanvullende maatregelen zijn vereist als niet buiten de kwetsbare periode gewerkt kan worden
Vissen	Mitigatie door afvissen of dempen in één richting van de Voorstondense beek	Te dempen beekloop	Voorafgaand aan de werkzaamheden	-	Mitigatie is alleen vereist als de beek waterhoudend is	-

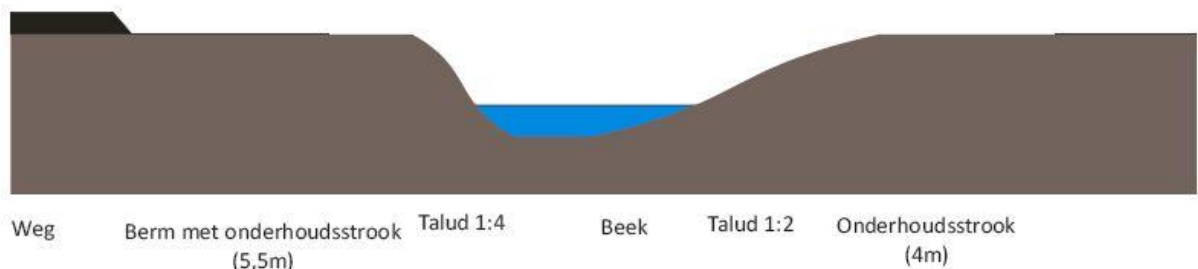
Overzicht van vereiste mitigatie en compensatie, voortvloeiend uit de Ffw-toetsing en de soortenstandaarden van de aanwezige wettelijk beschermde soorten.

Locatie	Naam locatie	Oppervlakte compensatiegebied (ha)	Soorten	Benodigd op deze locatie	Resultaat t.o.v. wettelijke verplichting (hectare)
1	Tondensestraat	1,3	Huismus	0,4	+ 0,9
2	Baankstraat	0,7	Kerkuil	0,4	+ 0,3
			Huismus	0,4	+ 0,3
3	Ruimzicht	0,9	Steenuil	0,9	0
			Kerkuil	0,9	0
			Huismus	0,6	+ 0,3
4	Verlegde Voorstondense beek	(ca) 1,0	Vleermuizen	0,3	+ 0,7

Overzicht benaderingen oppervlakten mitigatielocaties en het resultaat als de gehele gereserveerde oppervlakte gebruikt wordt voor compensatie.

6.8.5.2 Compensatie GNN

De verlegde Voorstondense Beek geldt als compensatie voor de GNN. In het huidige ontwerp zijn de volgende dimensies voor de beek opgenomen: Vanaf de weg is een (droge) berm aanwezig van 5,5 meter breed, gevolgd door een talud van 1:4, de beek van 0,7 m breed en daarna een talud van 1:2 (zie navolgende figuur). Zowel aan de noord- als zuidzijde van de beek is een onderhoudstrook van 4 meter breed voorzien. Vanuit landschappelijk oogpunt is ontwikkeling van riet en enige wilgenopslag gewenst. In het landschapsplan is hier gevolg aan gegeven.



Schematische weergave van de weg en de verlegde Voorstondense Beek.

6.8.6 Conclusie voor het plan

Op grond van de resultaten van de verrichte onderzoeken en de borging van maatregelen in het PIP kan worden geconcludeerd dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het PIP.

6.9 Niet gesprongen explosieven

6.9.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden.

Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen.

6.9.2 Resultaten onderzoek

In maart 2014 is een vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven uitgevoerd¹⁰. Het onderzoeksrapport is als bijlage 8 bij dit PIP opgenomen. De resultaten van het onderzoek zijn in deze paragraaf weergegeven. Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat het onderzoekstracé omlegging N345 De Hoven/Zutphen betrokken is geweest bij oorlogshandelingen. Het gaat om de volgende oorlogshandelingen:

- geallieerde (duik)bombardementen gedurende de periode september 1944 en april 1945;
- aanwezigheid van Duitse militaire eenheden op en in de omgeving van het onderzoekstracé (verdedigingswerken en stellingen);
- geallieerde artilleriebeschietingen (april 1945).

Op basis van deze oorlogshandelingen is het onderzoekstracé omlegging N345 De Hoven/Zutphen verdacht op conventionele explosieven (CE):

- een aantal gedeelten van het onderzoekstracé is verdacht op afwerp- en raketmunitie (afgeworpen/verschoten);
- een gedeelte van het onderzoekstracé is verdacht kleinkalibermunitie, hand- en geweergrenaten, munitie voor granaatwerpers en munitietoebehoren (achtergebleven/gedumpt);
- het gehele onderzoekstracé omlegging N345 is verdacht op het aantreffen van geallieerde geschutgranaten (verschoten).

Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek en de conclusies wordt geadviseerd om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing vooraf de voorgenomen (grond)werkzaamheden in het kader van het aanleggen van de omlegging N345 De Hoven/Zutphen. Geadviseerd wordt om een projectgebonden risicoanalyse uit te laten voeren voor de verdachte delen van het onderzoekstracé waarbij dit vooronderzoek als basis zal dienen. Een andere mogelijkheid is om detectiewerkzaamheden uit te laten voeren. Welke detectiemethode(n) van toepassing is (zijn), is afhankelijk van de maximale diepteligging van de aan te treffen CE en de uit te voeren werkzaamheden.

6.9.3 Conclusie voor het plan

In de uitvoeringsfase van de N345 rondweg De Hoven/Zutphen wordt het opsporingsproces naar conventionele explosieven in de verschillende deellocaties voortgezet. Indien blijkt dat er op bepaalde locaties niet gesprongen explosieven aanwezig zijn, zullen de uitvoeringswerkzaamheden op deze locaties niet aanvangen, voordat de conventionele explosieven zijn ontmanteld en/of verwijderd.

6.10 Kabels en leidingen

Resultaten onderzoek

In het MER N345 Zutphen is onderzoek verricht naar de gevolgen van de rondweg op het ruimtegebruik, waaronder Kabels en Leidingen. Uit het MER blijkt dat over het gehele traject van de Rondweg in totaal 26 kabels en leidingen worden doorsneden.

Het overgrote deel daarvan betreft laagspannings- en datatransportkabels. Ook water- en rioleringsleidingen worden meermalen doorsneden. Een nieuw aan te leggen waterleiding van Vitens wordt meerdere malen doorsneden, en ligt ook deels in het profiel van de rondweg. In het noordelijke deel van het tracé wordt daarnaast een buisleiding met gevaarlijke inhoud van de GasUnie doorsneden. Ter bescherming van deze leiding geldt ter plaatse de dubbelbestemming Leiding - Gas.

Indien noodzakelijk worden de betreffende kabels en leidingen in overleg met de beheerder en eigenaren verlegd. Met het verleggen van de kabels en leidingen vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoering van dit inpassingsplan.

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor het PIP.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Een inpassingsplan is een instrument in de ruimtelijke ordening. Het instrument bestaat sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008. Een inpassingsplan wordt vastgesteld voor plannen van rijks- of provinciaal belang. Provinciale Staten zijn bevoegd, als er sprake is van provinciale belangen, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vast te stellen, met als gevolg uitsluiting van delen van de vigerende gemeentelijke bestemmingsplannen op die gronden. De gemeenteraad moet daarover vooraf gehoord worden.

De opzet van een inpassingsplan is gelijk aan dat van een bestemmingsplan. Met het plan wordt de bestemming van een gebied juridisch vastgelegd. Het plan regelt:

- het toegestane gebruik van de grond;
- welke gebouwen of bouwwerken mogen worden opgericht;
- het verrichten van werken of werkzaamheden (aanleggen).

7.2 Begrenzing plangebied

De benodigde gronden voor dit PIP zijn beperkt tot de gronden van het tracé van de rondweg N345 Zutphen en de direct aangrenzende gronden. Voor een verdere motivering van de begrenzing wordt verwezen naar paragraaf 1.2

7.3 Uitsluitingstermijn

In artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat de gemeenteraad vanaf het moment waarop het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd is tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop dat inpassingsplan betrekking heeft. De bedoelde bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt.

In dit PIP is in artikel 13.2 bepaald dat de gemeenteraad van de gemeenten Brummen en Zutphen gedurende een periode van 7 jaar na vaststelling van het PIP niet bevoegd is om een bestemmingsplan vast te stellen voor de in het PIP betrokken gronden, indien en voorzover het bestemmingsplan strijdig is met de uitvoering van het PIP. Deze regeling is opgenomen nu de aanleg van de rondweg Zutphen binnen deze termijn wordt aangelegd en derhalve de uitsluiting van de gemeenteraad voor de duur van 10 jaar niet nodig is.

7.4 Planmethodiek

Het voorliggende PIP maakt de gewenste ontwikkeling van de rondweg N345 De Hoven/Zutphen mogelijk. Voor het plangebied is een bestemmingsregeling opgesteld. Het PIP is afgestemd op de Wro en voldoet aan de meest recente inzichten betreffende de digitale uitwisseling en raadpleging van plannen (RO-Standaarden 2012).

Het PIP bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding, schaal 1:2.500 (nummer NL.IMRO.9925.IPN345DeHovenZutp-vo01)
- planregels;
- toelichting.

De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het PIP. Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied gelegen gronden aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels gekoppeld. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. In de toelichting zijn de aan het plan ten grondslag liggende onderzoeken en een planbeschrijving opgenomen.

In de planopzet is de recente uitgave 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012', kortweg SVBP, gehanteerd. De van het PIP deel uitmakende planregels worden - voor zo ver nodig geacht - van een nadere toelichting voorzien. De planregels geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er mag worden gebouwd.

Bij de opzet van de planregels is enerzijds vastgelegd wat noodzakelijk is voor de rechtszekerheid van omwonenden. Anderzijds is flexibiliteit aangehouden waar mogelijk voor de verdere detaillering van het ontwerp van de rondweg N345 De Hoven/Zutphen.

7.5 Nadere toelichting op de bestemmingen

De planregels bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3 Algemene regels.
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In de inleidende regels, artikel 1, worden begrippen en afkortingen verklaard die in de regels worden gebruikt. Deze zijn opgenomen om de planregels eenduidig te kunnen uitleggen. In artikel 2 is aangegeven op welke wijze gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In de bestemmingsartikelen zijn de regels voor de verschillende bestemmingen omschreven. Het onderhavige inpassingsplan kent de volgende bestemmingen:

Artikel 3 Agrarisch met waarden - Landschap

Deze bestemming omvat de gronden voor de natuurmitigatie ten behoeve van de huismus, kerkuil, steenuil en vleermuis en de aanleg van landschappelijke maatregelen. Omdat de Wapsumsebeek in het kader van het project gedempt wordt, zijn ook deze gronden in dit inpassingsplan voorzien van deze bestemming. Daarnaast zijn de gronden waar de huidige infrastructuur verdwijnt, bestemd als Agrarisch met waarden - Landschap: dit betreft het gebied ten noorden van de aansluiting met de Weg naar Voorst en het gebied ten oosten van de aansluiting met de Kanonsdijk. Tenslotte is een deel van het agrarisch bouwperceel aan de Tondensestraat 2 voorzien van deze bestemming. Omdat het agrarisch bedrijf niet langer wordt voorgezet is het bouwvlak ter plaatse komen te vervallen.

Binnen deze bestemming kunnen op bedrijfsmatige schaal dieren worden gehouden en gewassen worden geteelt. Vanwege de bijzonder landschappelijke ligging zijn de gronden, naast de agrarische functie, mede bestemd voor het behoud, beheer en herstel van het landschap en de ecologische waarden. De gronden die expliciet een natuurdoelstelling hebben voor het mitigeren van natuurwaarden zijn voorzien van de aanduiding 'natuur'. Op deze gronden geldt als doelstelling nadrukkelijk de ontwikkeling van natuurwaarden ter mitigatie van de huismus, kerkuil, steenuil en vleermuis.

Naast de bovengenoemde functies zijn binnen de bestemming onder andere ook water en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk, evenals het hobbymatige houden van dieren, extensief recreatief medegebruik, groenvoorzieningen en ontsluitingswegen en -paden.

Vanwege de landschappelijke en ecologische waarden van de gronden zijn geen gebouwen toegestaan. Wel zijn hekwerken, masten en schuilstallen mogelijk. Voor schuilstallen geldt een maximum oppervlak van 10m².

Om te voorkomen dat er ingrepen plaatsvinden die de landschappelijke en ecologische waarden kunnen schaden geldt voor een aantal werken en werkzaamheden een vergunningsplicht. Deze plicht geldt echter niet voor de werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van de Rondweg zoals die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. In het kader van dit project zijn de effecten van de rondweg op deze waarden immers reeds afgewogen en waar nodig gemitigeerd. Het aanvragen van een vergunning is daarom niet meer nodig.

Artikel 4 Verkeer

Het tracé van de nieuwe rondweg en de direct aangrenzende gronden zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming is de realisatie van de rondweg (met pechhavens) en de benodigde aansluitingen (met opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitrijstroken en rotondes) op de bestaande infrastructuur mogelijk. Daarnaast kunnen binnen deze bestemming aanvullende voorzieningen worden aangelegd zoals fiets- en wandelpaden, fietstunnels, erftoegangswegen, waterberging, bermen en groenstroken. De as en de maximale hoogte van de weg zijn vastgelegd. Indien dit voor de verdere detaillering van het ontwerp van de rondweg noodzakelijk is, kan met de as en de hoogte van de weg middels een afwijkingsbevoegdheid minimaal worden geschoven. Als voorwaarde geldt dat uit onderzoek moet blijken dat geen strijdigheid met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving optreedt.

De fietsroute over het Tondense Enkpad wordt omgelegd middels een nieuw aan te leggen fietspad tussen de spoorlijn Arnhem - Zutphen en de Baankstraat. Dit nieuwe fietspad is ook voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Om te voorkomen dat deze route gebruikt kan worden voor sluipverkeer zijn deze gronden middels de aanduiding 'langzaam verkeer', uitsluitend voor deze doelgroep bestemd.

Daar waar de gronden met de bestemming 'Verkeer' gekruisd worden door de A-watergang, zijn deze voorzien van de aanduiding 'water' om zodoende ook binnen deze bestemming de berging en het afvoeren van water planologisch veilig te stellen.

Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd met uitzondering van apparatenruimten ten behoeve van de telecommunicatie enabri's. In de regels zijn maximale hoogtematen voor bouwwerken opgenomen. Daarnaast is voor fietstunnels tevens een maximale dieptemaat opgenomen.

Artikel 5 Verkeer - Railverkeer

De spoorlijn Arnhem - Zutphen met aangrenzende gronden zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Binnen deze bestemming zijn spoorwegen, wegen en (fiets)paden toegestaan, evenals groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen en openbare nutsvoorzieningen. Daar waar de rondweg de spoorlijn kruist zijn de gronden voorzien van de aanduiding 'tunnel'. De A-watergang ten zuiden van de spoorlijn is voorzien van de aanduiding 'water' om zodoende de berging en het afvoeren van water planologisch veilig te stellen.

Binnen de bestemming zijn gebouwen en andere bouwwerken toegestaan. Hiervoor zijn in de regels maximale oppervlakte- en hoogtebepalingen opgenomen. Voor de tunnel onder het spoor is tevens een maximale dieptemaat vastgelegd.

Artikel 6 Water

De bestaande en nieuw aan te leggen A-watergang ten westen van de rondweg is bestemd als 'Water'. Met deze bestemming zijn de gronden expliciet bestemd voor het ontvangen, bergen en/ of afvoeren van water en de bescherming, het beheer en het onderhoud van de waterloop, alsmede voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van ecologische waarden.

Op de gronden mag niet worden gebouwd met uitzondering van bouwwerken geen gebouwen zijnde, welke noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de waterloop. De bouwhoogte bedraagt maximaal 4 m.

Om te voorkomen dat er ingrepen plaatsvinden die de waterhuishoudkundige functie van de A-watergang kunnen belemmeren, geldt voor een aantal werken en werkzaamheden een vergunningsplicht. Deze plicht geldt echter niet voor de werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van de Rondweg zoals die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. In het kader van dit project zijn de effecten van de rondweg op de A-watergangen immers reeds afgewogen en waar nodig gecompenseerd. Het aanvragen van een vergunning is daarom niet meer nodig.

Artikel 7 Wonen

De huidige bedrijfswoning met aangrenzende gronden aan de Tondensestraat 2 is voorzien van de bestemming 'Wonen'. Op grond van deze bestemming is ter plaatse van de bestaande woning 1 woning toegestaan. Binnen de woning zijn naast het wonen, onder voorwaarden, de uitoefening van aan huis verbonden beroepen of consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten mogelijk. Tevens zijn op de gronden water en voorzieningen voor de waterhuishouding toegestaan evenals de daarbijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, tuinen en erven. Onder voorwaarden kan middels een afwijkingsbevoegdheid tevens vergunning worden verleend voor mantelzorg of de aanleg van een paardenbak. Daarnaast kan middels een wijzigingsbevoegdheid de woning gesplitst worden.

In de bouwregels zijn bepalingen opgenomen voor de inhoudsmaat en de goot- en bouwhoogte van de woning en de bijgebouwen. Middels een afwijkingsbevoegdheid kan onder voorwaarden van deze bepalingen worden afgeweken.

Artikel 8 Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de integriteit van de ter plaatse aanwezige gasleiding. In dit kader zijn aanvullende regels gesteld voor het bouwen en bepaalde ingrepen in de grond. Deze aanvullende regels gelden echter niet voor de werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van de Rondweg zoals die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. In het kader van dit project zijn met de leidingbeheerder namelijk al afspraken gemaakt over de benodigde ingrepen. Het aanvragen van een vergunning is daarom niet meer nodig.

Artikel 9 Waarde - Archeologische verwachting 1

Artikel 10 Waarde - Archeologische verwachting 3

Artikel 11 Waarde - Archeologische verwachting middelmatig

Deze dubbelbestemmingen worden gehanteerd voor die delen van het plangebied, die op basis van de archeologische beleidskaarten van de gemeenten Brummen en Zutphen en/of het archeologische onderzoek mogelijk archeologische waarden bevatten. Bouwen is op deze gronden ten behoeve van een andere ter plaatse geldende (enkel)bestemming uitsluitend toegestaan, nadat uit archeologisch onderzoek is gebleken dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn. Daarnaast is ter bescherming van de aanwezige archeologische waarden een omgevingsvergunning voor bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden opgenomen die de archeologische waarden mogelijk kunnen aantasten.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

De Kanonsdijk in het oosten van het plangebied is voorzien van deze dubbelbestemming. Met deze bestemming zijn de gronden bestemd voor de aanleg, het onderhoud, de verbetering en de bescherming van de primaire waterkering en voor het behoud, beheer en herstel van landschappelijke en ecologische waarden van de primaire waterkering. Op gronden met de bestemming Waterkering mogen in principe uitsluitend bouwwerken ten dienste van de waterkering worden gebouwd. Door middel van een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de ten behoeve van de andere binnen de bestemming voorkomende functies.

Ter bescherming van de dijk geldt voor een aantal werken en werkzaamheden een vergunningsplicht. Deze plicht geldt echter niet voor de werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van de Rondweg zoals die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. In het kader van dit project zijn de effecten van de rondweg op de waterkering immers reeds afgewogen. Het aanvragen van een vergunning is daarom niet meer nodig.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

De algemene regels bestaan uit regels die voor alle onderdelen van het plan van toepassing zijn. Deze bestaan uit een anti-dubbeltelregel, algemene gebruik-, aanduiding-, afwijking-, en overige regels.

In de algemene regels zijn, met het oog op de bescherming van de Kanonsdijk, middels de gebiedsaanduiding vrijwaringszone - dijk aanvullende regels opgenomen voor de beschermingszone van deze waterkering. Deze houden in dat en op de betreffende gronden een omgevingsvergunning geldt voor het bouwen van bouwwerken, anders dan ten behoeve van de waterkering. Daarnaast is ook opgenomen dat wanneer een ontwikkeling wordt beoogd op deze gronden door middel van bijvoorbeeld een afwijkingsbevoegdheid, advies wordt gevraagd aan de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk 4: Overgangsrecht en slotregel

Het gebruik van grond of een gebouw kan afwijken van datgene wat mogelijk is op basis van het inpassingsplan. In de overgangsregels wordt geregeld tot hoeverre deze afwijkingen zijn toegestaan. In de slotregel wordt aangegeven hoe de regels van het plan worden aangehaald.

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

8.1 Financiering

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de N345 rondweg Zutphen, maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade.

In 2011 heeft de provincie Gelderland besloten om een rondweg om De Hoven aan te leggen. Daarbij is door provinciale staten van Gelderland een budget beschikbaar gesteld. Op grond van de huidige ramingen past het benodigde budget binnen het beschikbare budget, zodat het project economisch uitvoerbaar is.

8.2 Exploitatieplan

Op grond van hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting een exploitatieplan op te stellen om het kostenverhaal te verzekeren, indien een ruimtelijk plan voorziet in bouw- en/of verbouwplannen. Wat precies onder een bouwplan wordt verstaan, staat genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en betreft onder andere de bouw van één of meer woningen. De aanleg van de N345 Rondweg Zutphen valt niet onder de genoemde bouwplannen. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet aan de orde.

8.3 Grondaankoop

Om de rondweg fysiek aan te kunnen leggen, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Getracht wordt om deze gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Een aantal percelen is reeds in eigendom van provincie. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan zal de provincie Gelderland overgaan tot onteigening van de gronden.

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Algemeen

De provincie Gelderland heeft reeds diverse malen burgers en andere participanten geïnformeerd over de stand van zaken en betrokken bij het planvormingsproces. Hiermee heeft de provincie Gelderland:

- inzicht willen geven in de procedures die nodig zijn om de rondweg te realiseren;
- uitleg willen geven over de nieuwe rondweg N345;
- het wegontwerp van de nieuwe rondweg N345 willen verbeteren door suggesties uit de omgeving.

Op **dinsdag 14 mei 2013** hield de provincie Gelderland een inloopbijeenkomst over de rondweg N345 Zutphen-De Hoven. Tijdens de bijeenkomst is het concept-milieueffectrapport (MER) gepresenteerd. Tot en met 9 juni kon er worden gereageerd op het concept-MER. Via de provinciale website www.gelderland.nl is de reactienota met een algemene terugkoppeling op de binnengekomen reacties te raadplegen.

Op **12 november 2013** heeft de provincie een inloopbijeenkomst georganiseerd waarin burgers en andere participanten kennis konden nemen van het geoptimaliseerde Noordalternatief.

Naast de hiervoor genoemde gebeurtenissen zijn bewoners en geïnteresseerden ook op verschillende andere manieren geïnformeerd over de ontwikkelingen van de nieuwe rondweg N345. Zo is op de projectwebsite van de provincie Gelderland actuele informatie geplaatst en zijn relevante documenten te downloaden. Ook wordt middels advertenties in lokale media aangegeven wanneer informatiebijeenkomsten plaatsvinden.

Daarnaast worden geregeld emails verzonden met de laatste stand van zaken omtrent de nieuwe rondweg N345 aan geïnteresseerden die hebben aangegeven op de mailinglijst te willen staan.

Het verdere proces van participatie en communicatie loopt zoveel mogelijk parallel aan het besluitvormingsproces van het PIP. Tijdens de terinzagelegging van het PIP en het MER zal opnieuw een informatieavond worden georganiseerd.

Bewonersalternatief

In het najaar van 2013 is er een bewonersalternatief ingediend door een aantal bewoners van De Hoven. Tijdens de commissievergadering Mobiliteit van 12 maart 2014 is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in te spreken en het bewonersalternatief toe te lichten. De commissieleden hebben de mening van de insprekers gehoord en in de vergadering besproken. Gedeputeerde Staten hebben naar aanleiding van deze behandeling echter geen aanleiding gezien om de tracékeuze in heroverweging te nemen. De provincie blijft de dialoog zoeken met bewoners en gemeenten over wensen en mogelijkheden rondom het geoptimaliseerde Noordalternatief.

Overleg gemeenten Brummen en Zutphen

In alle fasen van de planvorming vindt structureel overleg plaats tussen de betrokken gemeenten Brummen en Zutphen en de provincie Gelderland. Het voorontwerp PIP is dan ook in samenwerking tussen de provincie Gelderland en beide gemeenten tot stand gekomen. Daarnaast is het voorontwerp PIP toegestuurd aan de raad van beide gemeenten. Hiermee wordt voldaan aan het horen van de gemeenteraad zoals opgenomen in artikel 3.26 lid 1 Wro.

Overleg artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het verplichte vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro is het voorontwerp PIP voorgelegd aan de volgende instanties:

- Vitens Gelderland
- Liander
- Veiligheidsregio NO-Gelderland (Brandweer)
- Waterschap Vallei en Veluwe
- Gemeente Brummen
- Gemeente Zutphen
- Rijkswaterstaat Oost Nederland
- ProRail
- Gasunie

De reactie van de deze instanties worden bijeengebracht in de reactienota Vooroverleg Wettelijke Adviseurs. In deze reactienota worden de opmerkingen kort samengevat en van een reactie voorzien. De reactienota wordt als bijlage bij het PIP gevoegd.

Vervolgprocedure PIP

Het ontwerp PIP wordt naar verwachting in de tweede helft van 2014 zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder een zienswijze indienen op dit PIP. Op basis van de ingekomen zienswijzen wordt een zienswijzennota opgesteld. In deze nota wordt aangegeven of de zienswijzen leiden tot aanpassing van het PIP en hoe eventuele zienswijzen verwerkt worden in onderhavig PIP. Het definitieve inpassingsplan wordt naar verwachting begin 2015 ter vaststelling aangeboden aan Provinciale Staten.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het inpassingsplan N345 Rondweg De Hoven/Zutphen met identificatienummer NL.IMRO.9925.IPN345DeHovenZutph-vo01 van de provincie Gelderland.

1.2 inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aan huis verbonden beroep:

beroeps- of bedrijfsmatig verlenen van diensten op administratief, medisch, juridisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee naar de aard gelijk te stellen beroep dat door zijn aard en omvang in een woning zodanig is, dat deze activiteiten in een woning en de daarbij behorende bijgebouwen kunnen worden uitgeoefend waaronder niet wordt begrepen de uitoefening van detailhandel of consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten. Onder aan huis verbonden beroepen worden in ieder geval begrepen: architect, advocaat, acupuncturist, beeldhouwer, belastingadviseur, fysiotherapeut, grafisch ontwerpen, huisarts, hypotheekadviseur, (juridisch) adviseur, kunstschilder, makelaar, notaris, psycholoog, tandarts, verloskundigenpraktijk, dierenarts (kleine huisdieren), zakelijke dienstverlening en logopedie.

1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 ander bouwwerk:

bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.7 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.8 bestaand:

1. met betrekking tot bebouwing:
de bebouwing als aanwezig ten tijde van inwerkingtreding van het plan, voor zover niet in strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan, en bebouwing waarvoor ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpplan reeds een bouwvergunning c.q. omgevingsvergunning was verleend;
2. met betrekking tot gebruik:
het gebruik ten tijde van inwerkingtreding van het plan, voor zover niet in strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 bevoegd gezag:

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.12 bijgebouw:

een gebouw ten dienste van een groter genot van het gebruik van het hoofdgebouw, zoals garages, hobbyruimten, schuurtjes, bergingen, hobbykasjes, tuinhuisjes en huisdierenverblijven.

1.13 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, het vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.14 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.15 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.16 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.17 consumentverzorgende bedrijfsactiviteit:

het als eenmanszaak beroepsmatig uitoefenen van een dienstverlenende bedrijvigheid gericht op consumentenverzorging, dan wel ambachtelijke bedrijvigheid gericht op consumentenverzorging, geheel of overwegend door middel van handwerk, waarbij de omvang van de activiteiten zodanig is dat, wanneer deze in een woning en de daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend, de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd en de ruimtelijke uitstraling in overeenstemming is met die van de woonfunctie; de volgende consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten zijn met inachtneming van de hier gestelde voorwaarden toelaatbaar: adviesbureau, fotograaf, autorijschool, bloemschikker, decorateur, fietsenreparateur, goud- en zilversmid, hoedenmaker, hondentrimmer, pottenbakker, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kantooractiviteiten, klompenmaker, lijstenmaker, loodgieter, meubelmaker, computerservice (o.a. systeembouw/-analyse), schoonheidsspecialiste, kapsalon, traiteur, muziekinstrumentenmaker, zadelmaker, nagelstudio, tv/radio reparateur, reisorganisatie (kleinschalig), koeriersdienst, prothesemaker, reparatie van kleine consumentenartikelen (antiek/radio's TV's/horloges etc.) en glazenwasser.

1.18 cultuurhistorische waarden:

de aan een bouwwerk, landschapselement of gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik, dat de mens in de loop van de geschiedenis van dat bouwwerk, landschapselement of dat gebied heeft gemaakt.

1.19 diepploegen:

het omzetten van de grond, gemeten vanaf peil met een diepte van minimaal 0,30 meter, ten behoeve van het agrarisch gebruik.

1.20 ecologische waarden:

de aan een gebied toegekende waarden die verband houden met de aanwezigheid en samenhang van dieren en planten en hun leefomgeving en/of tussen dieren en planten onderling. Hiertoe worden in ieder geval gerekend de kernkwaliteiten EHS en de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000.

1.21 extensief recreatief medegebruik:

die vormen van recreatie welke in hoofdzaak zijn gericht op natuur- en landschapsbeleving, zoals wandelen, paardrijden, (water)fietsen en kanoën.

1.22 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.23 Gelders Natuurnetwerk (GNN):

samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang.

1.24 grondgebonden agrarisch bedrijf:

een agrarisch bedrijf dat gericht is op het ontwikkelen van activiteiten, waarbij de productie geheel of nagenoeg geheel afhankelijk is van het producerend vermogen van de grond (als productiemiddel) waar het bedrijf over kan beschikken.

1.25 grondwal:

een aarden wal met een beeldbepalende en/of geluidsreducerende functie.

1.26 hoofdgebouw:

een gebouw dat, gelet op de bestemming, als belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.

1.27 inwoning:

het bewonen van één woning door twee of meer huishoudens met een gemeenschappelijk gebruik van één of meerdere voorzieningen of (verblijfs)ruimten van die woning, waarbij de woning één hoofdtoegang behoudt, de voorzieningen c.q. (verblijfs)ruimten onderling vrij toegankelijk zijn en geen woningscheidende wand is aangebracht.

1.28 kernkwaliteiten:

de belangrijkste landschappelijke en ecologische kenmerken van de onderscheiden delen van het beschermde gebied. Het behoud van de identiteit van de onderscheiden delen is alleen mogelijk als deze kernkwaliteiten niet worden aangetast.

1.29 kunstwerk:

een in bouwkundige zin, (civieltechnisch) ander bouwwerk, zoals onder andere aquaducten, bruggen, dijken, tunnels en viaducten.

1.30 aardwetenschappelijke waarden:

die onderdelen van het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van het gebied. Deze onderdelen kunnen worden verdeeld in 4 subgroepen:

1. Geologie: Opbouw van de aarde onder het aardoppervlak;
2. Geomorfologie: Vormen van het aardoppervlak;
3. Hydrologie: Gedrag en eigenschappen van water in en op het aardoppervlak;
4. Bodemkunde: Verschillende grondsoorten en hun ontstaanswijze.

1.31 landschapswaarde:

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van levende en niet-levende natuur.

1.32 langzaam verkeer:

de voetganger, de fiets, fiets met trapondersteuning, snorfiets, bromfiets, inclusief bredere varianten zoals een bakfiets, het gehandicaptervoertuig en de geleider/berijder van bijvoorbeeld een paard.

1.33 mantelzorg:

het bieden van aantoonbare tijdelijke zorg in een afhankelijke woonruimte aan een ieder die hulpbehoevend is op het fysieke, psychische en/of sociale vlak waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.34 natuur:

alle levende organismen, hun habitats, de ecosystemen waarvan zij deel uitmaken en de daarmee verbonden uit zichzelf functionerende ecologische processen. Hiertoe worden in ieder geval gerekend de kernkwaliteiten GNN en de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000.

1.35 natuurwaarde:

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door de aanwezigheid en de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur, zoals geologische, geomorfologische, bodemkundige en/of biologische elementen. Hiertoe worden in ieder geval gerekend de kernkwaliteiten GNN en de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000.

1.36 normaal onderhoud of gebruik:

het onderhoud of gebruik dat, gelet op de bestemming, noodzakelijk is voor een goed beheer, behoud en gebruik van de gronden en gebouwen die tot de betreffende bestemming behoren.

1.37 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.38 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.39 omgevingsvergunning:

een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.40 op hobbymatige basis houden van dieren:

het uit liefhebberij/vrijtijdsbesteding houden van dieren waarbij de omvang van de activiteit niet meer bedraagt dan € 3.000 standaardbedrijfsopbrengst (SO).

1.41 overkapping:

een overkapt bouwwerk bestaande uit maximaal twee al dan niet tot de constructie behorende wanden.

1.42 paardenbak:

een omheind terrein waarvan de natuurlijke bovenlaag is vervangen door zand of ander doorlatend materiaal ten behoeve van het rijden van paarden.

1.43 parallelweg:

een weg, bestaande uit 1 rijbaan waarvoor een maximumsnelheid van 60 km/u geldt, welke mede kan dienen ter ontsluiting van bouwpercelen.

1.44 parkeervoorzieningen:

elke al dan niet overdekte stallingsgelegenheid ten behoeve van gemotoriseerd verkeer.

1.45 peil:

- a. de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- b. voor een bouwwerk ten behoeve van spoorwegdoeleinden: de bovenkant van de spoorstaaf.

1.46 rijstrook:

een enkele strook van een weg, welke voldoende plaats biedt aan een enkele rijrijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen, waaronder niet begrepen opstelstroken, in- en uitvoegstroken, op- en afritten.

1.47 straatmeubilair:

de op of bij de weg behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals: verkeerstekens, wegbebakeningen, bewegwijzeringen, verlichting, halte-aanduidingen, parkeerregulerende constructies, roadbarriers, afvalinzamelsystemen, brandkranen, informatie- en reclameobjecten, rijwielstandaards, papier- en plantenbakken, zitbanken, communicatievoorzieningen, beeldende kunst, gedenktekens, speelvoorzieningen, e.d.

1.48 waterhuishoudkundige kwaliteiten:

de chemische en ecologische samenstelling van het oppervlaktewater en grondwater

1.49 waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten et cetera.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten c.q. gerekend:

afstand:

de afstand tussen bouwwerken onderling en de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstanden het kleinst zijn.

inhoud van een gebouw:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een ander bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

goothoogte

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

oppervlakte van een bouwwerk:

- gebouwen: tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, en/of het overkapte gedeelte neerwaarts geprojecteerd tot op peil;
- andere bouwwerken: de overdekte en/of bebouwde grondoppervlakte (gemeten loodrecht onder het dakoppervlak en/of bouwwerk);

verticale diepte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van de fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

hoogte van een werk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een werk.

2.2

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwonderdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatie-kanalen, schoorstenen, liftschachten, gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons en over-stekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

2.3

Bij toepassing van het meten van de goothoogte van een bouwwerk worden dakkapellen buiten beschouwing gelaten, behoudens dakkapellen waarvan de gezamenlijke breedte meer bedraagt dan 50% van de breedte van het betreffende dakvlak. De goothoogte wordt dan gemeten vanaf het peil tot aan de goot van de dakkapel.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch met waarden - Landschap

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch met waarden - Landschap' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. doeleinden die gericht zijn op het bedrijfsmatig voortbrengen van producten, uitsluitend door middel van het grondgebonden houden van dieren en/of het telen van gewassen;
- b. het behoud, beheer en herstel van de landschappelijke, aardwetenschappelijke en ecologische waarden, waaronder de bescherming en instandhouding van het bodemreliëf;
- c. de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden ter plaatse van de aanduiding 'natuur';
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
met tevens ondergeschikt:
 - e. het op hobbymatige basis houden van dieren;
 - f. extensief recreatief medegebruik;met daarbij behorende:
 - g. bestaande fiets- en wandelpaden;
 - h. tuinen erven en terreinen;
 - i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder schuilstallen;
 - j. groenvoorzieningen;
 - k. ontsluitingswegen en -paden.

3.2 Bouwregels

3.2.1 *Gebouwen*

Gebouwen zijn niet toegestaan.

3.2.2 *Bouwwerken geen gebouwen zijnde*

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de gezamenlijke oppervlakte aan schuilstallen bedraagt maximaal 10 m²;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 3 meter;
- c. in afwijking van het bepaalde onder b bedraagt de bouwhoogte van antennes, (tuin)verlichting, vlaggenmasten en andere vergelijkbare bouwwerken maximaal 8 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1

Onder gebruik in strijd met de bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a. het opslaan van materialen en goederen in de open lucht;
- b. het gebruik van gronden in strijd met de ontwikkeling van natuurwaarden ter plaatse van de aanduiding 'natuur'.

3.3.2

Het bepaalde in artikel 3.3.1 onder a is niet van toepassing op (abri's) gebruik ten behoeve van de realisering en/of handhaving van de bestemmingen of het normale onderhoud van de gronden en/of bouwwerken.

3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.4.1

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de gronden binnen deze bestemming de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. ophoging, egalisering van gronden en afgraven van de bodem;
- b. aanleggen en verharderen van wegen, het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. aanleggen en dempen van watergangen, sloten en andere waterpartijen;
- d. werken en werkzaamheden die de waterhuishouding beïnvloeden, zoals bemalen, onderbemalen en het slaan van putten;
- e. vellen en rooien van bomen, hakhout en andere houtopstanden en handelingen die de dood of beschadiging van de beplanting tengevolge kunnen hebben.

3.4.2 *Uitzonderingen vergunningsplicht*

Het in artikel 3.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden in het kader van het normale beheer, (agrarisch) gebruik en onderhoud;
- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden in het kader van natuur- en bosbeheer;
- c. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan legaal in uitvoering zijn danwel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning mogen worden uitgevoerd;
- d. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die voortkomen uit (archeologisch) onderzoek;
- e. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

3.4.3 *Afwegingscriteria*

De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.4.1 wordt slechts verleend indien en voor zover:

- a. de aanvrager de noodzaak van het uitvoeren van de werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden aantoont op basis van een onderzoek door een terzake deskundige partij waarbij tevens de mogelijke significante (nadelige) gevolgen voor de cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische waarden en de waterhuishoudkundige kwaliteiten in beeld zijn gebracht;
- b. de werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden, waarop de vergunning betrekking heeft, noodzakelijk zijn voor een doelmatig gebruik van de gronden overeenkomstig hun bestemming;
- c. geen significante aantasting plaatsvindt van de ruimtelijke kwaliteiten van de gronden.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met een doorgaande functie, met dien verstande dat:
 1. opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, pechhavens, parallelwegen, erftoegangswegen, fiets- en wandelpaden zijn toegestaan;
 2. het aantal rijstroken van wegen, met uitzondering van opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, pechhavens, parallelwegen en erftoegangswegen, bedraagt maximaal 2;
 3. het midden van de nieuwe N345 rondweg Zutphen, uitsluitend gesitueerd wordt ter plaatse van de aanduiding 'as van de weg', met uitzondering van opstel- en voorsorteerstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, pechhavens en parallelwegen;
 4. de hoogte van de nieuwe rondweg N345 maximaal 1 meter bedraagt, tenzij een hogere hoogte noodzakelijk is in verband met de aansluiting op bestaande hoger gelegen infrastructuur;
 5. ter plaatse van de aanduiding 'langzaam verkeer', uitsluitend langzaam verkeer is toegestaan;
- b. het ontvangen, bergen en/of afvoeren van water en de bescherming, het beheer en het onderhoud van de waterloop ter plaatse van de aanduiding 'water';
- c. water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. kunstwerken;
- f. straatmeubilair;
- g. ecologische voorzieningen;
- h. voet- en fietspaden;
- i. voet- en fietstunnels;
- j. behoud en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden; met de daarbij behorende voorzieningen zoals groen, landschappelijke- en lichtafschermende voorzieningen, parkeervoorzieningen, verhardingen, verkeersvoorzieningen, straatmeubilair, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

Voor bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken worden gebouwd;
- b. in afwijking van het bepaalde onder artikel 4.2 sub a geldt dat tevens apparatenruimten ten behoeve van de telecommunicatie, en abri's zijn toegestaan;
- c. de oppervlakte van apparatenruimten ten behoeve van telecommunicatie bedraagt maximaal 40 m² per gebouw;
- d. de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting bedraagt maximaal 10 meter;
- e. de verticale diepte van een fietstunnel bedraagt maximaal 3 meter;
- f. de bouwhoogte van kunstwerken bedraagt maximaal 5 meter;
- g. de bouwhoogte van overige andere bouwwerken bedraagt maximaal 3 meter.

4.3 Afwijken van de gebruiksregels

4.3.1 *Wegas*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 4.1 sub a onder 3 en toestaan dat de situering van de as van de weg ten opzichte van de op de verbeelding weergegeven aanduiding 'as van de weg' maximaal 1 meter naar beide zijden verschoven mag worden, indien en voor zover uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder, andere relevante wetgeving en verleende hogere waarden Wet geluidhinder.

4.3.2 *Hoogteligging*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 4.1 sub a onder 4 en toestaan dat de hoogte van de nieuwe rondweg N345 maximaal 0,5 meter omhoog verschoven mag worden, indien en voor zover uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder, andere relevante wetgeving en verleende hogere waarden Wet geluidhinder.

Artikel 5 Verkeer - Railverkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegen;
- b. railverkeer;
- c. wegen en (fiets)paden, met dien verstande dat ter plaats van de aanduiding 'langzaam verkeer', uitsluitend langzaam verkeer is toegestaan;
- d. een tunnel voor wegen, met een doorgaande functie, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tunnel';
- e. het ontvangen, bergen en/of afvoeren van water en de bescherming, het beheer en het onderhoud van de waterloop ter plaatse van de aanduiding 'water';

met de daarbij behorende:

- f. groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting;
- g. waterlopen en waterpartijen;
- h. openbare nutsvoorzieningen;
- i. gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- j. parkeervoorzieningen;
- k. straatmeubilair;
- l. boven- en/of ondergrondse waterhuishoudkundige voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte bedraagt maximaal 3 meter;
- b. de oppervlakte bedraagt maximaal 50 m².

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 5 meter;
- b. de verticale diepte van een tunnel bedraagt maximaal 3 meter;
- c. de bouwhoogte van kunstwerken bedraagt maximaal 5 meter;
- d. de gezamenlijke oppervlakte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 150 m²;
- e. in afwijking van het bepaalde onder a bedraagt de bouwhoogte van palen en masten vanaf de bovenkant spoorstaaf maximaal 10 meter;
- f. in afwijking van het bepaalde onder a bedraagt de bouwhoogte van lichtmasten maximaal 12 meter;
- g. in afwijking van het bepaalde onder a bedraagt de bouwhoogte van antenne-installaties maximaal 15 meter.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het ontvangen, bergen en/of afvoeren van water;
- b. de bescherming, het beheer en het onderhoud van de waterloop;
- c. het behoud, herstel en de ontwikkeling van ecologische waarden; met de daarbij behorende:
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. op deze gronden mag niet worden gebouwd met uitzondering van bouwwerken ten behoeve van een gemaal en bouwwerken welke noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de waterloop;
- b. de bouwhoogte bedraagt maximaal 4 meter.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de navolgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het vergraven, verbreden, uitdiepen en/of dempen van waterlopen;
- b. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse kabel en leidingen;
- c. het aanbrengen of aanleggen van oeverbeschoeiingen, kaden, aanleg- en ligplaatsen of vlonders;
- d. het verwijderen van waardevolle oever- en watervegetatie dan wel het verrichten van andere werkzaamheden welke een ernstige beschadiging van de waardevolle vegetatie ten gevolge kunnen hebben.

6.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in artikel 6.3.1 is niet van toepassing:

- a. voor normale onderhoudswerkzaamheden;
- b. voor werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
- c. voor werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden binnen het kader van de normale bodemexploitatie en bodemgebruik;
- d. voor werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden, welke op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan legaal in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning kunnen worden uitgevoerd;
- e. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

6.3.3 *Toelaatbaarheid*

De werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden als bedoeld in artikel 6.3.1 zijn slechts toelaatbaar indien:

- a. door die werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen de in artikel 6.1 sub c genoemde waarden niet onevenredig worden en kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor herstel van die waarden niet wezenlijk worden of kunnen worden verkleind.

Artikel 7 Wonen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het bestaande aantal woningen op de bestaande locatie, waarbij inwoning is toegestaan;
 - b. aan huis verbonden beroepen dan wel consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat maximaal 50 m² van de bestaande gebouwen mag worden ingericht ten dienste van het aan huis verbonden beroep dan wel de consumentverzorgende bedrijfsactiviteit, waarbij geldt dat maximaal 40% van de oppervlakte van de bestaande gebouwen hiervoor mag worden benut;
 - c. water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
- met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, tuinen en erven.

7.2 bouwregels

7.2.1

Woningen voldoen aan de volgende kenmerken:

- a. de inhoud bedraagt maximaal 600 m³, of de bestaande grotere inhoud;
- b. de goothoogte bedraagt maximaal 4,5 meter;
- c. de bouwhoogte bedraagt maximaal 10 meter.

7.2.2

Bijgebouwen en overkappingen voldoen aan de volgende kenmerken:

- a. gebouwd achter het verlengde van de voorgevel van de woning;
- b. gezamenlijke oppervlakte bedraagt maximaal 75 m² per woning;
- c. goothoogte bedraagt maximaal 3 meter;
- d. bouwhoogte bedraagt maximaal 5,5 meter.

7.2.3

Bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter.

7.2.4

Onverminderd het bepaalde in artikel 7.2.1 is herbouw van het hoofdgebouw uitsluitend toegestaan ter plaatse van de bestaande fundering.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 *Vergroten oppervlakte bijgebouwen en overkappingen*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.2.2 onder b ten behoeve van het bouwen van bijgebouwen en overkappingen waardoor de gezamenlijke oppervlakte van bijgebouwen en overkappingen meer dan 75 m² mag bedragen in verband met de sloop van bestaande met omgevingsvergunning gebouwde voormalige bedrijfsgebouwen, niet zijnde karakteristiek, met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. de toegestane oppervlakte aan bijgebouwen en overkappingen bedraagt maximaal 75 m² vermeerderd met 20% van de gezamenlijke oppervlakte van de gesloopte bebouwing tot een maximum oppervlakte van 375 m²;
- b. er is sprake van een aantoonbare landschappelijke verbetering;

-
- c. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
 - d. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

7.3.2 *Herbouw bijgebouwen tot maximaal 250 m²*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken voor het herbouwen van één of meer bijgebouwen bij een woning tot een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 150 m², mits:

- a. de gezamenlijke oppervlakte van de nieuwe bijgebouwen niet meer bedraagt dan de op het moment van het ontwerpplan bestaande oppervlakte, met een maximum van 250 m²;
- b. het traditionele erfensemble blijft behouden;
- c. uit een landschaps- en inrichtingsplan de landschappelijke inpassing blijkt en de vormgeving en inrichting van het erf wordt verantwoord;
- d. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
- e. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

7.3.3 *Herbouw hoofdgebouw*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.2.4 voor de herbouw van het hoofdgebouw op een andere locatie met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. er vindt op enig punt aansluiting plaats op de bestaande fundering;
- b. met betrekking tot wegverkeersgeluid wordt voldaan aan de Wet geluidhinder;
- c. er wordt een aanvaardbaar woonklimaat gerealiseerd;
- d. de herbouw dient qua verschijningsvorm aan te sluiten op de bouwvorm van de streekeigen bebouwing en op het landelijk karakter van het gebied;
- e. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
- f. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

7.4 *Afwijken van de gebruiksregels*

7.4.1 *Mantelzorg*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.1 voor het toestaan van mantelzorg, met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. er is aantoonbaar sprake van een tijdelijke zorgbehoefte;
- b. de afhankelijke woonruimte bedraagt maximaal 75 m²;
- c. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende woningen.

7.4.2 *Paardenbakken*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.1 voor het toestaan van paardenbakken met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. de afstand tussen de paardenbak en de perceelsgrens van de aangrenzende woning van derden bedraagt minimaal 50 meter;
- b. de afstand tussen de paardenbak en de woning bedraagt maximaal 50 meter;
- c. de oppervlakte bedraagt maximaal 1.500 m²;
- d. lichtmasten niet zijn toegestaan;

-
- e. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
 - f. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

7.5 Wijzigingsbevoegdheid

7.5.1 Woningssplitsing

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen voor het splitsen van de woning in meerdere woningen met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. elke afzonderlijke woning moet na splitsing een minimale inhoud van 400 m³ hebben;
- b. de splitsing past binnen de woningbouwafspraken van de gemeente Zutphen en de provincie Gelderland;
- c. de bouwmassa wordt niet vergroot;
- d. de oppervlakte aan bijgebouwen wordt niet vergroot;
- e. na splitsing is geen vergroting van de woningen toegestaan;
- f. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
- g. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

Artikel 8 **Leiding - Gas**

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor “Leiding - Gas” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen mede bestemd voor:

- a. een leiding ten behoeve van het transport van gas ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - gas';
- b. de aanleg, het beheer, het onderhoud en de bescherming van die leiding;
- c. de bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met de leiding; met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde.

8.2 Bouwregels

8.2.1

Op gronden met deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van deze bestemming toegestaan waarvoor geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 m mag bedragen.

8.2.2

Het bepaalde in artikel 8.2.1 is niet van toepassing op bestaande bouwwerken die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 8.1 en artikel 8.2 ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemmingen, indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf een schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1

Het is verboden, behoudens het bepaalde in 8.4.2, zonder of in afwijking van een schriftelijke omgevingsvergunning op en in de gronden als bedoeld in artikel 8.1, de hierna aangegeven werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
- b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
- d. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, ploegen dieper dan 0,3 m beneden maaiveld, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;

-
- e. het permanent opslaan van goederen;
 - f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

8.4.2 *Uitzonderingsregels omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden*

Het in artikel 8.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan legaal in uitvoering zijn danwel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning zijn of mogen worden uitgevoerd;
- c. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- d. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

8.4.3 *Afwegingscriteria*

De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 8.4.1 wordt slechts verleend indien en voor zover de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig schaden.

8.4.4

Alvorens het bevoegd gezag beslist over het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 8.4.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

Artikel 9 Waarde - Archeologische verwachting 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Ten aanzien van het oprichten van nieuwe bebouwing gelden de volgende regels:

- a. bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk groter dan 50 m² dient de aanvrager een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld;
- b. indien uit het in onder a genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het oprichten van het vergunde bouwwerk zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor (ondanks de uitvoering van een bouw- of aanlegplan) archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, zoals alternatieven voor heiwerk, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht of;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen of;
 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een archeologisch deskundige en/of;
 4. de verplichting om na beëindiging van de werken en werkzaamheden schriftelijk verslag uit te brengen waaruit blijkt op welke wijze met de archeologische waarden is omgegaan;
- c. het overleggen van een rapport is niet nodig indien de archeologische waarde van de gronden in andere beschikbare informatie, hetgeen is getoetst door een archeologisch deskundige, afdoende is vastgesteld, waarbij het bepaalde onder b van overeenkomstige toepassing is.

9.2.2 Archeologisch deskundige

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een vergunning als bedoeld in artikel 9.2.1 onder a wint het bevoegd gezag advies in bij een archeologische deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de vergunning geen onevenredige afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de archeologische waarden, en zo ja of de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 9.2.1 onder b sub 1 tot en met 4 dienen te worden gesteld.

9.2.3 Uitzondering bouwregels

Het bepaalde in artikel 9.2.1 onder a is niet van toepassing indien:

- a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn of;
- b. het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte met maximaal 50 m² wordt vergroot en de bestaande fundering wordt benut, met uitzondering van nieuwe kelders.

9.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de afmetingen van bouwwerken en de inrichting van gronden, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat ter plaatse behoudens- en beschermenswaardige archeologische monumenten of resten aanwezig zijn. De nadere eisen zijn erop gericht de archeologische waarden zo veel mogelijk in de grond (in situ) te behouden.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.4.1

Onverminderd het in de Monumentenwet 1988 bepaalde is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 9.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ophogen van de bodem met meer dan 1 meter;
- b. grondwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter onder het maaiveld over een oppervlakte van meer dan 50 m², waartoe worden gerekend woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren, het aanleggen van drainage en/of het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
- c. het verlagen of afgraven van de bodem;
- d. het verlagen van het waterpeil;
- e. het aanbrengen of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
- f. het uitvoeren van heiwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
- g. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- h. het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

9.4.2

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.4.1 mag alleen en moet worden geweigerd, indien door het uitvoeren van de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden dan wel door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van het gebied en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende kan worden tegemoet gekomen.

9.4.3

Geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.4.1 is nodig voor:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden binnen een afstand van maximaal 2,5 meter uit een bestaande fundering van een bestaand bouwwerk, mits deze niet meer bedragen dan 50 m²;
- c. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die op het moment van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende vergunning;
- d. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden waarvoor een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 nodig is, dan wel waarvoor overige bepalingen van de Monumentenwet 1988 van toepassing zijn.

9.4.4

Ten aanzien van de in artikel 9.4.1 genoemde omgevingsvergunning gelden de volgende beoordelingscriteria:

- a. de vergunning kan slechts worden verleend voor zover de archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast, hetgeen moet blijken uit een rapport dat de aanvrager bij de aanvraag voor een vergunning dient te overleggen. In het rapport moeten de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld. Indien het rapport daartoe aanleiding geeft, dient op advies van een erkend archeoloog zonodig een opgraving plaats te vinden;
- b. het overleggen van een rapport is niet nodig indien naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarde van het terrein in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld.

9.4.5

Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.4.1 voorschriften verbinden aan de omgevingsvergunning, waaronder:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor (ondanks de uitvoering van een bouw- of aanlegplan) archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, zoals het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht of;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen of;
- c. de verplichting de activiteit die tot een bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen.

9.4.6

Voordat het bevoegd gezag beslist over het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.4.1 wint het bevoegd gezag advies in bij een archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van een omgevingsvergunning geen onevenredige afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de archeologische waarden, en zo ja welke voorwaarden dienen te worden gesteld.

9.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door het geheel of gedeeltelijk verwijderen van de bestemming 'Waarde - Archeologische verwachting 1', indien op basis van nader archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, dan wel er niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is.

Artikel 10 Waarde - Archeologische verwachting 3

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Ten aanzien van het oprichten van nieuwe bebouwing gelden de volgende regels:

- a. bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen voor het oprichten van een bouwwerk groter dan 10.000 m² dient de aanvrager een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld;
- b. indien uit het in onder a genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het oprichten van het vergunde bouwwerk zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor (ondanks de uitvoering van een bouw- of aanlegplan) archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, zoals alternatieven voor heiwerk, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht of;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen of;
 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een archeologisch deskundige en/of;
 4. de verplichting om na beëindiging van de werken en werkzaamheden schriftelijk verslag uit te brengen waaruit blijkt op welke wijze met de archeologische waarden is omgegaan;
- c. het overleggen van een rapport is niet nodig indien de archeologische waarde van de gronden in andere beschikbare informatie, hetgeen is getoetst door een archeologisch deskundige, afdoende is vastgesteld, waarbij het bepaalde onder b van overeenkomstige toepassing is.

10.2.2 Archeologisch deskundige

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een vergunning als bedoeld in artikel 10.2.1 onder a wint het bevoegd gezag advies in bij een archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de vergunning geen onevenredige afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de archeologische waarden, en zo ja of de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 10.2.1 onder b sub 1 tot en met 4 dienen te worden gesteld.

10.2.3 Uitzondering bouwregels

Het bepaalde in artikel 10.2.1 onder a is niet van toepassing indien:

- a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn of;
- b. het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte met maximaal 10.000 m² wordt vergroot en de bestaande fundering wordt benut, met uitzondering van nieuwe kelders.

10.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de afmetingen van bouwwerken en de inrichting van gronden, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat ter plaatse behoudens- en beschermenswaardige archeologische monumenten of resten aanwezig zijn. De nadere eisen zijn erop gericht de archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond (in situ) te behouden.

10.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.4.1

Onverminderd het in de Monumentenwet 1988 bepaalde is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 10.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ophogen van de bodem met meer dan 1 meter;
- b. grondwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter onder het maaiveld over een oppervlakte van meer dan 10.000 m², waartoe worden gerekend woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren, het aanleggen van drainage en/of het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
- c. het verlagen of afgraven van de bodem;
- d. het verlagen van het waterpeil;
- e. het aanbrengen of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
- f. het uitvoeren van heiwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
- g. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- h. het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

10.4.2

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.4.1 mag alleen en moet worden geweigerd, indien door het uitvoeren van de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden dan wel door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van het gebied en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende kan worden tegemoet gekomen.

10.4.3

Geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.4.1 is nodig voor:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden binnen een afstand van maximaal 2,5 meter uit een bestaande fundering van een bestaand bouwwerk;
- c. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die op het moment van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende vergunning;
- d. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden waarvoor een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 nodig is, dan wel waarvoor overige bepalingen van de Monumentenwet 1988 van toepassing zijn.

10.4.4

Ten aanzien van de in artikel 10.4.1 genoemde omgevingsvergunning gelden de volgende beoordelingscriteria:

- a. de vergunning kan slechts worden verleend voor zover de archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast, hetgeen moet blijken uit een rapport dat de aanvrager bij de aanvraag voor een vergunning dient te overleggen. In het rapport moeten de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld. Indien het rapport daartoe aanleiding geeft, dient op advies van een erkend archeoloog zo nodig een opgraving plaats te vinden;
- b. het overleggen van een rapport is niet nodig indien naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarde van het terrein in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld.

10.4.5

Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.4.1 voorschriften verbinden aan de omgevingsvergunning, waaronder:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor (ondanks de uitvoering van een bouw- of aanlegplan) archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, zoals het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht of;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen of;
- c. de verplichting de activiteit die tot een bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen.

10.4.6

Voordat het bevoegd gezag beslist over het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.4.1 wint het bevoegd gezag advies in bij een archeologische deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van een omgevingsvergunning geen onevenredige afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de archeologische waarden, en zo ja welke voorwaarden dienen te worden gesteld.

10.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door het geheel of gedeeltelijk verwijderen van de bestemming 'Waarde - Archeologische verwachting 3', indien op basis van nader archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, dan wel er niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is.

Artikel 11 Waarde - Archeologische verwachting middelmatig

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologische verwachting middelmatig' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

11.2 Bouwregels

11.2.1

Ten aanzien van het oprichten van nieuwe bebouwing gelden de volgende regels:
De aanvrager van een omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, legt een rapport over waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord in voldoende mate is vastgesteld.

11.2.2

Het bevoegd gezag verleent de omgevingsvergunning indien naar hun oordeel uit het rapport als bedoeld in artikel 11.2.1 genoegzaam blijkt dat:

- a. er geen archeologische waarden zijn te verwachten of kunnen worden geschaad;
- b. schade door de bouwactiviteiten kan worden voorkomen of zo veel mogelijk kan worden beperkt door het in acht nemen van aan de omgevingsvergunning voor het bouwen verbonden voorschriften.

11.2.3

In de situatie als bedoeld in artikel 11.2.2 onder b kan het bevoegd gezag de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

11.2.4

Het bepaalde in artikel 11.2.1 is niet van toepassing indien de aanvraag betrekking heeft op:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een of meer bouwwerken waarvan de totale te bebouwen oppervlakte kleiner is dan 1.000 m²;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 30 centimeter en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst, of
- d. een bouwwerk dat uitsluitend voor archeologisch onderzoek is bestemd met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

11.2.5

Indien het bepaalde in artikel 11.2.3 onder c van toepassing is, wordt in de voorschriften geregeld wat de gevolgen zijn bij vondsten die worden gedaan tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden.

11.2.6

Op een aanvraag die betrekking heeft op een terrein waarvoor reeds eerder een omgevingsvergunning is afgegeven, bedoeld in artikel 11.2.2, waaraan voorschriften zijn verbonden als bedoeld in artikel 11.2.3, is het bepaalde in artikel 11.2.4, aanhef en de onderdelen b en c, niet van toepassing. Het bevoegd gezag kan in een zodanig geval bepalen dat de aanvrager een nieuw rapport moet overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord in voldoende mate is vastgesteld. Het bepaalde in de artikelen 11.2.2, 11.2.3 en 11.2.5 is van overeenkomstige toepassing.

11.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

11.3.1

Het is verboden om op of in de gronden bedoeld in artikel 11.1, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b van de Wabo, van het bevoegd gezag (aanlegactiviteit) de volgende werkzaamheden of werken, niet zijnde bouwwerken uit te voeren:

- a. afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage op een grotere diepte dan 30 centimeter;
- b. heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- d. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen.

11.3.2

Het verbod als bedoeld in artikel 11.3.1 is niet van toepassing, indien de werkzaamheden of werken:

- a. worden uitgevoerd voor het realiseren van een bouwwerk waarop artikel 11.2 van toepassing is;
- b. een oppervlakte beslaan van maximaal 1.000 m²;
- c. reeds legaal in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning of een ontgrondingvergunning.

11.3.3

De aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 11.3.1, legt een rapport over waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord is vastgesteld.

11.3.4

Het bevoegd gezag verleend de omgevingsvergunning indien naar hun oordeel uit het rapport als bedoeld in artikel 11.3.3 genoegzaam blijkt dat:

- a. er geen archeologische waarden zijn te verwachten of kunnen worden geschaad;
- b. schade door de werkzaamheden of werken kan worden voorkomen of zoveel mogelijk kan worden beperkt door het in acht nemen van aan de aanlegvergunning verbonden voorschriften.

11.3.5

In de situatie als bedoeld in artikel 11.3.4, onderdeel b, kan het bevoegd gezag de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen; of
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

11.3.6

Indien het bepaalde in artikel 11.3.5, onderdeel c van toepassing is, wordt in de voorschriften geregeld wat de gevolgen zijn bij vondsten die worden gedaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden of werken.

11.3.7

Op een aanvraag die betrekking heeft op een terrein waarvoor reeds eerder een omgevingsvergunning is afgegeven, bedoeld in artikel 11.3.1, waaraan voorschriften zijn verbonden als bedoeld in artikel 11.3.5, is het bepaalde in artikel 11.3.2, aanhef en onderdeel b, niet van toepassing. Het bevoegd gezag kan in een zodanig geval bepalen dat de aanvrager een nieuw rapport moet overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord in voldoende mate is vastgesteld. Het bepaalde in de artikelen 11.3.4, 11.3.5 en 11.3.6 is van overeenkomstige toepassing.

11.4 Wijzigingsbevoegdheid

11.4.1

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de voor 'Waarde - Archeologische verwachting middelmatig' aangewezen gronden geheel of gedeeltelijk te verwijderen, indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.

11.4.2

Bij een besluit als bedoeld in artikel 11.4.1 geven burgemeester en wethouders de grenzen en de diepte aan waarvoor de gehele of gedeeltelijke verwijdering geldt.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor: de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering, met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag alleen ten behoeve van deze bestemming worden gebouwd.

12.2.2 Gebouwen

Gebouwen mogen niet worden gebouwd.

12.2.3 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 3 meter.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 12.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits advies is verkregen van de beheerder van de waterkering.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

12.4.1 Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 12.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen dieper dan 30 centimeter en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen of andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen.

12.4.2 *Uitzonderingen*

Het verbod als bedoeld in artikel 12.4.1 is niet van toepassing op:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;
- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan legaal in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning kunnen worden uitgevoerd;
- c. werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

12.4.3 *Toelaatbaarheid*

Een omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat advies is verkregen van de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 14 Algemene bouwregels

14.1 Algemene regels over bestaande afstanden en andere maten

14.1.1

Indien afstanden tot, en bouwhoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan meer bedragen dan ingevolge hoofdstuk 2 voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als maximaal toelaatbaar worden aangehouden.

14.1.2

In die gevallen dat afstanden tot, en bouwhoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken, die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan minder bedragen dan ingevolge hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als minimaal toelaatbaar worden aangehouden.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

Het is verboden de in Hoofdstuk 2 bedoelde gronden en bouwwerken te gebruiken en/of te doen en/of te laten en/of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals nader is aangeduid in de doeleinden.

Artikel 16 Algemene aanduidingsregels

16.1 Vrijwaringszone - dijk

16.1.1 *Aanduidingsomschrijving*

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de primaire waterkering;
- b. de bescherming van de primaire waterkering;
- c. het behoud en de ontwikkeling van de landschappelijke waarde van de primaire waterkering;

met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

16.1.2 *Bouwregels*

In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemmingen mogen op de in artikel 16.1.1 bedoelde gronden uitsluitend nieuwe bouwwerken ten dienste van de waterkering worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 2 meter, met dien verstande dat deze bepaling niet van toepassing is op bouwwerken en bouwwerken die voortkomen uit het wegontwerp en de daarbijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen zoals opgenomen in Bijlage 1.

16.1.3 *Afwijken van de bouwregels*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 16.1.2 voor het bouwen van bouwwerken overeenkomstig de daar voorkomende bestemmingen, mits positief advies is gekregen van de beheerder van de waterkering.

16.1.4 *Specifieke gebruiksregels*

Een besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouw- of gebruiksregels of voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden, dan wel voor het toepassen van een in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid ter plaatse van de in artikel 16.1.1 bedoelde gronden, wordt niet eerder genomen dan nadat positief advies is gekregen van de beheerder van de waterkering.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

17.1 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels voor:

- a. de aangegeven of in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, met dien verstande dat deze afwijking niet van toepassing is op de inhoudsmaat van (bedrijfs)woningen;
- b. het bepaalde in het plan en toestaan dat openbare nutsgebouwen, wachthuizen ten behoeve van het openbaar vervoer, gebouwen ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwen en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwen worden gebouwd, mits de inhoud per gebouw niet meer dan 75 m³ bedraagt;
- c. het bepaalde in het plan en toestaan dat antennemasten tot een bouwhoogte van 40 meter worden gebouwd;
- d. de onder artikel 17.1 sub a en b bedoelde afwijkingen mogen niet leiden tot een onevenredige aantasting van:
 1. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
 2. het straat- en/of bebouwingsbeeld;
 3. de sociale veiligheid;
 4. de verkeersveiligheid.

Artikel 18 Overige regels

18.1 Uitsluiting bevoegdheid gemeenteraad

De gemeenteraad van de gemeenten Brummen en Zutphen zijn gedurende een periode van 7 jaar na vaststelling van het inpassingsplan niet bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen voor de in het inpassingsplan betrokken gronden, indien en voorzover het bestemmingsplan strijdig is met de uitvoering van het inpassingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 19 Overgangsrecht

19.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van artikel 19.1 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit artikel onder a met maximaal 10%;
- c. artikel 19.1 sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

19.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 19.2 sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in artikel 19.2 sub a, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. artikel 19.2 sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 20 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het inpassingsplan 'N345 Rondweg De Hoven/Zutphen'.

Eindnoten

1. Op verzoek van de gemeente Zutphen en aanraden van de Commissie voor de m.e.r. is het zoekgebied uit de Verkenning waarbinnen de alternatieven uitgewerkt dienden te worden verruimd naar de westzijde van het spoor Apeldoorn-Zutphen. Voor een nadere toelichting op het doorlopen proces van trechtering en ontwerpen van de alternatieven wordt verwezen naar het MER of de Ontwerpnootie.
2. Gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst, Zutphen en Epe.
3. SPA Ingenieurs. (14 april 2014). Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Rondweg N345 De Hoven in Zutphen, rapportnummer: 20130368.R01.
4. Handleiding in de bluswatervoorziening en bereikbaarheid, een uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding.
5. Tauw. (14 april 2014). Verkennend bodemonderzoek N345 Rondweg De Hoven Zutphen, projectnummer: 1221282.
6. Tauw. (6 mei 2014). Watertoets N345 Rondweg de Hoven, Zutphen, kenmerk: N001-1218598IGO-kmi-V03-NL.
7. Opbarsting is het proces waarbij de bodem opbarst en grondwater via kleine scheurtjes in de bodem naar boven komt. Dat wordt veroorzaakt doordat de laag grond tussen het maaiveld en het onderliggende grondwater te dun wordt.
8. Bombs Away. (21 maart 2014). Vooronderzoek Conventionele Explosieven Omlegging N345 Zutphen/De Hoven, kenmerk: 14P006.