

N314 rondweg Hummelo

≡ provincie
Gelderland

Ontwerp voor een gedeeltelijke herziening
van het Streekplan Gelderland 2005

Gedeputeerde Staten
29 januari 2008

STREEKPLAN

GELDERLAND

2005

ONTWERP

Partiële herziening betreffende
nieuw tracé van de N314 (Rondweg Hummelo)

Gedeputeerde Staten van Gelderland
29 januari 2008

STREEKPLAN

GELDERLAND

2005

ONTWERP

Partiële herziening betreffende
nieuw tracé van de N314 (Rondweg Hummelo)

Inhoud:

1. Toelichting
2. Beleidstekst + kaarten
3. Bijlagen:
PM
 - a. Commentaarnota*
 - b. Verslag PS-hoorzitting d.d.*

Gedeputeerde Staten van Gelderland
... 2008

1. TOELICHTING

1.1 Inleiding / Aanleiding

Door de bebouwde kom van Hummelo loopt een tweetal provinciale wegen, te weten de N314 (Doetinchem – Zutphen) en de N814 (Wehl – Hummelo). Deze wegen worden intensief gebruikt door het doorgaand verkeer. De verkeersdruk is zodanig dat de leefbaarheid (geluid, lucht, trillingen) in de bebouwde kom wordt aangetast. Daarbij is in de bebouwde kom ook de (ervaren) verkeersonveiligheid groot. Burgemeester en wethouders van de gemeente Hummelo en Keppel (tegenwoordig de gemeente Bronckhorst) hebben daarom de provincie Gelderland gevraagd maatregelen te treffen om de hinder als gevolg van het doorgaand verkeer op de N314 en N814 aan te pakken.

In 2001 hebben gemeente en provincie een verkeersonderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken hoe de geschetste problematiek kan worden aangepakt. Dit onderzoek heeft geleid tot de conclusie dat alleen een structurele aanpak uitzicht biedt op een blijvende oplossing. Dit heeft geleid tot de keuze voor de aanleg van een rondweg om de bebouwde kom van Hummelo heen. Door de aanleg van een rondweg wordt het doorgaand verkeer langs de kern van Hummelo geleid, kan de dorpskern verkeersluw worden ingericht en de verblijfskwaliteit worden verbeterd.

In paragraaf 2.1.6 van het Streekplan Gelderland 2005, dat op 29 juni 2005 door Provinciale Staten is vastgesteld, wordt opgemerkt:

Voor de provinciale infrastructuur in het kader van 'bouwen' van nieuwe infrastructuur, zoals vermeld in het PVVP-2, is een voorbereidingstraject gestart voor de aanleg van een aantal provinciale wegen (op de beleidskaart 'ruimtelijke ontwikkeling' conform de legenda aangegeven als 'aanpassing regionale ontsluitingsweg' of 'aanpassing stedelijke ontsluitingsweg'). Het gaat daarbij om (...) de omleiding bij de kern Hummelo-Keppel (...).

Daarnaast valt in de regioparagraaf 3.6.3.2. van het Streekplan te lezen:

Verder zijn in het PVVP-2 ook opgenomen de afstemming van de regionale verkeersstructuur van Doetinchem en de rondweg bij Hummelo.

Om het nieuwe tracé voor de N314 om de kern van Hummelo heen planologisch mogelijk te maken is de onderhavige partiële herziening van het Streekplan Gelderland 2005 opgesteld. Met instemming van het gemeentebestuur van Bronckhorst is het nieuwe wegtracé daarin als *concrete beleidsbeslissing* (cbb) opgenomen. Gelet op de wetsgeschiedenis alsmede de jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de cbb heeft dit consequenties voor de voorbereiding en de motivering van deze partiële herziening. Zo is het maken van een milieu-effectrapport verplicht en moet onderzoek worden gedaan om de nodige kennis te vergaren omtrent alle relevante feiten en af te wegen belangen. Rekening houdend met deze aspecten is de voorliggende partiële herziening van het streekplan in procedure gebracht.

Provinciale Staten van Gelderland zijn ten aanzien van het streekplan bevoegd gezag op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en beslissen dus uiteindelijk over de tracékeuze door middel van deze partiële herziening van het streekplan.

Belangrijk aandachtspunt bij de realisatie van een rondweg zijn de mogelijke effecten op de natuur in het buitengebied rond Hummelo. Daarbij valt onder meer te denken aan geluidshinder en barrièrewerking.

Deze hinder moet zoveel als mogelijk beperkt worden. Andere aandachtspunten bij de realisatie van een rondweg zijn de landschappelijke – en cultuurhistorische waarden in het buitengebied, eventuele archeologische waarden en de functies van het water in het gebied. Belangrijke economische pijlers in het buitengebied zijn de landbouw en de recreatie. Schade aan deze functies moet zoveel als mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt.

1.2 Noodzaak van het nieuwe tracé van de N314

Probleemstelling

Door de bebouwde kom van de kern Hummelo lopen twee provinciale wegen, de N 314 (Doetinchem - Zutphen) en de N 814 (Wehl - Hummelo), beiden met een hoog percentage doorgaand (vracht)verkeer. Het verkeer in Hummelo leidt tot aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom. Het relatief smalle wegprofiel en het hoge aandeel doorgaand verkeer leidt tot verkeersoverlast in de vorm van geluid- en trillingshinder, barrièrewerking en verkeersonveiligheid.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is de N314 ter hoogte van de bebouwde kom van Hummelo in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan aangegeven als een weg met een twee maal hoger risicocijfer dan gemiddeld. Dit wil zeggen dat op deze weg –bij een gelijke verkeersintensiteit- de kans op een ongeval tweemaal hoger is dan gemiddeld.

Het wensbeeld voor Hummelo is de bebouwde kom aan te wijzen en in te richten als verblijfsgebied, passend bij de karakteristieke dorpskern van Hummelo (een groot deel van de Dorpsstraat N314 is bij ministerieel besluit aangemerkt als beschermd dorpsgezicht).

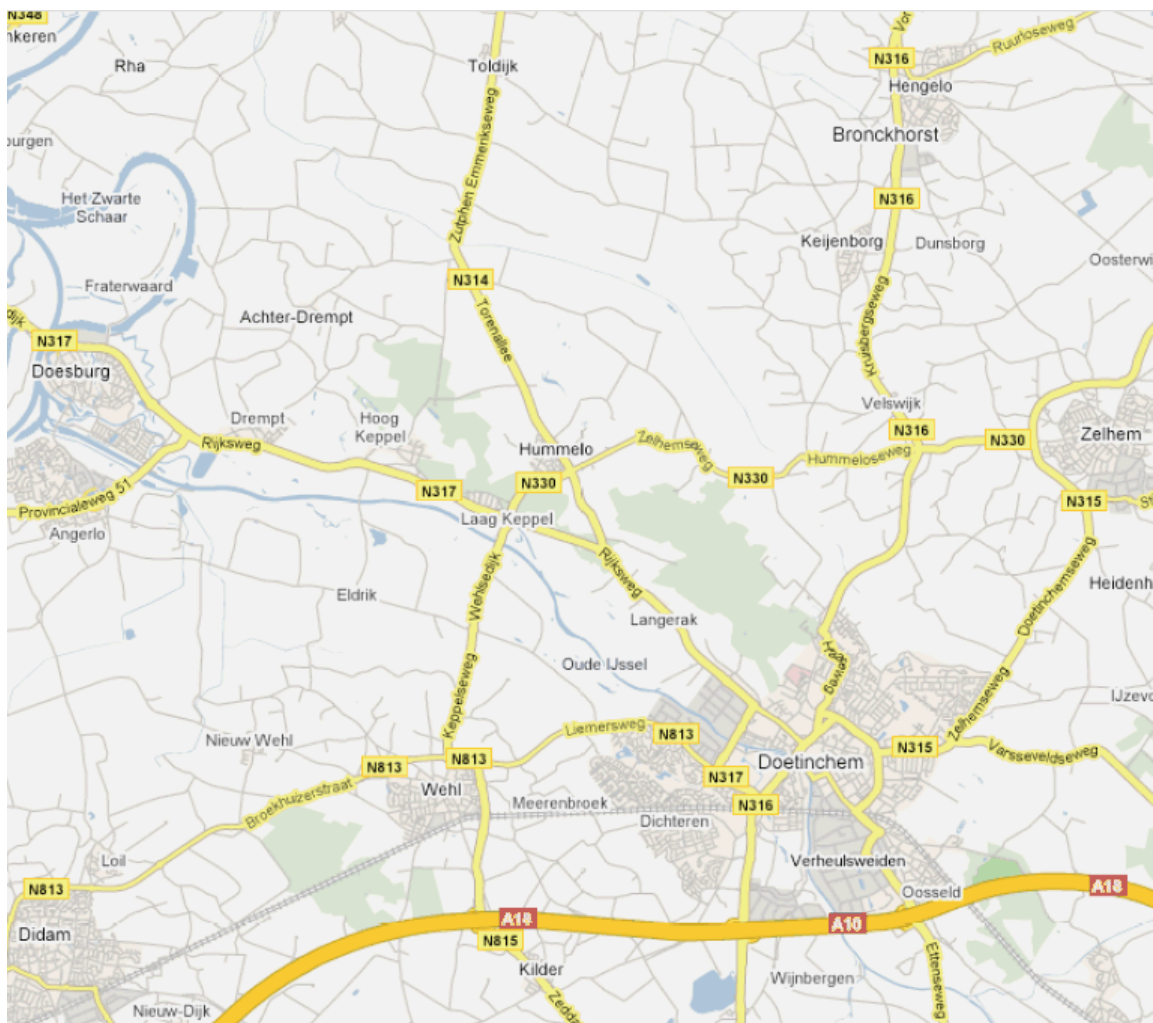
In de wegennetvisie (PVVP-2) is de N 314 aangewezen als een weg voor regionaal, doorgaand, verkeer. Deze functie en het gebruik van de N 314 en de N 814 door het doorgaande verkeer, conflicteren met het voorgenoemde wensbeeld voor Hummelo. Daarnaast moet vastgesteld worden dat het smalle wegprofiel in de Dorpsstraat een eventuele inrichting voor doorgaand verkeer belemmert. Voor de toekomst zullen de leefbaarheidsproblemen in Hummelo alleen maar groter worden door de groeiende verkeersintensiteiten welke, als gevolg van regionale ontwikkelingen, méér toenemen dan de autonome groei alleen.

Voor de N314 door Hummelo wordt voor het jaar 2020 een aanzienlijke stijging (+ 60 %) verwacht van de verkeersintensiteit (van 5.300 naar 8.500 mvt/etm).

Omdat beperkte maatregelen de problemen niet kunnen oplossen is een **nulplus-alternatief** geen goede oplossing. Een nulplus-alternatief is een alternatief met beperkte verbeteringen aan de infrastructuur. Met beperkte aanpassingen, zoals snelheidsverlaging, drempels en dergelijke wordt het doorgaande verkeer niet uit de kern van Hummelo gehaald en wordt het leefbaarheidsprobleem niet opgelost.

De provincie en de gemeente Bronckhorst (eerder Hummelo en Keppel) hebben vastgesteld dat alleen met een **rondweg** de geconstateerde problemen structureel opgelost kunnen worden.

Het project is opgenomen in de provinciale planontwikkelinglijst van het werkenprogramma (GS 16 oktober 2002). Bij besluiten van 17 en 18 februari 2004 hebben respectievelijk de gemeenteraad en de Provinciale Staten kredieten beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van een tracé-m.e.r.-studie.



Overzichtskaart

Doelstelling

De algemene (hoofd)doelstelling met betrekking tot het nieuwe tracé van de N314 (rondweg Hummelo) kan als volgt worden geformuleerd:

Het verbeteren van de leefbaarheid (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid in de kern Hummelo door het realiseren van een rondweg met zo min mogelijk negatieve effecten in het buitengebied.

Deze algemene (hoofd)doelstelling kan in een aantal sub-doelstellingen van de aan te leggen rondweg worden uitgesplitst, te weten:

- * het terugbrengen van het dorps karakter van de dorpskern, met name de Dorpsstraat en de Keppelseweg;
- * het minimaliseren van de hinder voor het woon- en leefmilieu in de bebouwde kom van Hummelo;
- * het waarborgen van de bereikbaarheid van de kern Hummelo voor bestemmingsverkeer;
- * het ook op termijn waarborgen van doorgaande verkeersstromen;
- * het voorkomen of beperken van negatieve effecten op natuur, landschap, bodem en water, recreatie en landbouw;
- * het waarborgen van de technische en economische uitvoerbaarheid van de realisatie van de rondweg.

1.3 Milieu-effectrapportage / Tracékeuze

Milieu-effectrapportage (m.e.r.) is een onderdeel van de Wet milieubeheer (WM) en is nader vastgelegd in een uitvoeringsbesluit.

De rondweg Hummelo betreft de aanleg van een 'autoweg' als bedoeld in het Besluit MER 1994 en is daarmee een m.e.r.-plichtig project. Voor een besluit van Provinciale Staten over de opname van de rondweg in het streekplan is een MER derhalve verplicht.

Naar aanleiding hiervan heeft de Provincie Gelderland ten behoeve van de tracékeuze voor dit nieuwe gedeelte van de N314 het initiatief genomen tot het opstellen van een MER. Gedeputeerde Staten treden met betrekking tot deze MER-procedure op als bevoegd gezag.

Met de bekendmaking van de Startnotitie in september 2004 is de m.e.r.-procedure formeel gestart. In de Startnotitie is een probleemanalyse en een globale gebiedsbeschrijving opgenomen. Ook is de voorgenomen activiteit gedefinieerd en zijn kansrijke oplossingen (alternatieven en varianten) geselecteerd. De Startnotitie heeft ten behoeve van de inspraak zes weken ter inzage gelegen, van 23 september tot 21 oktober 2004.

In de startnotitie zijn in eerste instantie de volgende vier mogelijke alternatieven voor het MER opgenomen:

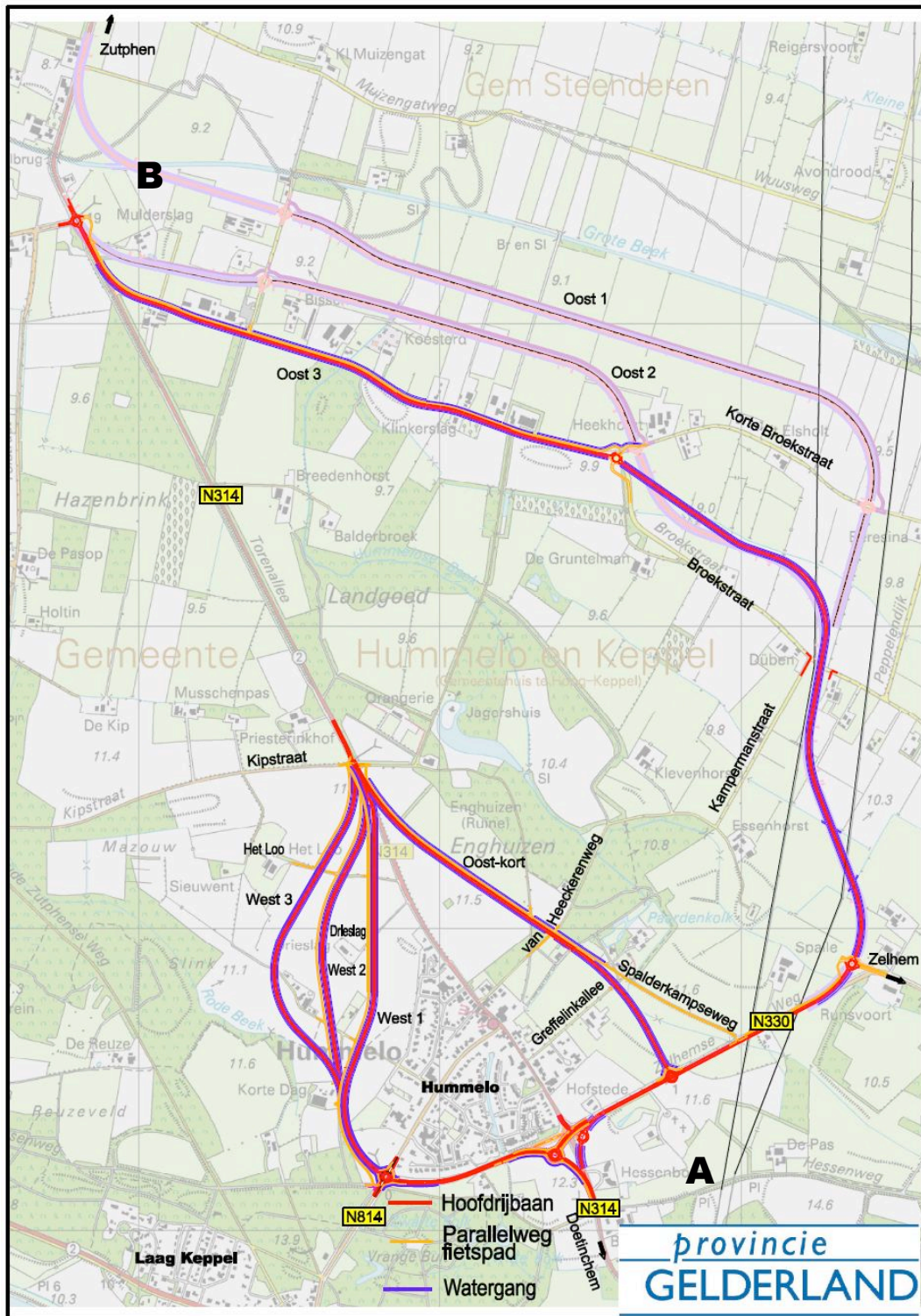
- Twee oostelijke alternatieven:
 - langs de Broekstraat, genaamd Oost Ruim;
 - via de Spalderkampseweg, genaamd O+ost kort.
- Twee westelijke alternatieven:
 - West 1;
 - West 2.

Mede op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 23 november 2004 haar adviesrichtlijnen voor de inhoud van het MER uitgebracht. Het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Gelderland) heeft de definitieve richtlijnen MER in maart 2005 vastgesteld. Het MER is opgesteld aan de hand van die richtlijnen. Het MER is op 29 januari 2008 door GS aanvaard en is tezamen met de andere onderzoeksrapporten gelijktijdig met het ontwerp van de voorliggende herziening van het streekplan ter inzage gelegd.

In het MER zijn uiteindelijk de volgende alternatieven onderzocht, te weten:

1. Het nulalternatief (referentiesituatie voor de effectvergelijking van de tracéalternatieven);
2. West 1;
3. West 2;
4. West 3;
5. Oost kort;
6. Oost 3;
7. Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA, wettelijk verplicht te onderzoeken).

Voor de ligging van de tracéalternatieven verwijzen wij naar bijgaande kaart, figuur 1.



De lichtroze aangeduide tracés (Oost 1 en Oost 2) zijn in de voorselectie komen te vervallen.

Figuur 1

Het MER geeft een beschrijving van de voorgenomen activiteit, van de alternatieven en van de effecten daarvan op het milieu. Met de beschikbare informatie kan het milieubelang een volwaardiger plaats krijgen in de besluitvorming. Voor de keuze van het voorkeursalternatief zijn verschillende aspecten afgewogen, zoals verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, omgevingsaspecten, ruimtegebruik en kosten. Na toetsing van de alternatieven aan deze aspecten hebben de gemeente Bronckhorst en de provincie geconcludeerd dat het tracé West 1, uitgewerkt tot het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), tevens het voorkeursalternatief is. Dit alternatief biedt de beste mogelijkheden tegen de minste milieu-effecten. Het voorkeurstacé is de basis voor deze streekplanherziening.

De informatie uit het MER maakt deel uit van de besluitvorming over het tracé van de N314, gedeelte rondweg Hummelo, en geeft zo het milieu daarin een volwaardige plaats.

Sinds de laatste wijziging van de WM en het uitvoeringsbesluit wordt onderscheid gemaakt tussen een 'plan-MER' en een 'besluit-MER'. Een 'plan-MER' dient voor besluitvorming over m.e.r.-plichtige projecten in streekplannen, een 'besluit-MER' dient voor besluitvorming over m.e.r.-plichtige projecten in bestemmingsplannen. Het voor de rondweg Hummelo opgestelde MER voldoet inhoudelijk aan zowel een 'plan-MER' als een 'besluit-MER'.

1.4 Tracé-alternatieven in relatie tot streekplanbeleid

De 5 tracé-alternatieven zijn getoetst aan het beleid zoals weergegeven in het Streekplan Gelderland 2005.

Daaruit is naar voren gekomen dat de tracé's West 1 en West 2 in waardevol landschap liggen. Een klein deel aan de noordzijde en de zuidzijde (totaal ongeveer 0,7 ha) ligt in het EHS verwevingsgebied.

Ook tracé West 3 ligt in waardevol landschap en doorsnijdt beperkt het EHS-verwevingsgebied. Door de ligging nabij de Rode Beek wordt door dit tracé ook het EHS kerngebied aangetast, echter niet fysiek doorsneden.

Tracé Oost 3 doorsnijdt waardevol landschap en doorsnijdt de EHS verbindingszone en kerngebied van de Hummelose Beek. Tevens ligt dit tracé in het zoekgebied voor regionale waterberging zoals dat in het streekplan is aangegeven. Dit tracé doorsnijdt tot slot ook het EHS verwevingsgebied ten noorden van Enghuizen.

Tracé Oost kort doorsnijdt grotendeels EHS verwevingsgebied en deels waardevol landschap. Door de ligging langs de bosrand van het landgoed Enghuizen wordt door dit tracé ook het EHS kerngebied aangetast en beperkt fysiek doorsneden.

Op basis van het voorgaande komt het tracé West 1 naar voren als het tracé dat het minst conflicteert met het streekplanbeleid.

1.5 Geluids- en luchtkwaliteitssituatie

Er is ten behoeve van het vast te stellen ontwerp van deze streekplanherziening aanvullend onderzoek gedaan naar de geluids- en luchtkwaliteitssituatie van het voorkeurstacé West 1. Hierbij is onder andere de situatie onderzocht langs de Zelhemseweg bij de zuidelijke bebouwingsrand van Hummelo in verband met de verkeerstoename op dit wegvak bij het tracé West 1. Ook is de situatie in beeld gebracht bij de geplande "Brede school" aan de Keppelseweg. De gemeente Bronckhorst is voornemens om deze basisschool in 2008 te bouwen.

Ten aanzien van de **luchtkwaliteitssituatie** is de nieuwe weg getoetst aan de normen en eisen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Uit het onderzoek komt naar voren dat voor de huidige wegen door Hummelo door de aanleg van de weg de luchtkwaliteit licht verbetert doordat de verkeersintensiteit op deze wegen afneemt. Langs de nieuwe weg treedt lokaal een geringe verslechtering op van de lokale luchtkwaliteit doordat er meer verkeer op deze weg gaat rijden. De normen uit het Besluit luchtkwaliteit worden niet overschreden.

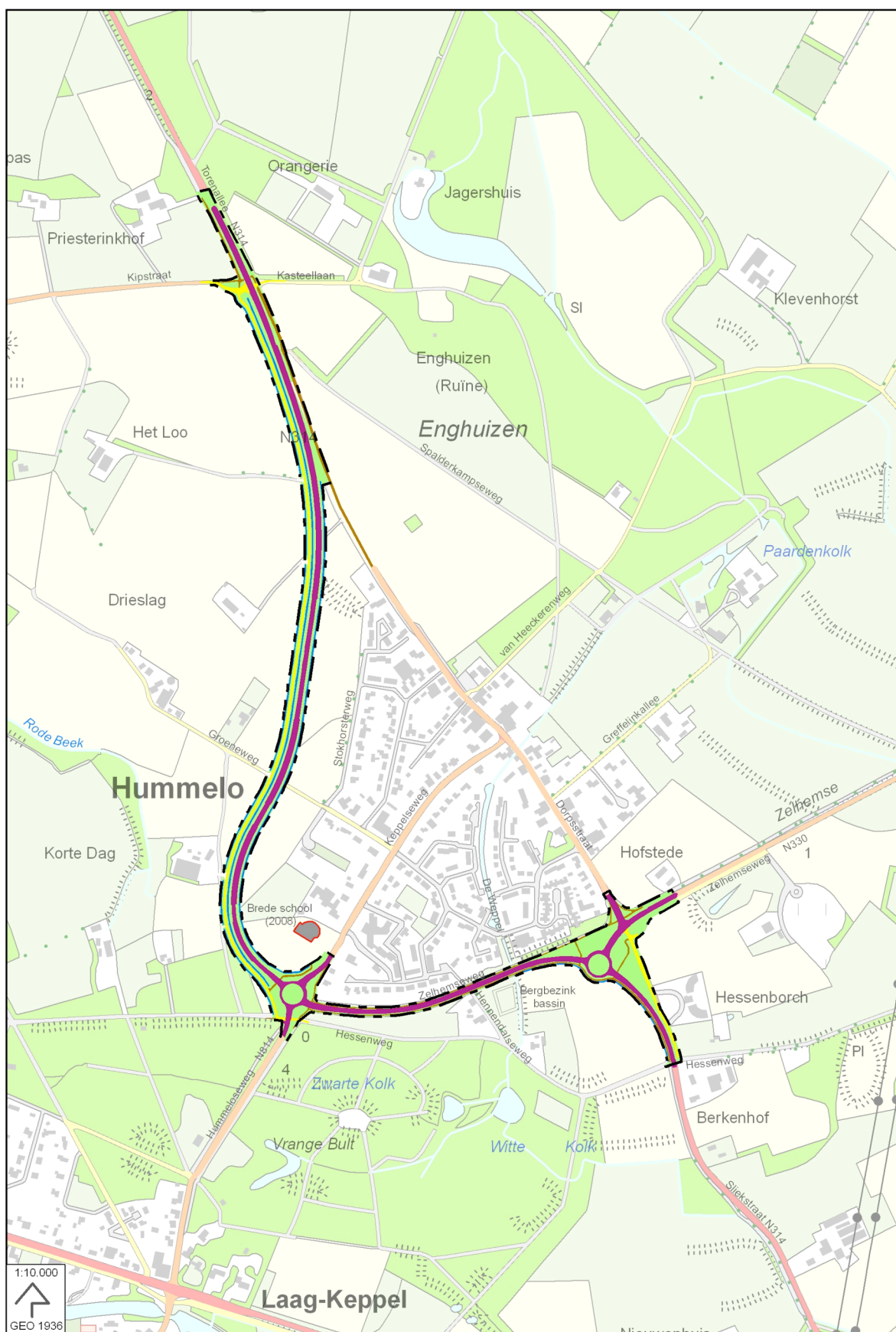
Uit het onderzoek naar de **geluidssituatie** blijkt dat als gevolg van de nieuwe rondweg bij 25 woningen en bij de Brede school de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden tot een maximum van 56 dB. Door gebruik te maken van geluidsstiller asfalt kan een reductie worden bereikt van tenminste 3 dB. Hierdoor vallen 23 woningen en de Brede school binnen de voorkeursgrenswaarden, bij 2 woningen blijft een overschrijding bestaan. Deze 2 woningen betreffen één pand, behorende bij de boerderij Korte Dag. Deze boerderij is gelegen direct ten westen van het zuidelijk deel van de rondweg. Hier is een geluidbelasting aan de gevel berekend van 52 dB. Het geluidrapport geeft aan dat de gevelbelasting teruggebracht kan worden tot de voorkeursgrenswaarde door de plaatsing langs de rondweg van een ca. 165 m. lang 3.50 m. hoog geluidscherm. Gelet op de hoge kosten van een dergelijk scherm is dit in deze situatie géén doelmatige oplossing die bovendien in deze omgeving landschappelijk ook ongewenst is (rapport landschappelijke inpassing). Uit economische en landschappelijke overwegingen gaat voor dit pand de voorkeur uit naar het vaststellen van een hogere geluidswaarde inclusief het zonodig treffen van gevelisolatie maatregelen. Voor zover het zich nu laat aanzien zullen er geen belemmeringen bestaan om deze hogere grenswaarden te verlenen.

De Zelhemseweg (langs zuidrand Hummelo) wordt als bestaande weg opgenomen in de N314 verbinding met de nieuwe rondweg. Als gevolg hiervan neemt het verkeer op dit gedeelte van de Zelhemseweg sterk toe (ruim een verdubbeling t.o.v. autonome situatie). De geluidsbelasting afkomstig van de Zelhemseweg neemt hierdoor toe met maximaal 4 dB. Voor 33 woningen en een wooncentrum is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Deze toename van de geluidbelasting kan grotendeels worden weggenomen door toepassing van een stiller wegdektype met een reductie van tenminste 3 dB. Dan blijft voor 3 woningen nabij de rotonde Zelhemseweg/Keppelseweg een overschrijding bestaan van de voor deze woningen geldende 'hoogst toelaatbare geluidsbelasting' (= de heersende geluidbelasting). Het betreft 2 woningen langs de Keppelseweg en 1 woning langs de Zelhemseweg. Het geluidrapport geeft aan dat de gevelbelasting teruggebracht kan worden tot de 'hoogst toelaatbare geluidbelasting' door de plaatsing van respectievelijk een 3.50 á 2.50 m. hoog geluidscherm over een totale lengte van ca. 100 m. Bij deze woningen zal nader worden bepaald of geluidschermen hier economisch doelmatig en landschappelijk toepasbaar zijn of dat voor deze woningen een hogere geluidswaarde vastgesteld moet worden inclusief het zonodig treffen van gevelisolatie maatregelen. Voor zover het zich nu laat aanzien zullen er geen belemmeringen bestaan om deze hogere grenswaarden vast te stellen.

1.6 Beschrijving nieuw tracé

In overleg met maatschappelijke organisaties en de gemeente is gezocht naar enerzijds de vanuit verkeerstechnisch oogpunt en overwegingen van efficiency meest optimale ligging en vormgeving van het nieuwe tracé en anderzijds het beperken en waar nodig compenseren van de nadelige effecten van de nieuwe weg.

Het ontwerp van tracé West 1 (zie figuur 2) is verder uitgewerkt (ruimtebeslag) ten behoeve van de streekplanherziening en de doorwerking in het bestemmingsplan.



figuur 2

De rondweg is ten westen van Hummelo zo getraceerd dat bij de woningen aan de westelijke dorpsrand (Stokhorsterweg) de voorkeursgrenswaarde (48 dB) volgens de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. De rondweg ligt hier ca. 100 m. ten westen van de dorpsrand. Hierbij is voor de rondweg uitgegaan van de toepassing van stil asfalt, als onderdeel van de MMA maatregelen voor tracé West 1. Het betreft stil asfalt met een geluidreductie van tenminste 3 dB ('dunne deklagen type 1').

Langs de zuidrand van Hummelo volgt de rondweg de bestaande Zelhemseweg (N330) welke (direct ten westen van het bergbezinkbassin) overgaat in een stukje nieuw tracé nabij de aansluiting op de Sliekstraat (N314). Hier wordt de Zelhemseweg-west met een boog verbonden met de Sliekstraat ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling voor het doorgaande verkeer op de N314. In deze boog wordt een nieuwe rotonde aangelegd om de N330 (Zelhemseweg-oost) en de Dorpsstraat aan te sluiten op de N314.

Hummelo krijgt aan de zuidzijde 2 aansluitingen op de rondweg; een directe aansluiting bij de aan te leggen rotonde Keppelseweg/Hummeloseweg/Zelhemseweg en een aansluiting via de Dorpsstraat/Zelhemseweg-oost bij de vorengenoemde rotonde N330/N314. Daarnaast is Hummelo voor gemotoriseerd (bestemmings)verkeer in oostelijke richting ontsloten via de van Heeckerenweg.

Ten noorden van Hummelo sluit de rondweg aan op de Torenallee (N314) bij de aansluiting Kipstraat/Kasteellaan. Ten noorden hiervan ligt langs de Torenallee een (tweerichtingen) fietspad aan de westzijde van de weg. Voor dit (brom)fietsverkeer komt bij het kruispunt Kipstraat/Kasteellaan een oversteekpunt van/naar het centrum van Hummelo. Hiervoor wordt het doodlopende wegvak Torenallee/Dorpsstraat aangepast tot (tweerichtingen)fietspad en parallelweg. Aan de noordzijde van Hummelo komt géén aansluiting voor autoverkeer. Hiermee wordt sluipverkeer door de Dorpsstraat voorkomen in de doorgaande noord-zuid route. Bovendien is Hummelo aan de zuidzijde al op 2 locaties op het provinciale wegennet aangesloten.

Langs de westzijde van de rondweg wordt een parallelweg aangelegd vanaf de rotonde Hummeloseweg/Zelhemseweg tot aan het kruispunt Kipstraat/Kasteellaan. Deze parallelweg dient voor het bestemmingsverkeer en het landbouwverkeer van/naar de afgesneden percelen en bebouwing ten westen van de rondweg. Het doorgaande landbouwverkeer kan gebruik maken van de hoofdrijbaan, zoals dat ook is toegestaan op de gehele N314 tussen Zutphen en Doetinchem.

De bestaande oversteek in de Zelhemseweg van de Hennendalseweg past niet bij een gebiedsontsluitingsweg. Terwille van de verkeersveiligheid voorziet het tracéontwerp in de afsluiting van deze oversteek.

Verder is in het tracéontwerp meegenomen de verbetering van de aansluitingen van de Hessenweg met de Sliekstraat (N314) en de Hummeloseweg (N814). De Hessenweg ligt ten zuiden van Hummelo, evenwijdig aan de Zelhemseweg. Deze oude historische handelsweg is halfverhard en dient als ontsluiting voor aanliggende boerderijen, woningen en percelen. Ook wordt de Hessenweg gebruikt als lange-afstand fiets- en wandelroute.

De bocht in het tracé ten zuiden van Hummelo sluit bij de kruising met de Hessenweg aan op de Sliekstraat (N314). Hierbij zal de kruising met de Hessenweg worden versmald tot een duidelijk herkenbare oversteek. Het afslaande autoverkeer naar en van de Hessenweg kan veilig gebruik maken van de nabijgelegen nieuwe rotonde N330/N314 en het, tot parallelweg om te vormen, afgesneden deel van de Sliekstraat.

Waar de Hessenweg de Hummeloseweg kruist, zal deze kruising worden verbeterd in samenhang met de 60 km/uur inrichting van de Hummeloseweg en de aanleg van de rotonde Hummeloseweg/Zelhemseweg.

1.7 Streekplanbeleid en nieuw tracé

Het nieuwe tracé wordt hieronder getoetst aan het streekplanbeleid.

Volgens de beleidskaart "Ruimtelijke structuur" zijn de gronden waarop het nieuwe tracé is geprojecteerd aangeduid als 'EHS Verweving' en 'Waardevol landschap'.

EHS-Verweving

De EHS-Verweving wordt in de Achterhoek m.n. gekenmerkt door het voorkomen van verspreide natuurwaarden. Natuur is de belangrijkste functie. Regulier agrarisch en extensief gebruik kan worden voortgezet, waarbij tevens vergroting van aanwezige agrarische bouwpercelen aan de orde kan zijn. Er wordt ruimte geboden voor extensieve recreatievormen en voor nieuwe landgoederen.

De ecologische hoofdstructuur dient beschermd te worden. De realisatie van een nieuwe weg is alleen mogelijk indien er geen andere alternatieven voorhanden zijn. I.c. zijn deze er niet aangezien alle andere tracé-alternatieven een veel groter beslag leggen op deze ecologische hoofdstructuur. Het nieuwe tracé heeft slechts voor een zeer klein deel (1 ha) betrekking op de EHS-verweving. Daarnaast heeft het tracé de minste licht- en geluidseffecten op de aanwezige flora en fauna door de ligging nabij de kern Hummelo. Door de ligging nabij de kern vindt verder geen versnippering van natuurgebieden plaats. De verdrogingsseffecten zijn beperkt.

Oplossing

Door een aantal te nemen mitigerende en compenserende maatregelen kunnen de negatieve effecten zo beperkt mogelijk worden gehouden. Zo zal er compensatie van het ehs-gebied (1,2 ha inclusief toeslag) plaatsvinden in het aangrenzende landgoed. De concrete locatie is nu nog niet bekend, er worden momenteel een aantal potentiële locaties onderzocht. Wij zullen de uiteindelijke locatie opnemen in het definitieve ontwerp van deze streekplanherziening dat rond juni 2008 door GS zal worden vastgesteld.

Er zullen een aantal faunavoorzieningen worden getroffen zoals aanleg dassen- en amfibietunnels en kleinwildrasters en de uitvoeringswerkzaamheden van de nieuwe weg zullen buiten het broedseizoen plaatsvinden.

Waardevol landschap

In de regio Achterhoek is onder meer het gebied Hummelo en Keppel te beschouwen als waardevol landschap. De kernkwaliteiten waardoor het landschap zich kenmerkt zijn:

- rivierduinen met hoge ruggen en veel microreliëf;
- gave open essen en gave broekgebieden;
- afwisseling landgoederen, bouwland en grotere bossen;
- karakteristiek verspreide bebouwing van hoeven, landhuizen, gehuchten en dorpen;
- overgangen van hooggelegen, kleinschalig naar laaggelegen, open landschap;
- beken, weteringen, oude rivierlopen grotendeels parallel aan de Oude IJssel.

Het ruimtelijk beleid voor de waardevolle landschappen is: behouden en versterken van de landschappelijke kernkwaliteiten.

De weg doorsnijdt dit landschap. In het rapport voor de landschappelijke inpassing van de rondweg staan aanbevelingen hoe de rondweg zo goed mogelijk ingepast kan worden in het waardevolle, kleinschalige kampenlandschap.

Bij de landschappelijke inpassing van de rondweg wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het gemeentelijk landschapsplan (LOP) dat momenteel door de gemeente Bronckhorst wordt opgesteld.

Versterken kampenlandschap

Uitgangspunt bij de inpassing van de weg is dat de lijn van de rondweg ondergeschikt is aan de structuren in het landschap. De weg manifesteert zich ruimtelijk niet als een autonome lijn in het landschap, maar voegt zich zoveel mogelijk in de omgeving. Kruisende landschapsstructuren (bijvoorbeeld waterlopen) en kavelpatronen worden geaccentueerd. De berminrichting sluit aan bij het gebruik van de naastgelegen gronden.

De karakteristieke afwisseling van het kampenlandschap (open ruimtes, hagen, lanen, solitairen, singels, erven, bosjes, reliëf) vormt bij de inrichting van de zones langs de weg een belangrijke inspiratiebron. De aanleg van de rondweg wordt aangegrepen om waar mogelijk de kenmerken van het kampenlandschap te versterken door aanplant hagen, boomrijen en boomgroepen (clumbs). De uitstraling van de entrees van Hummelo ter hoogte van de rotondes sluiten aan bij de kwaliteiten uit de omgeving: de landelijke akker (ruig bloemrijk gras) en het statige landgoed (gazon met eiken).

Minimale visuele hinder

De rondweg doorsnijdt waardevolle open gebieden. Om de visuele effecten van de rondweg te minimaliseren wordt aanbevolen om de weg, waar mogelijk, verdiept aan te leggen. Dit zal niet overal mogelijk zijn in verband met de grondwaterstanden. Wanneer verdiepte aanleg niet mogelijk is zal de weg op maaiveld aangelegd worden. De bovenkant van het wegdek is dan op gelijke hoogte met het peil van het maaiveld.

Inrichting gebied tussen rondweg en westrand Hummelo

Door het realiseren van de rondweg worden de inwoners van Hummelo op een aantal plaatsen afgesneden van het buitengebied. Langs de N314 wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers enkel op een aantal plekken mogelijk gemaakt, namelijk bij de rotondes en bij de aansluiting Kipstraat / N314 (Torenallee). Om dit te compenseren geeft het landschapsplan aanbevelingen voor het gebruik en de inrichting van de zone tussen de westzijde van de kern en de rondweg. De inrichting van het terrein rondom de Brede School wordt hierbij meegenomen.

De overgang van de kern naar het landschap wordt gezien als een belangrijk thema. Het gebied kan door omwonenden als uitlooptgebied gebruikt worden en zal visueel/ruimtelijk aansluiten bij het kampenlandschap.

Rondje om de kern

Naast de inrichting van de vorengenoemde zone aansluitend aan de kern wordt ook aandacht besteed aan de wandelroutes door het landschap aan de westzijde van Hummelo. Er bestaan al een aantal routes door het gebied, maar deze zijn in de huidige situatie nog niet optimaal verbonden. In het inrichtingsplan worden deze losse routes met elkaar verbonden tot een netwerk.

1.8 Nieuw tracé en de Flora- en faunawet

Gelet op het karakter van een cbb en gezien de jurisprudentie van de Raad van State over dit instrument is ook beoordeeld of het plan uitvoerbaar is op basis van de Flora- en Faunawet.

Alle onderzochte tracéalternatieven leiden tot een meer of mindere mate van aantasting van beschermde flora en fauna. Het voorkeursalternatief heeft door de ligging dichtbij de kern van Hummelo echter de minste versturende effecten op flora en fauna. Het gebied is van belang voor amfibieën (padden), dassen en kleinwild. Er zullen maatregelen worden genomen om deze diersoorten te beschermen (tunnels en rasters). Er vindt bij dit voorkeurstracé geen aantasting van beschermde flora plaats doordat het tracé geheel door gebied loopt dat agrarisch in gebruik is.

Natuurbeschermingswet/Natura 2000

De rondweg ligt niet in Natura 2000-gebied of in gebied vallend onder de Natuurbeschermingswet.

1.9 Economische uitvoerbaarheid en financiële consequenties derden

Economische uitvoerbaarheid

In de met de gemeente Bronckhorst (Hummelo en Keppel) op 29 september 2004 gesloten overeenkomst is opgenomen dat de gemeente een financiële bijdrage van 50% geeft in de kosten van de rondweg. Hierbij is ervan uitgegaan dat de kosten van de rondweg maximaal € 4 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2002) zullen bedragen. De kosten van het gekozen tracé West 1 zijn thans geraamd op € 8 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2007).

Deze hogere kosten zijn hoofdzakelijk het gevolg van meerdere aanpassingen aan de aansluitende wegen (N330, N814, N314) om de route via de N314 (als belangrijke regionale ontsluitingsweg) aantrekkelijker te maken, het opnemen van parallelwegen langs de rondweg en een wat langer tracé van de weg. Verder zijn de bouwkosten nogal gestegen vanwege prijsstijgingen en inflatie.

In het bestuurlijk overleg met de gemeente Bronckhorst heeft de provincie aangegeven de extra kosten te betalen van de noodzakelijke aanpassingen aan de aansluitende provinciale wegen.

De overige kosten welke betrekking hebben op de eigenlijke rondweg, worden gelijk verdeeld tussen provincie en gemeente zoals bepaald in de overeenkomst.

De gemeente heeft hiermee ingestemd en wil zich garant stellen voor het leveren van de financiële bijdrage. Bij het definitieve concept van deze streekplanherziening zullen wij in een kredietvoorstel aangeven hoe wij de kosten zullen dekken.

Financiële consequenties derden (planschade)

Opname van de rondweg in een gemeentelijk bestemmingsplan kan in potentie financiële consequenties hebben voor derden. Daarvoor geldt het wettelijke schadevergoedingsstelsel volgens artikel 49 WRO (planschade).

Tijdens de planvoorbereiding is met globale taxaties in het gebied ook een inschatting gemaakt van mogelijke planschadekosten die kunnen optreden. Hiermee is in de kostenraming rekening gehouden. Om de belangen van eigenaren beter in beeld te krijgen, wordt met alle grondeigenaren die betrokken zijn bij het nieuwe tracé, begin 2008 contact opgenomen. Bij de vervreemding van onroerend goed dat nodig is voor de aanleg van de weg wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling. Ook voor omrijschade kan een vergoeding worden gegeven.

Het kan zijn dat eigenaren die niet betrokken zijn bij de grondverwerving voor de rondweg, toch een financieel nadeel ondervinden vanwege de rondweg. Zij kunnen dan een beroep doen op het schadevergoedingsstelsel volgens artikel 49 WRO.

Bij de inventarisatie van betrokken belangen kan onderscheid gemaakt kan worden tussen enerzijds degenen die mogelijk worden getroffen door de situering van het nieuwe wegtracé en anderzijds degenen die een belang hebben bij het handhaven van de wegverbinding in de huidige situatie.

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

De tweede categorie betreft categorieën ondernemers die in meer of mindere mate voor het behalen van het bedrijfsresultaat afhankelijk zijn van passantenverkeer op de huidige N314. De verkeersintensiteit op de huidige route zal sterk afnemen als gevolg van de aanleg van het nieuwe tracé.

Tijdens de communicatie over de tracékeuze heeft één ondernemer uit Hummelo zich gemeld vanwege mogelijke planschade. Het betreft een autobedrijf annex tankstation aan de Dorpsstraat. Deze ondernemer heeft aandacht gevraagd voor alle functies van zijn bedrijf die schade kunnen lijden als gevolg van het verdwijnen van het doorgaande verkeer door Hummelo. Wij hebben deze ondernemer laten weten ons hiervan bewust te zijn. Mogelijk omzetverlies en planschade als gevolg van de rondweg kan echter alleen achteraf op basis van bedrijfseconomische en fiscale gegevens worden bepaald.

Tevens hebben wij deze ondernemer laten weten dat er geen andere vergelijkbare bedrijven gevestigd zullen worden langs de rondweg, zodat hierdoor geen concurrentie kan ontstaan.

In het medio 2008 op te stellen PS voorstel voor de streekplanherziening (na afloop van de inspraakperiode) zal een risico-analyse planschade worden opgenomen betreffende het voornoemde bedrijf en andere bedrijven welke zich mogelijk melden tijdens de zienswijze procedure.

Bij de afweging van alle belangen die in het geding zijn, wegen de maatschappelijke belangen zwaar. Voorafgaand aan de definitieve PS-besluitvorming zal een belangenafweging worden gemaakt, die zowel procedureel als inhoudelijk voldoet (gelet op met name artikel 3:2 en artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht).

Teneinde die goede belangenafweging te kunnen maken is begonnen met een inventarisatie van de mogelijk getroffen ondernemers. In dit stadium van het proces is het niet noodzakelijk de nadelige gevolgen van de aanleg van het nieuwe tracé van onderhavig gedeelte van de N314 voor ondernemers langs of nabij het oude tracé te kwantificeren. Daartoe ontbreekt essentiële (bedrijfs)informatie ten aanzien van de mogelijk betrokken bedrijven en bovendien zijn de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie thans nog gebaseerd op prognoses. De erkenning dat de aanleg van het nieuwe tracé voor een aantal ondernemers nadelige consequenties kan hebben is voor de provincie in elk geval aanleiding, voorafgaand aan de PS-besluitvorming over de partiële streekplanherziening, serieus en actief aandacht te besteden aan de belangen van deze doelgroep.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat voldoende rekenschap is gegeven van de financiële consequenties voor derden voortvloeiende uit onderhavig besluit en dat er geen bedrijfs- of particuliere belangen aanwezig zijn die aan de vaststelling van dit besluit in de weg staan, althans niet zwaarder wegen dan het algemeen belang dat gediend is bij de realisatie van het nieuwe weggedeelte. Waar dit aan de orde is kan schade worden gecompenseerd. In de projectkostenraming is deze (plan)schadecomponent meegenomen.

Met de gemeente Bronckhorst zal een overeenkomst worden gesloten waarin de vergoeding van planschadetekosten ten gevolge van de rondweg zal worden geregeld.

1.10 Procedure en overleg

In het kader van de m.e.r.-procedure en de keuze voor het nieuwe tracé heeft in projectgroepverband regelmatig overleg plaatsgevonden met de gemeente Bronckhorst, het Waterschap Rijn en IJssel en Arcadis, de opsteller van het MER.

Tevens heeft in klankbordgroepverband overleg en terugkoppeling plaatsgevonden met verscheidene maatschappelijke organisaties en bewonerscomités. In de klankbordgroep Rondweg N314 Hummelo hebben vertegenwoordigers zitting gehad van het Comité Dorpsstraten Hummelo, het Comité Het Beste Tracé, Belangenvereniging Westelijke Rondweg, Belangengroep Hummeloseweg Laag Keppel, Dorpsraad Drempt, Hummelo en Keppel, Landgoed Enghuizen, Milieuwerkgroep Oude IJsselstreek, Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, Land- en Tuinbouw Organisatie Noord, Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, Transport en Logistiek Nederland en de Politie Noord- en Oost-Gelderland.

Het ontwerp van deze streekplanherziening heeft samen met het MER (zie onder 1.3) en voornoemde rapportages voor een ieder ter inzage gelegen.

De partiële herziening wordt naar verwachting –gehoord de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving- door Provinciale Staten vastgesteld in hun vergadering van 29 oktober 2008 .

Tot slot moet nog worden vermeld dat deze partiële herziening van het streekplan niet leidt tot aanpassing van het provinciaal milieubeleid, het provinciale waterhuishoudingsplan of het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid.

1.11 Juridische status / rechtsbescherming

Concrete beleidsbeslissing (cbb)

Het nieuwe tracé van de N314 bij Hummelo is in deze streekplanherziening zodanig concreet omschreven en op kaartbeeld aangegeven, dat sprake is van een cbb als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, juncto artikel 1 van de WRO. De tracéaanduiding concreet begrensd op kaart 2 moet tevens als volledig afgewogen beslissing van Provinciale Staten worden beschouwd.

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

Het nemen van een cbb heeft ook consequenties ten aanzien van de rechtsbescherming. Tegen een besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van een streekplan dan wel een streekplanherziening staat – gelet op het niet rechtstreeks bindende karakter van zo'n plan- in beginsel geen beroep open bij de bestuursrechter. Slechts wanneer onderdelen van een streekplan kunnen worden aangemerkt als een cbb kan tegen die onderdelen door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie artikel 54. lid 2, sub a. WRO).

Voorts heeft het opnemen van een cbb in een streekplan(herziening) gevolgen voor de mogelijkheid van zienswijzen, bedenkingen en beroep in het kader van de bestemmingsplanprocedure. In artikel 24 WRO is namelijk als volgt bepaald:

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

Dat betekent, toegespitst op dit geval- dat wanneer de gemeente Bronckhorst een bestemmingsplan in procedure brengt waarin het voorliggende wegtracé is opgenomen, daartegen géén zienswijzen bij de gemeenteraad of bedenkingen bij Gedeputeerde Staten kunnen worden ingediend die betrekking hebben op nut, noodzaak en beloop van het tracé. Die aspecten zijn in het kader van deze streekplanherziening al afgewogen, inclusief de mogelijkheid van beroep daartegen. Het uit de streekplanherziening voortvloeiende tracégedeelte is dan ook in de bestemmingsplanfase bindend.

Tracévarianten kunnen niet meer in de besluitvorming van de gemeenteraad worden betrokken. De wetgever heeft met deze redactie van artikel 24 WRO beoogd een dubbele beroepsgang –bij dezelfde rechter- te voorkomen.

Voor wat betreft de genoemde aspecten moet het betrokken gemeentebestuur de beslissing van Provinciale Staten in acht nemen. Daartegen kan dus noch bij de raad, noch bij Gedeputeerde Staten worden geageerd. Zienswijzen en bedenkingen in het kader van de bestemmingsplanprocedure kunnen uiteraard wel betrekking hebben op andere, niet met de cbb samenhangende aspecten. Zonodig kan tegen dergelijke aspecten beroep worden ingesteld in de bestemmingsplanprocedure.

EHS-compensatie

De locatie die zal worden aangewezen voor de compensatie van het deel van de EHS dat door de aanleg van de rondweg wordt aangetast, zal tevens door de gemeente Bronckhorst in hetzelfde bestemmingsplan voor de rondweg of in een gekoppeld bestemmingsplan moeten worden opgenomen. Wij zullen hierover met de gemeente overleggen.

De aanduiding van deze locatie heeft echter niet de status van een concrete beleidsbeslissing .

=====

2. BELEIDSTEKST + KAARTEN

2.1 Beleidstekst

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

De tekst van de tweede alinea op pagina 63 wordt als volgt herzien: “.....Het gaat daarbij om de rondwegHarderwijk.”, de passage”de omleiding bij de kern Hummelo-Keppel”, schrappen. Na deze zin toevoegen: “Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen en de verkeersveiligheid in de kern Hummelo zal het nieuwe tracé voor de N314 ten zuiden van Hummelo beginnen waar de aansluiting N314 (Sliekstraat) – N330 (Zelhemseweg) in westelijke richting wordt gereconstrueerd met een rotonde. Het tracé kruist de Keppelseweg met een rotonde en sluit vervolgens nabij de Kipstraat aan op de N314 Torenallee”.

Het vetgedrukte en onderstreepte gedeelte van de tekst, alsmede het exacte beloop en de aansluiting op het bestaande wegennet zoals aangeduid op Kaart 2 bij deze herziening worden aangemerkt als concrete beleidsbeslissing als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, van de WRO.

Hoofdstuk 3 (Regiospecifiek beleid), paragraaf 3.6 (Regioparagraaf Achterhoek), subparagraaf 3.6.3 (Beleid voor de planperiode), onderdeel 3.6.3.2 (Rood raamwerk / bereikbaarheid) **pagina 202** van het Streekplan Gelderland 2005 wordt als volgt herzien:

Na de zin: “Voor een verdere verbetering werkt de provincie op korte termijn de rondwegen uit het Statenakkoord 2003-2007 uit, te weten: rondweg A18 bij Eibergen, N332-N825 rond Lochem en N316 rond Zeddam/Bergh” wordt de volgende zin toegevoegd: “Als oplossing voor de verkeersdruk in de kern Hummelo zal de rondweg N314 rond Hummelo worden aangelegd. De ruimtelijke reservering voor de omleiding bij Hummelo is vastgelegd in een partiele streekplanherziening (zie paragraaf 2.1.6).”

2.2 Kaarten

Kaart 1

Kaart 1 bestaat uit twee kaartbladen:

Blad 1:

Dit kaartblad bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart “Ruimtelijke structuur”. De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer. De onderste uitsnede geeft het gewijzigde kaartbeeld weer met het globaal ingetekende tracé van de N314, met verwijzing naar Kaart 2 (cbb-kaart);

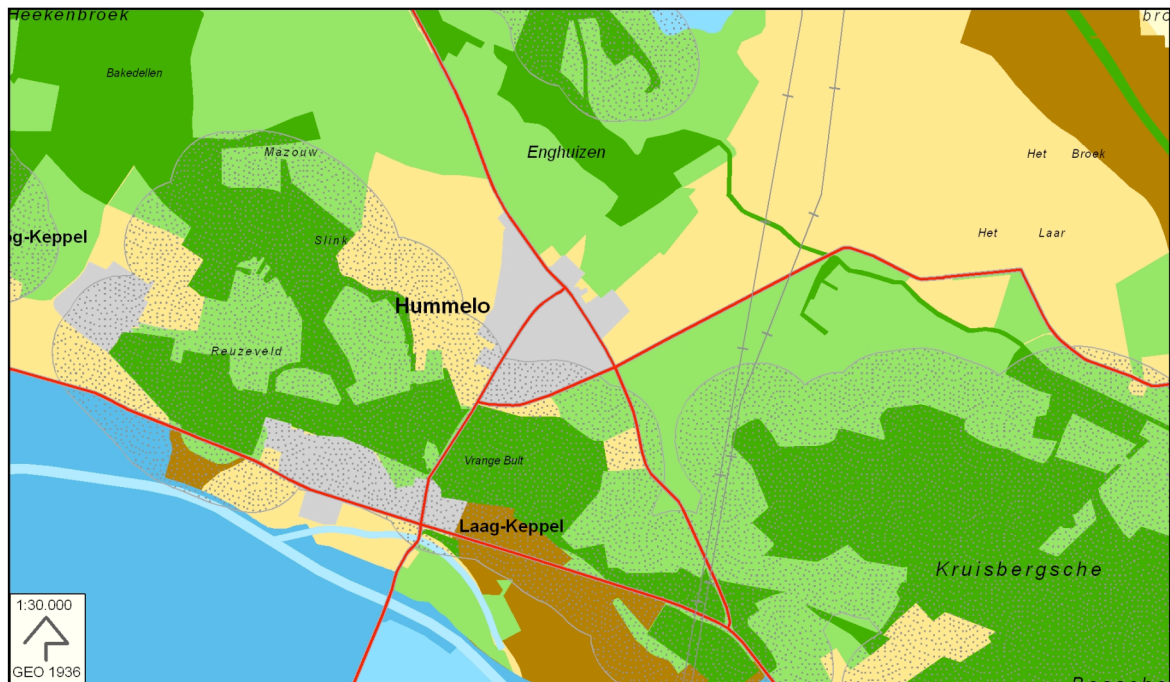
Blad 2:

Dit kaartblad bevat een tweetal uitsneden van de streekplanbeleidskaart “Ruimtelijke Ontwikkeling”. De bovenste uitsnede geeft het huidige kaartbeeld weer. De onderste uitsnede geeft het gewijzigde kaartbeeld weer met het globaal ingetekende tracé van de N314, met verwijzing naar Kaart 2 (cbb-kaart) **zonder de aanduiding “Aanpassing regionale ontsluitingsweg”;**

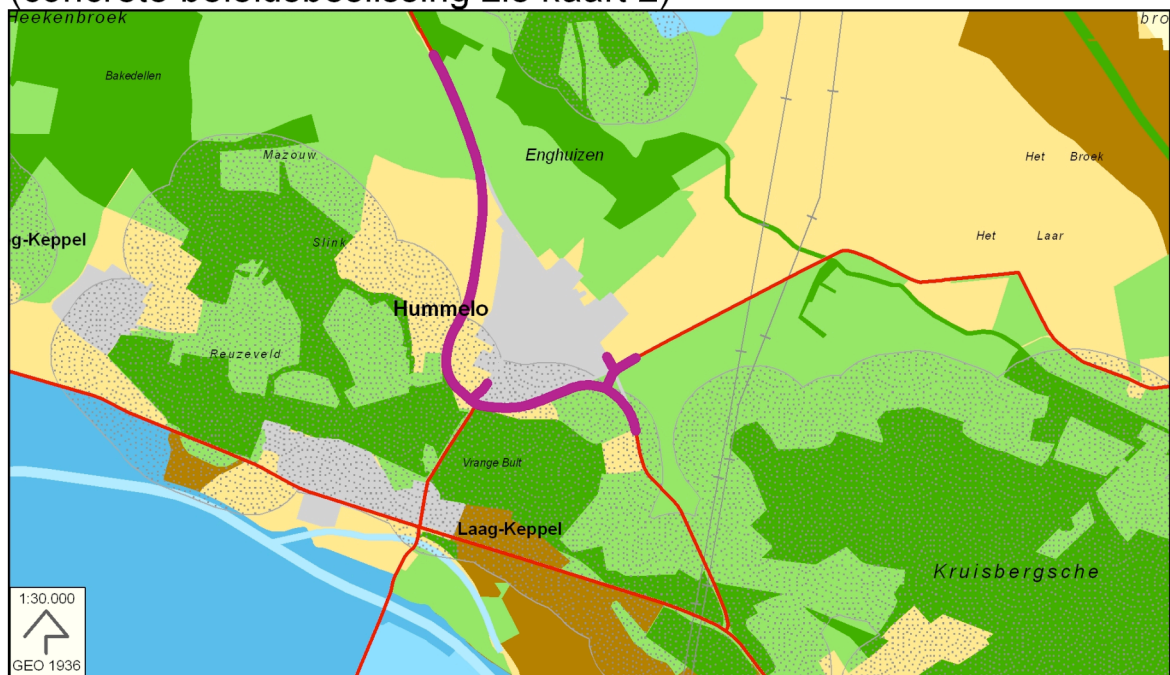
Kaart 2

Op deze gedetailleerde kaart (met topografische ondergrond, schaal 1:5.000) is het nieuwe tracé van de N314 aangegeven, zoals dat in de streekplantekst als concrete beleidsbeslissing is omschreven.

=====

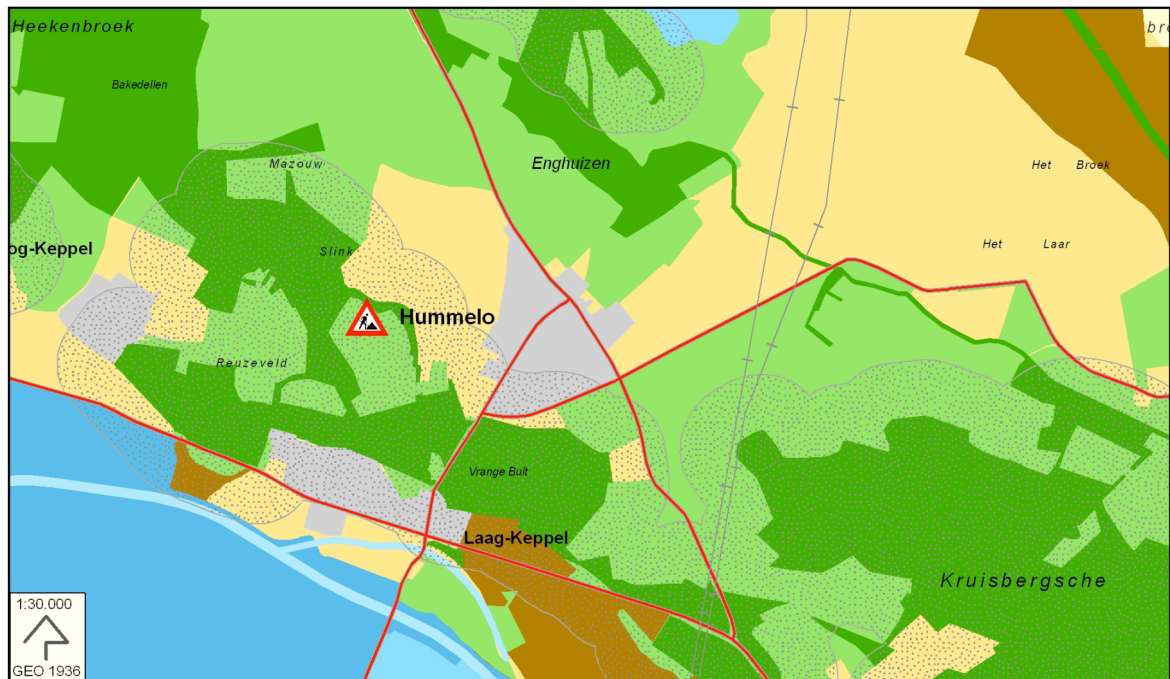


PARTIELE HERZIENING INZAKE NIEUW TRACE VAN DE N314
(concrete beleidsbeslissing zie kaart 2)

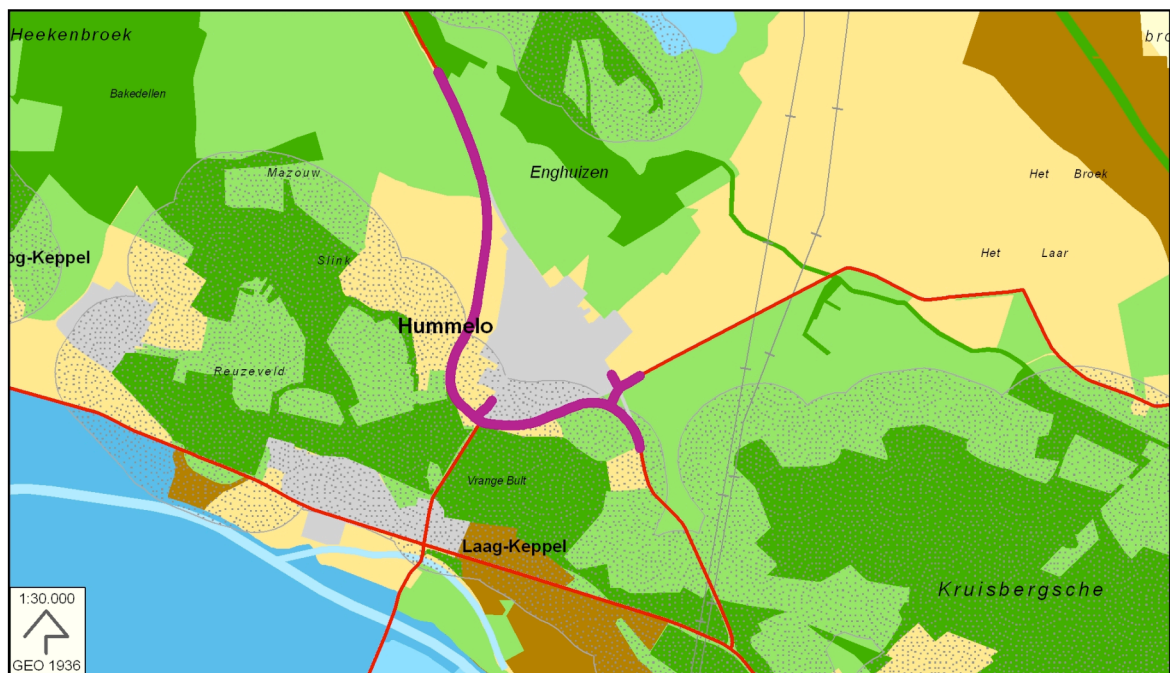


Verklaring

- | | |
|---|---|
| ■ EHS natuur | ■ Waardevol landschap |
| ■ EHS verweving | ■ Regionale waterberging globaal begrensd |
| ■ EHS verbindingzone | ■ Zoekruimte regionale waterberging |
| ■ Extensivering intensieve veehouderij | ■ Nieuw tracé N314 (cbb) |

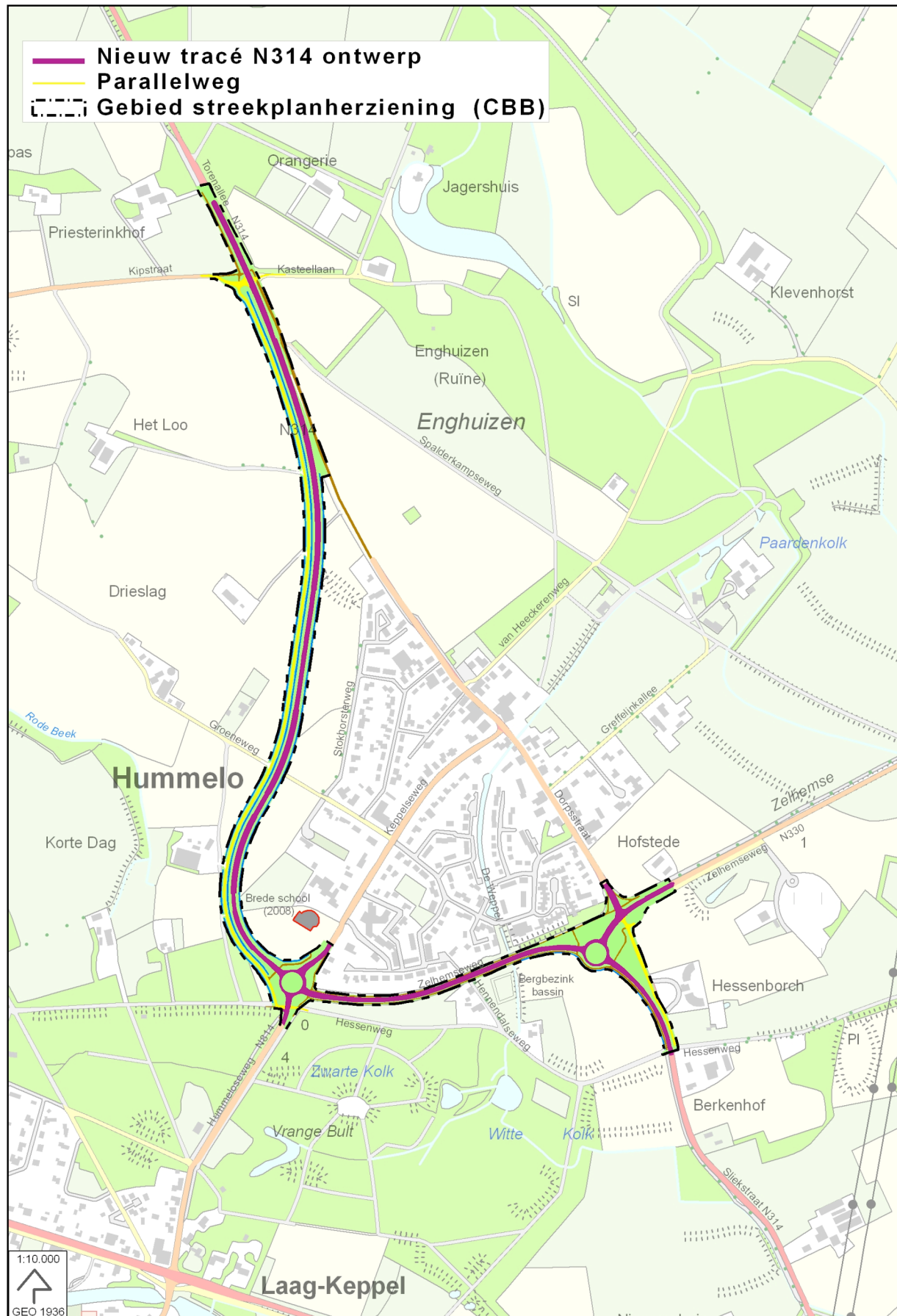


PARTIELE HERZIENING INZAKE NIEUW TRACE VAN DE N314
(concrete beleidsbeslissing zie kaart 2)



Verklaring

- | | |
|--|---|
| ■ EHS natuur | ■ Regionale waterberging globaal begrensd |
| ■ EHS verweving | ■ Zoekruimte regionale waterberging |
| ■ EHS verbindingzone | ▲ Aanpassing regionale ontsluitingsweg |
| ■ Extensivering intensieve veehouderij | ■ Nieuw tracé N314 (cbb) |
| ■ Waardevol landschap | |



Provincie Gelderland

Markt 11

Postbus 9090

6800 GX Arnhem

T (026) 359 90 00

www.gelderland.nl

Provincie Gelderland, dichterbij dan je denkt