



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Inpassingsplan | Toelichting

N315

Provincie Gelderland

Datum: 23 maart 2023
Projectnummer: 190279
ID: **NL.IMRO.**

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.4	Bij het plan behorende stukken	5
1.5	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.6	Keuze voor provinciaal inpassingsplan	6
1.7	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie	7
2.1	Ruimtelijke structuur	7
2.2	Functionele structuur	9
3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	Planbeschrijving	24
4.1	Planbeschrijving algemeen	24
4.2	Integraal inrichtingsplan	27
5	Uitvoerbaarheid	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Besluit milieueffectrapportage	43
5.3	Archeologie	48
5.4	Bodem	55
5.5	Niet-gesprongen explosieven	56
5.6	Externe veiligheid	59
5.7	Natuur	61
5.8	Verkeer en parkeren	67
5.9	Geluidhinder	68
5.10	Luchtkwaliteit	71
5.11	Watertoets	73
5.12	Kabels en leidingen	77
6	Juridische planopzet	79
6.1	Inleiding	79
6.2	Bevoegd gezag omgevingsvergunningen en wijzigingsplannen	79

6.3	Opbouw van verbeelding en regels	79
6.4	Bestemmingen	81
7	Economische uitvoerbaarheid	83
7.1	Inleiding	83
7.2	Beoordeling plan	83
7.3	Grondverwerving	83
7.4	Conclusie	83
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	84
8.1	Participatie	84
8.2	Inspraak	84
8.3	Wettelijk vooroverleg	84
8.4	Procedure na terinzagelegging van dit ontwerp inpassingsplan	85

BIJLAGEN

Bijlage 1:	Integraal inrichtingsplan
Bijlage 2:	Archeologisch bureauonderzoek Berkelland
Bijlage 3:	Archeologisch bureauonderzoek Bronckhorst 2018
Bijlage 4:	Archeologisch bureauonderzoek Bronckhorst 2020
Bijlage 5:	Archeologisch bureauonderzoek Doetinchem
Bijlage 6:	Archeologisch inventariserend veldonderzoek
Bijlage 7:	Briefrapportage historisch bodemonderzoek
Bijlage 8:	Verkenkend (water)bodemonderzoek
Bijlage 9:	Vooronderzoek niet-gesprongen explosieven
Bijlage 10:	Toetsing Wet natuurbescherming
Bijlage 11:	Toetsing natuurbeleid
Bijlage 12:	Quick scan flora en fauna + nader onderzoek reptielen en vleermuizen
Bijlage 13:	Stikstofberekening
Bijlage 14:	Verkenningsrapportage verkeer
Bijlage 15:	Akoestisch onderzoek
Bijlage 16:	Onderzoek luchtkwaliteit

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit provinciaal inpassingsplan betreft de N315 tussen Doetinchem en Ruurlo. Deze weg maakt onderdeel uit van de provinciale infrastructuur van Gelderland. De weg vormt een belangrijke regionale vervoersas binnen Oost-Gelderland. De weg ligt in de gemeenten Doetinchem, Bronckhorst en Berkelland.

Voor het jaar 2020 stond er groot onderhoud gepland voor de N315 Doetinchem - Ruurlo. In dit kader is een trajectaanpak ontwikkeld. Deze ging niet alleen uit van onderhoudswerkzaamheden, maar ook van maatregelen om de verkeersveiligheid en de aansluiting bij het landschap te verbeteren.

Er is voor gekozen deze trajectaanpak in twee fases uit te voeren. De eerste fase is uitgevoerd in 2020-2021. Deze fase bestond uit onderhoud, bestaande uit de vernieuwing van de asfaltverharding, de vervanging van enkele verkeersborden voor de bewegwijzering en het onderhoud aan de openbare verlichting. Ook betrof het de verbetering van onderdelen van de weg in het kader van de verkeersveiligheid. De aansluitingen op enkele zijwegen zijn verbeterd (verbreed of verplaatst), twee rotondes zijn verbeterd en één brug (over de Veengoot) is vervangen.

Naast het onderhoud en de genoemde specifieke verbeteringen, worden echter nog meer ingrepen beoogd aan deze weg. De tweede fase betreft specifiek het verbreden van het weggedeelte ter hoogte van Zelhem (van km 12.4 tot 14.1, inclusief asfaltonderhoud) en het uitvoeren van een integraal inrichtingsplan. Dit inrichtingsplan voorziet in de gewenste landschappelijke inbedding van de weg in combinatie met verbetering van de verkeersveiligheid en voorziet specifiek in de aanleg van nieuw groen en de aanplant van nieuwe bomen om de te kappen bomen te compenseren en om de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden te beschermen.

Deze aanpassingen zijn nog niet geheel mogelijk binnen de geldende planologische regelingen van de drie gemeenten. Daarom wil de Provincie Gelderland het instrument van een provinciaal inpassingsplan inzetten. Dit provinciaal inpassingsplan kan er tevens voor zorgen dat de gehele weg in een passende planologische regeling komt te liggen.

Om de gedeeltelijke verbreding van de weg en het inrichtingsplan te kunnen realiseren, moeten daarnaast gronden worden aangekocht. Het inpassingsplan is daarom mogelijk ook nodig om in het uiterste geval gronden te kunnen onteigenen, mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet lukken.

1.2 Doel

Het doel van dit inpassingsplan is het bieden van een juridisch planologisch kader om de totale beoogde nieuwe inrichting van de N315 mogelijk te maken. Specifiek gaat het dan om het verbreden van een weggedeelte ter hoogte van Zelhem (ca 2 km lang, inclusief asfaltonderhoud) en het uitvoeren van het inrichtingsplan. Het inrichtingsplan

betreft zoals gesteld de landschappelijke inpassing van de weg, in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid en de aanleg van nieuw groen en de aanplant van nieuwe bomen, mede om te kappen bomen te compenseren.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het gedeelte van de N315 waar dit inpassingsplan betrekking op heeft, ligt tussen Ruurlo en Doetinchem. Het plangebied wordt gevormd door het wegtracé inclusief de extra ruimte voor de rotondes, berm, fietspaden en bomencompensatie. Het plangebied valt binnen de gemeenten Berkelland, Bronckhorst en Doetinchem. De exacte begrenzing van het plangebied is gebaseerd op het ontwerp voor de weg en de daarvoor benodigde aanpassingen van de geldende bestemmingsplannen. De verbeelding bij dit inpassingsplan geeft de exacte begrenzing van het plangebied weer.



Figuur 1.1. ligging plangebied N315 tussen Doetinchem en Ruurlo aangeduid op een plattegrond van de omgeving (Bron: Eelerwoude).

1.4 Bij het plan behorende stukken

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels, een toelichting en de bij het plan behorende bijlagen. De regels en de verbeelding zijn juridisch bindend. In deze toelichting wordt een beschrijving van het plan gegeven en wordt ingegaan op de planologische randvoorwaarden waaraan het plan moet voldoen.

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Het project heeft betrekking op drie gemeenten. De belangrijkste bestemmingsplannen die op het moment van kracht zijn voor het onderhavige plangebied, zijn de bestemmingsplannen:

Gemeente Berkelland:

- [‘Buitengebied Berkelland 2020’](#): In het huidige bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming ‘wegen’, met een dubbelbestemming ‘archeologische verwachting’, alsmede verschillende gebiedsaanduidingen. Het gaat om de volgende aanduidingen: ‘overige zone – groene ontwikkelingszone’, ‘vrijwaringszone – laagvliegroute straaljagers’, ‘vrijwaringszone – radar 1’, ‘overige zone - ammoniakbuffergebied’ en ‘overige zone – nationaal landschap’. Tot slot ligt ook over een deel van de weg een dubbelbestemming ‘leiding’.

Gemeente Bronckhorst:

- [‘Landelijk gebied Bronckhorst’](#): De N315-weg heeft de bestemming ‘verkeer’, met een dubbelbestemming archeologische verwachting, alsmede een functieaanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - 1’. Deze functieaanduiding geeft aan dat de bestaande gebouwen herbouwd mogen worden of uitgebouwd mogen worden, mits minimaal 40 meter aan weerszijden van de as van een ontsluitings- en gebiedstoeegangsweg geborgd worden. Verder gelden er in het plangebied de bestemmingen Agrarisch (met waarde – Landschap) en Natuur.
- [‘Stedelijk gebied Bronckhorst’](#): De rondweg is niet inbegrepen in dit bestemmingsplan, maar vormt de westelijke grens van dit bestemmingsplan. De bestemming ‘agrarisch’ is het meest aanwezig langs de weg.
- [‘Buitengebied Zelhem herziening 2-1988’](#): de weg wordt in dit bestemmingsplan gerangschikt als ‘secundaire weg’ en loopt vooral langs agrarische doeleinden.
- [‘Landelijk gebied; Veegplan 2019-1A’](#), [‘Landelijk gebied Veegplan 2020 – 2A](#) en [2B’](#) en [Landelijk gebied Veegplan 2022 – 1B](#) de aanpassingen aan de plannen zijn niet van toepassing voor het voorliggende inpassingsplan.

Gemeente Doetinchem:

- [‘Parapluperziening Parkeren – 2018’](#): dit bestemmingsplan regelt de parkeernormen per bestemming. De N315 is een weg en in het kader van voorliggend plan is het parapluplan parkeren niet relevant.
- [‘Het paraplubestemmingsplan buitengebied’](#): de weg vormt ook de grens van dit bestemmingsplan. De zonering is agrarisch bedoeld, met soms natuur als ecologische hoofdstructuur, maar ook soms aangewezen als een multifunctioneel gebied.

1.6 Keuze voor provinciaal inpassingsplan

Om de verbreding en het inrichtingsplan te kunnen realiseren, moeten gronden worden aangekocht en moet de planologische bestemming daarvan worden aangepast. Ook is het nodig om in het uiterste geval gronden te kunnen onteigenen, mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet kunnen. Daarom wil de provincie het instrument van een provinciaal inpassingsplan inzetten.

Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is het geëigende instrument bij dit plan om de volgende redenen:

- Ten eerste is sprake van een duidelijk provinciaal belang: het plan betreft een provinciale weg en vanuit de trajectaanpak is actie vereist. Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid overstijgt het gemeentelijk belang.
- Ten tweede is een PIP het meest efficiënte instrument. Omdat dit plan zich uitstrekt over het grondgebied van drie gemeenten (Berkelland, Bronckhorst en Doetinchem) ligt het voor de hand om niet voor drie aparte gemeentelijke bestemmingsplannen te kiezen, maar voor één provinciaal inpassingsplan. De provincie kan sneller en efficiënter voor het benodigde juridisch-planologische kader zorgdragen.

Provinciale Staten beslissen, na het doorlopen van de procedure, uiteindelijk over de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

1.7 Leeswijzer

Dit inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) beschrijft de bestaande situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan moet voldoen. In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de juridische planopzet (hoofdstuk 6), de economische uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 7) en de gevoerde procedure bij de totstandkoming van het plan (Hoofdstuk 8).

2 Bestaande situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

Vanaf 1800 waren tussen de stad Doetinchem en de dorpen Zelhem en Ruurlo al verbindingen aanwezig, maar deze hadden nog niet het verloop van de huidige N315. De meeste verbindingen waren op de hoge zandgronden gelegen, omdat de overige lagere en nattere gronden moeilijker toegankelijk waren.

Het tracé tussen Zelhem en Ruurlo is constant gebleven in de tijd, totdat een rondweg bij Zelhem aan het begin van de 21^{ste} eeuw werd aangelegd.

Het tracé Doetinchem- Zelhem lag aan het begin op de hoge zandgronden. In de 2^e helft van de 19^e eeuw worden ook deze gronden steeds meer ontgonnen en ontstaan er meer wegen en paden. Er wordt dan ook de spoorlijn Doetinchem-Winterswijk aangelegd. Het traject van de N315 ligt nu deels op deze oude spoorroute.



Figuren 2.1: het stuk Zelhem-Ruurlo , in 1950 (links) en in 1975 (rechts)



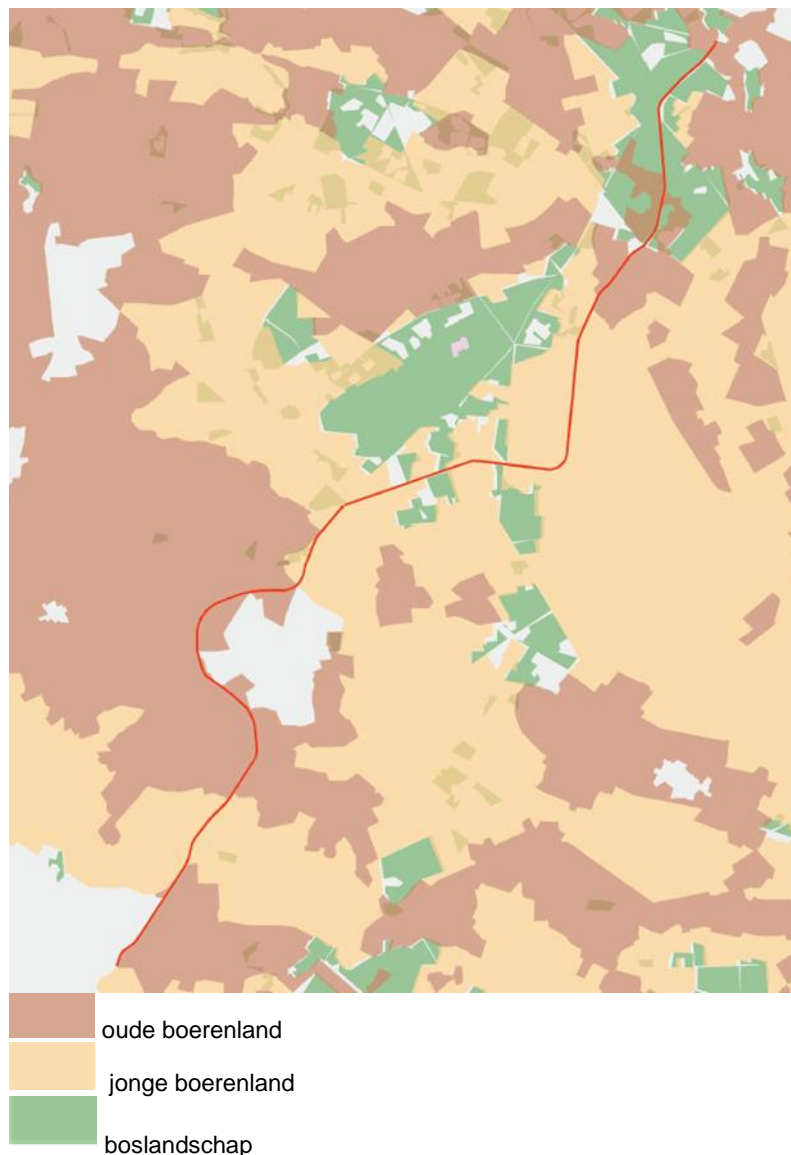
Figuur 2.2: het stuk Doetinchem-Zelhem in 2000 (links) en 2008 (rechts)

Bron: [Topotijdreis: 200 jaar topografische kaarten](http://topotijdreis.nl) (topotijdreis.nl)

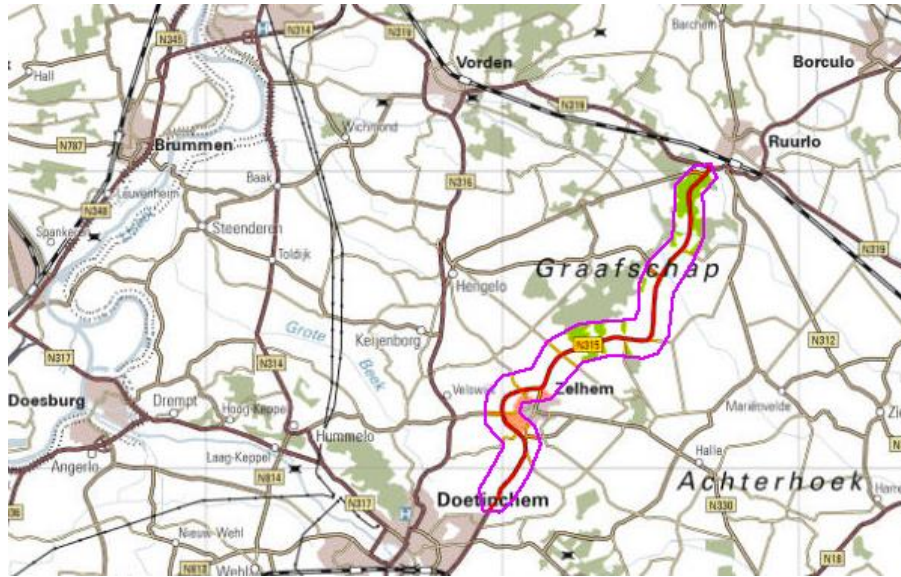
Het tracé doorsnijdt een zeer divers landschap dat grofweg is in te delen in een drietal landschapstypen:

- het kleinschalige tot besloten oude boerenland: half-open tot dichte beplantingsstructuren.
- het open oude boerenland: de open weidse es-complexen, glooiend landschap door hoogteverschillen, grillig verkavelingspatroon, bochtig verloop van wegen.
- het half-open jonge boerenland: open weidse percelen, geringe hoogteverschillen, een meer geordend rechthoekig verkavelingspatroon, bomenlanen en groene erven.

Het plangebied ligt dichtbij het nationaal landschap De Graafschap. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.



Figuur 2.3: Landschapstypen (bron: Eelerwoude)



Figuur 2.4 Het huidige N315-tracé

2.2 Functionele structuur

De N315 tussen Doetinchem en Ruurlo maakt als ondersteunende weg onderdeel uit van de provinciale infrastructuur van Gelderland. De gehele N315 maakt deel uit van het hoofdwegennet in Oost-Gelderland. Dit deel van de N315 verbindt Doetinchem en Ruurlo.



Figuur 2.5 Traject van het PIP

Het vrijliggende fietspad tussen Zelhem en Doetinchem maakt onderdeel uit van de bovenlokale snelfietsroute Zelhem-Doetinchem-Wehl. De fietsverbinding tussen Zelhem en Ruurlo maakt geen onderdeel uit van het bovenlokale fietsnetwerk. Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit de bestaande weg inclusief de daarbij behorende bermen. Voor een groot deel van het traject ligt er binnen het plangebied een vrijliggend fietspad. Die delen die nu (nog) geen onderdeel uitmaken van het wegtracé bestaan voornamelijk uit groen en agrarische gronden.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Nationale omgevingsvisie (NOVI)*

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Deze Omgevingsvisie vervangt de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012. De NOVI is een nieuw instrument uit de Omgevingswet dat vooruitloopt op de verwachte inwerkingtreding op 1 juli 2023. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. De NOVI geeft richting aan grote en complexe opgaven die in Nederland spelen. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Uitgangspunt van de NOVI is dat Nederland staat voor grote en complexe opgaven die zowel lokaal als regionaal, nationaal als internationaal spelen. Deze opgaven als klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. De NOVI biedt een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Daarbij is Omgevingskwaliteit het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt daartoe als aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Op die manier zullen de volgende vier prioriteiten worden aangepakt:

- 1 Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 Een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 Sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier prioriteiten geldt dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn, die in de praktijk voortdurend op elkaar inspelen:

- 1 De NOVI heeft de ambitie dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is en een duurzame energievoorziening kent. Daartoe moeten per direct functies die gebruikmaken van de fysieke leefomgeving meer worden afgestemd op de eigenschappen van het bodem-watersysteem. Verder vraagt dit op lange termijn om ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Daarbij zijn aanpassingen aan de energie-infrastructuur voor opslag en transport van duurzame energie nodig;
- 2 De ambitie voor de lange termijn van de NOVI op het vlak van de 2e prioriteit is: het duurzaam en circulair maken van de economie en energievoorziening en het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen, grootschalige logistieke functies en datacentra moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven én de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken;
- 3 Voor wat betreft prioriteit 3 zet de NOVI in op het bouwen aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden. De ambitie is om een goed bereikbaar netwerk van

steden en regio's te realiseren door te werken aan de verdere ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland. De grote actuele woningbehoefte vraagt tegelijkertijd om oplossingen op korte termijn. De woningbouwontwikkeling moet plaatsvinden in lijn met de ambities van de integrale verstedelijkingsstrategie, zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied, klimaatbestendig en natuurinclusief. Het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad worden versterkt en de aansluiting op het groene gebied buiten de stad wordt verbeterd;

- 4 De stikstofproblematiek raakt zowel het landelijk gebied als diverse economische sectoren zwaar. De waarde van natuur, landschap én de toekomst van de landbouw staan onder druk. Daarbij is verbetering van de biodiversiteit niet alleen een ecologische, maar nadrukkelijk ook een economische uitdaging, die op de korte termijn om een doortastende aanpak vraagt. Houdbare oplossingen vragen echter tijd. Voor de lange termijn neemt de NOVI zich daarom geleidelijke en zorgvuldige herindeling van het landelijk gebied voor, onder meer gericht op kringlooplandbouw in goed evenwicht met natuur en landschap. Dit draagt bij aan een landelijk gebied waar het prettig wonen, werken en recreëren is en waarin ruimte is en blijft voor economisch vitale landbouw als belangrijke drager van het platteland.

Daarnaast benoemt de NOVI een aantal nationale belangen en opgaven. De volgende belangen en opgaven zijn belangrijk voor het voorliggende project:

- waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
- in stand houden en ontwikkelen van de hoofinfrastructuur voor mobiliteit;
- waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
- behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Al deze ambities vragen veel van de leefomgeving. Daarbij moeten onvermijdelijk keuzes worden gemaakt. In de NOVI geeft het Rijk kaders en richting voor deze keuzes. Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond: een 'omgevingsinclusieve benadering'. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes: 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en 3) Afwentelen wordt voorkomen. Het Rijk zal bij de uitvoering van de NOVI zichtbaar maken hoe de omgevingsinclusieve benadering vorm krijgt en de afwegingsprincipes benut worden.

Toetsing

Op het voorliggende plan zijn de prioriteiten 3 en 4 van belang. Het verbeteren van de N315 draagt bij aan een goed bereikbaar netwerk in de regio, alsmede een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

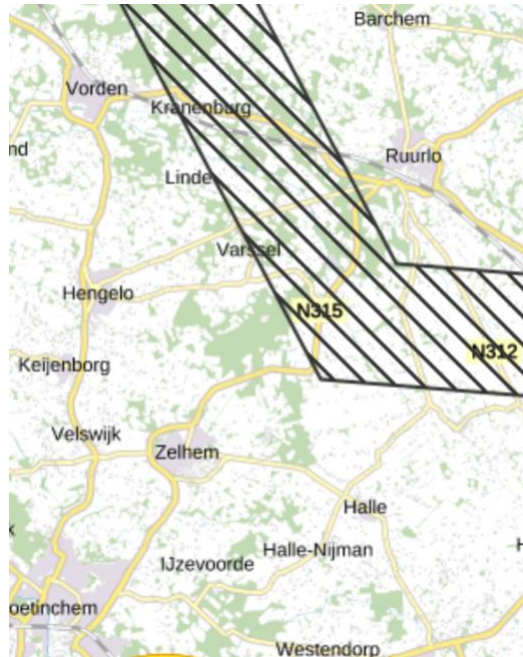
3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening / Regeling algemene regels ruimtelijke ordening*

In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van deze instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), met de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Toetsing

In het Barro is bepaald dat over een deel van het plangebied een laagvliegroute voor jacht- en transportvliegtuigen ligt. Onder deze laagvliegroutes mag niet hoger worden gebouwd dan 40 meter.

Dit inpassingsplan voorziet zowel bij recht als bij afwijking of wijziging niet in bouwhoogtes die in strijd zijn met de genoemde ruimtelijke regels ten dienste van de laagvliegroutes.



Figuur 3.1 Uitsnede uit Kaart militaire laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen, bijlage 11 (Barro, bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het plan valt verder niet binnen de reikwijdte van andere onderwerpen uit het Barro. Het plan is gezien het voorgaande niet strijdig met het Barro.

3.1.3 Conclusie rijksbeleid

Het plan is niet in strijd met het rijksbeleid. In verband met de laagvliegroute wordt binnen het bestemmingsplan een gebiedsaanduiding opgenomen die bebouwing hoger dan 40 meter uitsluit.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is op 19 december 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland en op 1 maart 2019 in werking getreden.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland zet de provincie een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal:

Gezond en veilig:

- een gezonde leefomgeving, schone en frisse lucht, een schoon milieu, een niet vervuilde bodem, voldoende schoon en veilig (drink)water, bescherming van onze flora en fauna;
- voorbereid zijn op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen;
- aandacht hebben voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid.

Schoon en welvarend:

- een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat, goed bereikbaar en met een goed functionerende arbeidsmarkt en dito kennis- en onderwijsinstellingen;
- het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen;
- het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie.

De focus wordt verdiept door middel van 7 ambities voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. De 7 ambities zijn energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en woon- en leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat thematische visieschetsen. De visieschetsen dienen als onderlegger om met partners het gesprek te voeren over de thema's, vraagstukken en oplossingsrichtingen, zowel op de schaal van Gelderland als op regionale en lokale schaal.

De provincie streeft naar efficiënte, duurzame en innovatieve bereikbaarheid, toegesneden op de veranderende vraag.

De ambitie:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al het busvervoer in de provincie zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

De aanpak:

De provincie blijft een veilig en toegankelijk Gelders netwerk van (water)wegen, spoor, fiets- en voetpaden verbeteren en pakt knel- en knooppunten en ontbrekende schakels aan. De aandacht richt zich daarbij vooral en in eerste instantie op (logistieke) knelpunten en knelpunten rond de Gelderse steden. De provincie zoekt naar slimme alternatieve vormen van vervoer voor het landelijk gebied. Ze benut en optimaliseert bestaande mogelijkheden, voordat ze overgaat tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

De provincie stimuleert duurzame en alternatieve vormen van vervoer. Zoals elektrisch rijden. Ze werkt samen met partners aan een dekkend netwerk van duurzame oplaad- en tankpunten in Gelderland en een goede aansluiting daarvan op nationale en internationale netwerken. Ook wil de provincie het gebruik van de fiets stimuleren, onder andere met de aanleg van snelfietspaden en het oplossen van knelpunten in het (snel)fietsnetwerk.

De provincie werkt zelf duurzaam. Bijvoorbeeld bij de aanleg, het beheer en onderhoud van de provinciale wegen. Duurzaamheid is ook een voorwaarde die ze meegeeft aan de partners en opdrachtnemers. De provincie gaat voor een emissieloos spoor in 2050 en voor busvervoer zonder uitstoot in 2030.

Duurzame bereikbaarheid betekent voor de provincie ook: kansen creëren en investeren in nieuwe, duurzame vormen: in een snel internet – daar waar de markt het niet oppakt – als alternatief voor fysieke verplaatsingen. Maar ook in proeftuinen, bijvoorbeeld rondom duurzaam asfalt of zelfrijdende auto's.

Toetsing

Het onderhavige plan maakt het mogelijk om de N315 verkeersveilig te maken, onder andere door bomen te kappen die nu belemmerend werken voor de verkeersveiligheid. Hiermee draagt het plan bij aan het thema “Gezond en veilig” uit de omgevingsvisie. Een ander onderdeel van het plan is het verbreden van de weg ten noorden van Zelhem.

De voor het plan relevante kaarten uit de visie betreffen:

- Themakaart Waterbeleid, waarop het plangebied valt onder "intrekgebieden";
- Themakaart Ruimtelijk beleid, waarop het plangebied onder bijna alle zones valt. Met de zones is aangegeven in hoeverre windenergie of zonne-energie wel of niet wenselijk of mogelijk geacht wordt op de desbetreffende locatie.
- Themakaart Natuur en landschapsbeleid.

De provinciale belangen uit de Omgevingsvisie zijn vertaald in regels in de Omgevingsverordening. Het plan is in paragraaf 3.2.2 getoetst aan deze regels.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is de vertaling van provinciaal beleid in regels. De Omgevingsverordening sluit aan op de Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening richt zich net zoals de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. De Omgevingsverordening bevat regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. Deze regels zijn gekoppeld aan diverse thematische kaarten.

Toetsing

In de Omgevingsverordening Gelderland (geconsolideerde versie januari 2023) is het plangebied opgenomen op de volgende kaarten (kaartnummer met kaartnaam):

Kaart 2: Regels Landbouw

Kaart 3: Regels Natuur – kaart 1

Kaart 6: Regels Natuur – kaart 4

Kaart 7: Regels Landschap – kaart 1

Kaart 9: Regels Water en Milieu

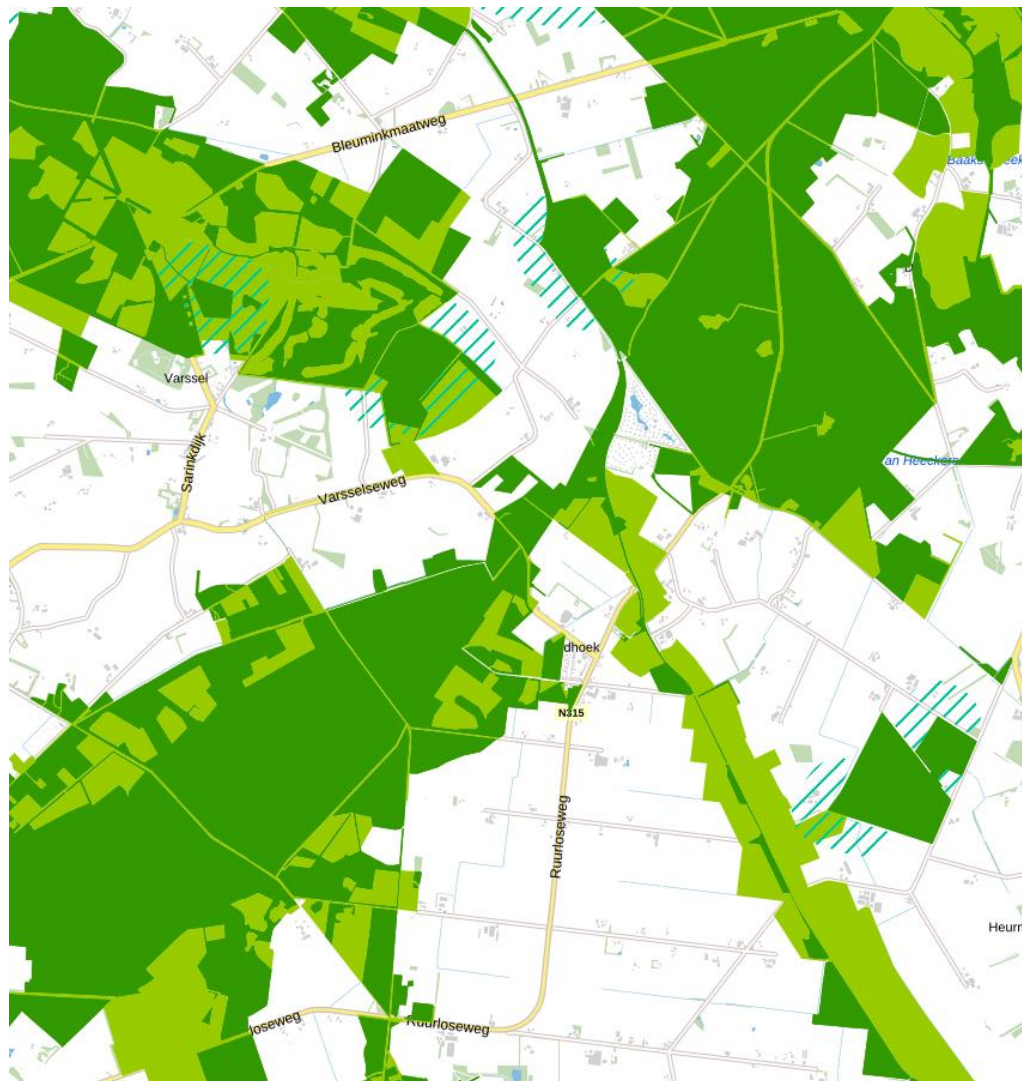
Kaart 10: Regels Erfgoed

Landbouw en glastuinbouw

Het plan voorziet niet in het toevoegen, wijzigen, uitbreiden dan wel verwijderen van een landbouwfunctie of glastuinbouwfunctie. Wel worden gronden met een agrarische bestemming herbestemd voor andere functies ten dienste van de wegverbreding en bomencompensatie.

Natuur

Het wegtracé valt op verschillende plaatsen binnen de 'Groene ontwikkelingszone' en doorkruist op een aantal plekken het 'Gelders Natuurnetwerk'. In paragraaf 5.7 wordt nader op dit thema ingegaan.



Figuur 3.2 Themakaart Regels Natuur – kaart 1 (bron: Omgevingsverordening Provincie Gelderland)

Landschap

Net ten noorden van Veldhoek grenst het plangebied aan het Nationaal Landschap Graafschap. De Kernkwaliteiten van het landschap mogen niet aangetast worden. De kernkwaliteiten van dit landschap worden gevormd door kleinschalig coulissenlandschap met grote variatie. Het landschap van de Graafschap is een mozaïek van

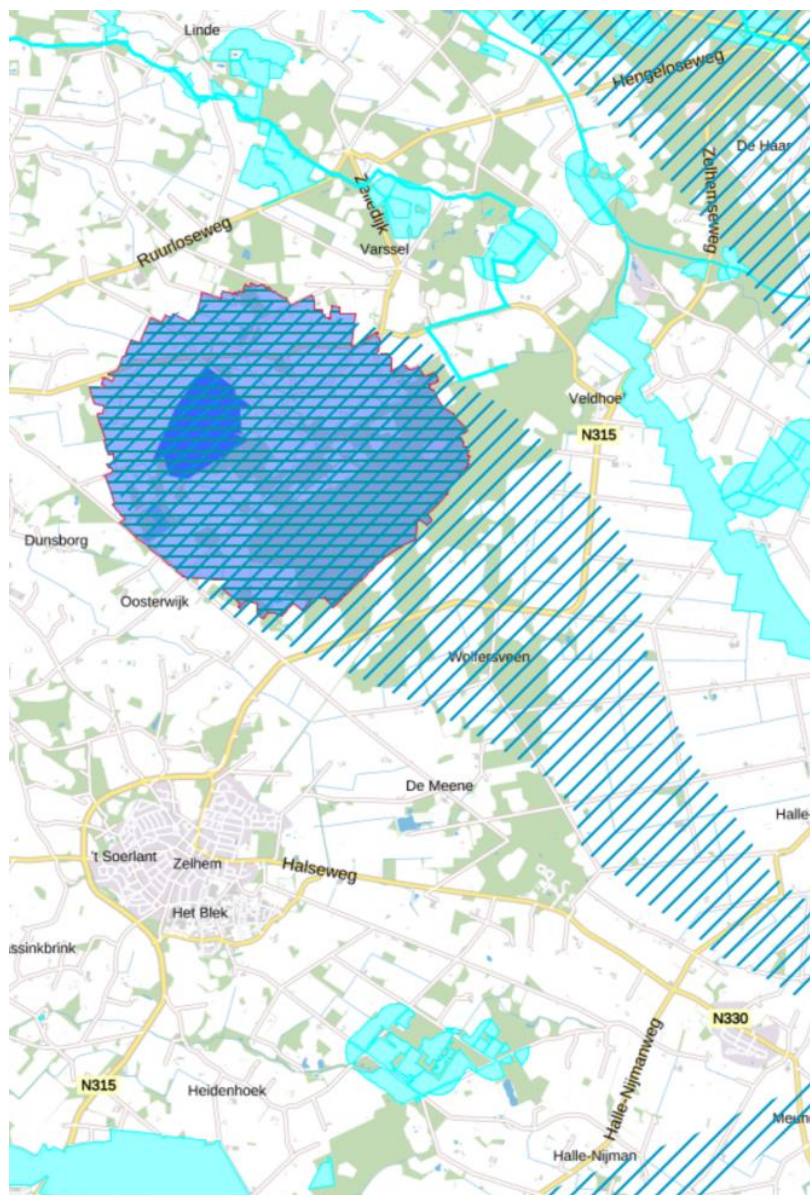
bossen en weilanden. Ten aanzien van de wegen is het doel de beleving van het landschap vanaf doorgaande wegen te bevorderen.

De voorgenomen ontwikkeling tast de aanwezige kernwaarden niet aan en de beleving van het landschap zal grotendeels behouden blijven en versterkt worden met de bomencompensatie.

Water en Milieu

Binnen het plangebied ligt een intrekgebied. In de verordening is bepaald dat een bestemmingsplan, gelegen binnen een intrekgebied, geen bestemmingen krijgt die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maakt. Onderhavig inpassingsplan voorziet niet in een dergelijke bestemming.

Binnen het plangebied zijn ook gebieden aangewezen met de waterfuncties ((Beschermingszone) Natte landnatuur, Water als verbinder, Hoogst ecologisch niveau wateren en Specifiek ecologische doelstelling wateren). Deze gebieden maken ook onderdeel uit van het Gelders Natuurnetwerk. In paragraaf 5.7 wordt daar nader op ingegaan.

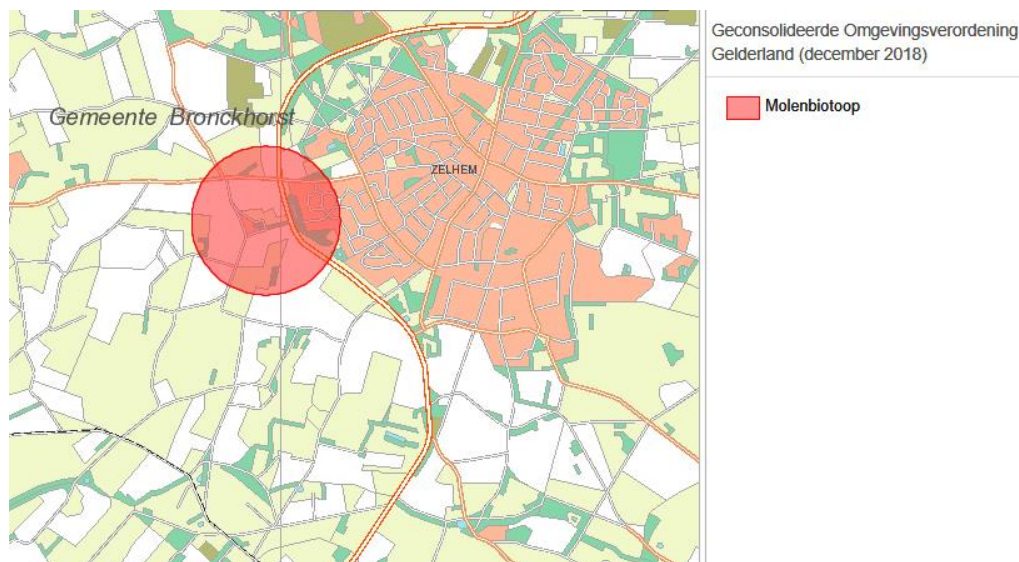


- /// **Intrekgebieden**
 Thema: waterbescherming, water, waterkwaliteit
 Gebiedsbegrenzing: indicatief
- **Functies van water**
 Thema: waterbescherming, water
 Gebiedsbegrenzing: exact

Figuur 3.3 Themakaart Regels Water en Milieu (bron: Omgevingsverordening Provincie Gelderland)

Erfgoed

Ten westen van Zelhem ligt een molen. Het tracé van de weg ligt binnen de molenbiotop. Hierbinnen is geen nieuwe bebouwing of beplanting toegestaan die de windvang belemmert. Binnen het plangebied zal geen nieuwe bebouwing en beplanting aangelegd worden binnen de molenbiotop.

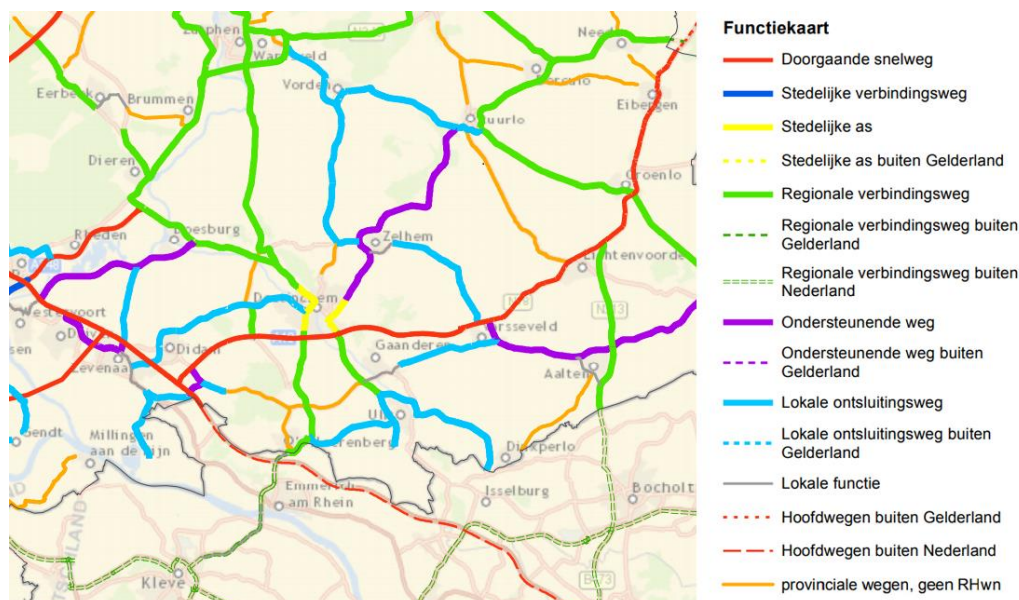


Figuur 3.4 Themakaart Regels erfgoed (bron: Omgevingsverordening Provincie Gelderland)

3.2.3 Functioneel kader wegennet Gelderland, Wegennetvisie

In het Functioneel kader wegennet Gelderland beschrijft de provincie hoe ze met haar wegennet om wil gaan. In het Functioneel kader wegennet Gelderland is het regionale hoofdwegennet beschreven en getekend op kaarten. Dat zijn voornamelijk provinciale wegen, maar ook de rijkswegen en een aantal gemeentelijke wegen vervullen een belangrijke economische functie voor de provincie. Uitgangspunt is dat provincie Gelderland vooral investeert in die wegen die een belangrijke rol vervullen voor de economische bereikbaarheid.

Behalve om woon-werkverkeer, gaat het ook om verkeer voor het leveren van diensten en goederen.



Figuur 3.5 Afbelding functiekaart

Binnen het functionele kader heeft de N315 Doetinchem-Ruurlo de status van een ondersteunende weg. Een ondersteunende weg is een weg waarover geen beleidsmatig

gewenste voorkeursroute is geprojecteerd, maar die in bijzondere omstandigheden wel een alternatief kan zijn van een voorkeursroute. De bijzondere omstandigheid varieert per ondersteunende weg. Een ondersteunende weg is vaak een parallelle route van een doorgaande snelweg, regionale verbindingsweg of stedelijke as. Bepalend voor het inzetten van een weg als ondersteunende weg zijn aspecten van leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, landschap) en verkeersveiligheid. Deze wegen zijn te categoriseren en uit te voeren als gebiedsontsluitingsweg of een goed ingerichte erftoegangsweg en hebben in de regel geen prioriteit.

Toetsing

De N315 Doetinchem-Ruurlo heeft de status van ondersteunende weg. In dit specifieke geval is een inrichting van gebiedsontsluitingsweg gewenst. Onderhavig plan draagt bij aan de gewenste inrichting van deze weg.

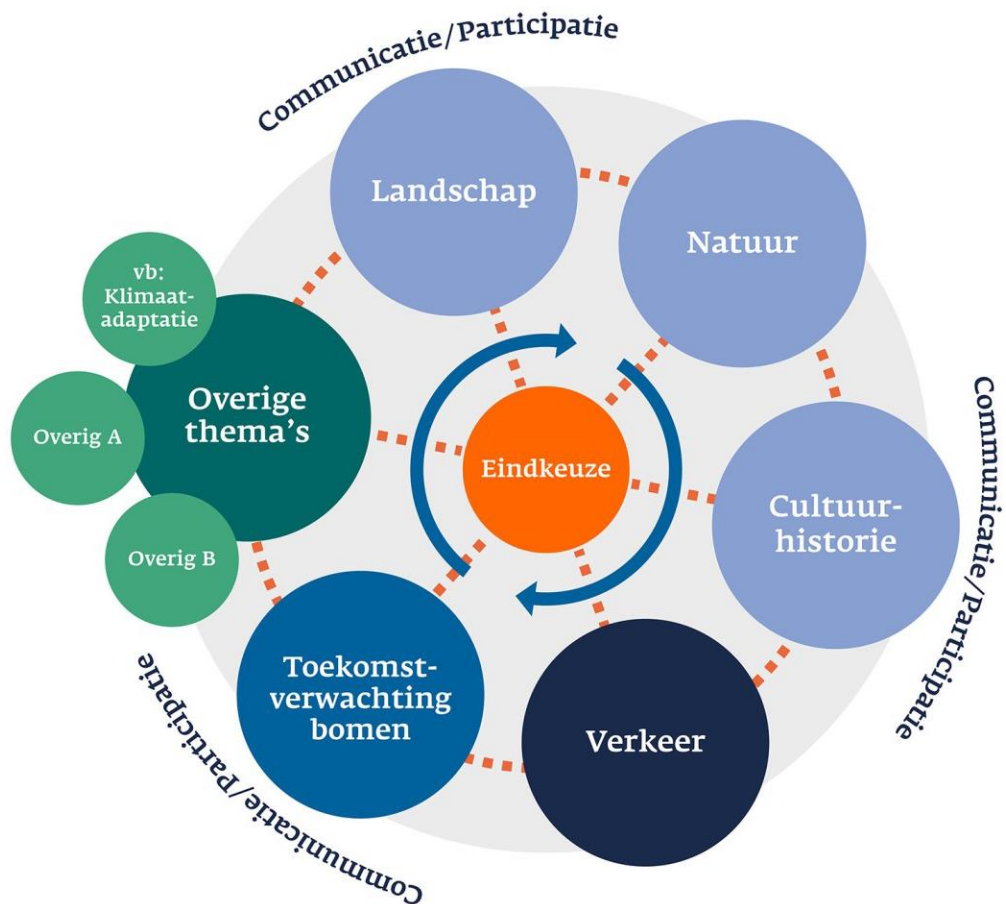
3.2.4 Provinciale Werkwijze Bomen langs provinciale wegen

In Provincie Gelderland is een 'werkwijze bomen langs provinciale wegen' uitgewerkt en vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 30 maart 2021. Deze werkwijze maakt duidelijk hoe provincie Gelderland omgaat met bomen langs wegen in relatie tot verkeersveiligheid, landschap, natuur en cultuurhistorie. Alleen in het uiterste geval kunnen gezonde bomen worden gekapt, bijvoorbeeld ten behoeve van de verkeersveiligheid. Bij ieder groot onderhoud aan een provinciale weg verkent de provincie hoe de natuurwaarden kunnen worden versterkt. Die versterking wordt geïntegreerd in het groot onderhoud. Ook geeft de Werkwijze richting aan het betrekken van de omgeving bij besluitvorming over bomen langs provinciale wegen. De Werkwijze sluit hiermee aan bij de Gelderse participatieaanpak.

Er is een uniforme werkwijze uitgewerkt waarin project-specifieke thema's zijn bepaald aan de hand van de thema's die zijn genoemd in het Ambitieweb, een tool van de aanpak Duurzaam GWW (Grond- weg- en waterbouw). Op basis van een analyse van elk van deze thema's, wordt per project/wegvak voor elk van deze thema's een principekeuze geformuleerd. Daarna volgt een integrale afweging waarin de principekeuzes tegen elkaar worden afgewogen.

De bedoeling van deze werkwijze is dat afwegingen over bomen langs wegen voor de verschillende projecten zo transparant en uniform mogelijk worden uitgevoerd. Tegelijkertijd blijft de provincie recht doen aan de lokale situatie: maatwerk dus.

In navolgende afbeelding is het afwegingskader schematisch weergegeven.



Figuur 3.6: Afwegingskader

Toetsing

Het integraal inrichtingsplan voor de N315 is in lijn met de provinciale werkwijze opgesteld. Uit een inventarisatie is gebleken dat er momenteel ca. 1.200 bomen in de obstakelvrije zone van de weg staan. Er is een inrichtingsplan gemaakt waarmee maatwerk is geleverd om zoveel mogelijk bomen te handhaven. Het huidige wegprofiel, de positie, vitaliteit en waarde voor landschap, net als thema's als landschap, cultuurhistorie en natuur zijn hierbij gewogen. Ook is voorzien in een uitgebreide landschappelijke inpassing waarbij er aanmerkelijk meer nieuwe bomen aangeplant worden, dan er gekapt worden. Het inrichtingsplan is tot stand gekomen in samenwerking met een werkgroep, waarin aan- en omwonenden, belangengroepen en de drie gemeenten betrokken zijn.

3.2.5 Conclusie provinciaal beleid

Het plan is niet in strijd met het provinciaal beleid en de provinciale verordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Berkelland

De Structuurvisie Berkelland 2025 is het kader voor de ontwikkeling in de gemeente Berkelland tot 2025. Deze visie geeft richting aan de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente. Het is een integrale visie die geldt voor het grondgebied van de hele gemeente. Een uitgangspunt is het behouden van de rust, de variatie en de kleinschaligheid van het woningaanbod.

De gemeente Berkelland heeft twee grote verkeersaders en diverse ontsluitingswegen en verbindingswegen, maar ook een spoorverbinding met een station in Ruurlo. Om Berkelland te beschermen voor verkeersonveiligheid en overlast van het verkeer is het van belang het verkeer zo veel mogelijk te concentreren op de duurzaam veilig ingerichte verkeersaders. Verblijfsgebieden kunnen dan zo ingericht worden dat de rust, variatie en kleinschaligheid van de gemeente behouden blijft.

Toetsing

De N315 is een van de ontsluitingswegen in de gemeente Berkelland. Het verbeteren van de weg inclusief het bevorderen van de verkeersveiligheid sluit aan bij het beleid zoals neergelegd in de structuurvisie.

3.3.2 Structuurvisie Bronckhorst

De Structuurvisie Bronckhorst vindt zijn basis in de Structuurvisie bebouwd gebied en het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) voor de gemeenten Bronckhorst, Lochem en Zutphen. In de visie wordt onderscheid gemaakt in grote kernen, kleinere kernen, buurtschappen en overig buitengebied. Met het LOP willen de drie gemeenten zich inzetten voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van het landschap. Het landschap, de ecologie, duurzame economie, culturele identiteit en leefbaarheid moeten in het plangebied van het LOP een stimulans krijgen. De gemeenten willen de sterke kenmerken van het landschap zo mogelijk versterken, de zwakkere plekken verstevigen en samenhang en verscheidenheid aanbrengen zodat het buitengebied met al zijn verschillen een eenheid vormt.

Toetsing

De N315 is aangeduid als werk- en transportroute en als sociaal-economische route. De weg loopt door diverse gebieden zoals verwevingsgebied en overig landelijk gebied.

De werk- en transportroute heeft primair een functie voor stromen en afwikkelen van transport- en werkverkeer. Deze wegen hebben als primair doel het ontsluiten van werk- en transportgebieden naar de hoofdwegen A18/N18, A50 en A1. Het gaat hier om 80 km/u wegen buiten de bebouwde kom en 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom.

De sociale en economische routes hebben primair een verbindende functie voor het verbinden van kernen met bovenlokale voorzieningen en kernen onderling. Het gaat hier om 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom en 30 km/u wegen binnen de bebouwde kom.

De verbetering aan de weg draagt bij aan de bovengenoemde functies van de weg. Daarnaast wordt middels de bomcompensatie de kenmerken van het landschap versterkt.

3.3.3 Structuurvisie Doetinchem

De structuurvisie van Doetinchem schetst een beeld van de huidige ruimtelijke situatie en gaat zowel in op de kwaliteiten als op onderdelen waar verbeteringen denkbaar zijn. Er worden ruimtelijke kaders geschetst waarbinnen de gemeente Doetinchem de komende jaren wil werken. De in de visie opgenomen vier thema's drukken stuk voor stuk uit waar de gemeente voor staat. Het gaat om de thema's Beherend ontwikkelen van stand en land, Kwaliteit en beleving, Economische kansen en Doetinchem en haar omgeving.

De gemeente legt het accent op beheer in plaats van op ontwikkeling. Het stopzetten van de kwantitatieve ontwikkeling wordt door de gemeente opgepakt als kans voor een kwalitatieve ontwikkeling. De uitdaging is om Doetinchem aantrekkelijk te houden voor bewoners, bezoekers en de mensen die er hun geld verdienen.

Het buitengebied is attractief voor de recreant. De recreant zoekt naar de mooiste routes door het landschap om te genieten van natuur, cultuurhistorische relictten en het kenmerkende boerderijenlandschap van de Achterhoek en de Liemers en trekt zich daarbij weinig aan van de gemeentegrenzen. De beleving van bezoekers en bewoners is bij al dit soort zaken cruciaal. In de structuurvisie ligt de focus op die beleving. Om tegen de trend in van bevolkingsafname, vergrijzing en wellicht ook een lichte mate van versobering, aantrekkelijk te blijven als gemeente, is het noodzakelijk om bestaande kwaliteiten te versterken en nieuwe kwaliteiten aan te boren.

Als centrumgemeente vervult Doetinchem een belangrijke rol. Goede verbindingen met de buurgemeenten zijn daarbij noodzakelijk om iedereen mee te laten profiteren van het aanbod in Doetinchem.

Toetsing

Met het voorliggende plan worden de kwaliteiten van het landschap niet aangetast en kan met bomencompensatie verbeterd worden. Met het beplantingsplan wordt ruim meer gecompenseerd dan nodig is. Er vindt hierbij compensatie plaats voor toekomstige uitval. Daarnaast zorgt de verbetering van de weg ervoor dat de verbindingen binnen de regio behouden blijven en verbeteren.

3.3.4 Conclusie gemeentelijk beleid

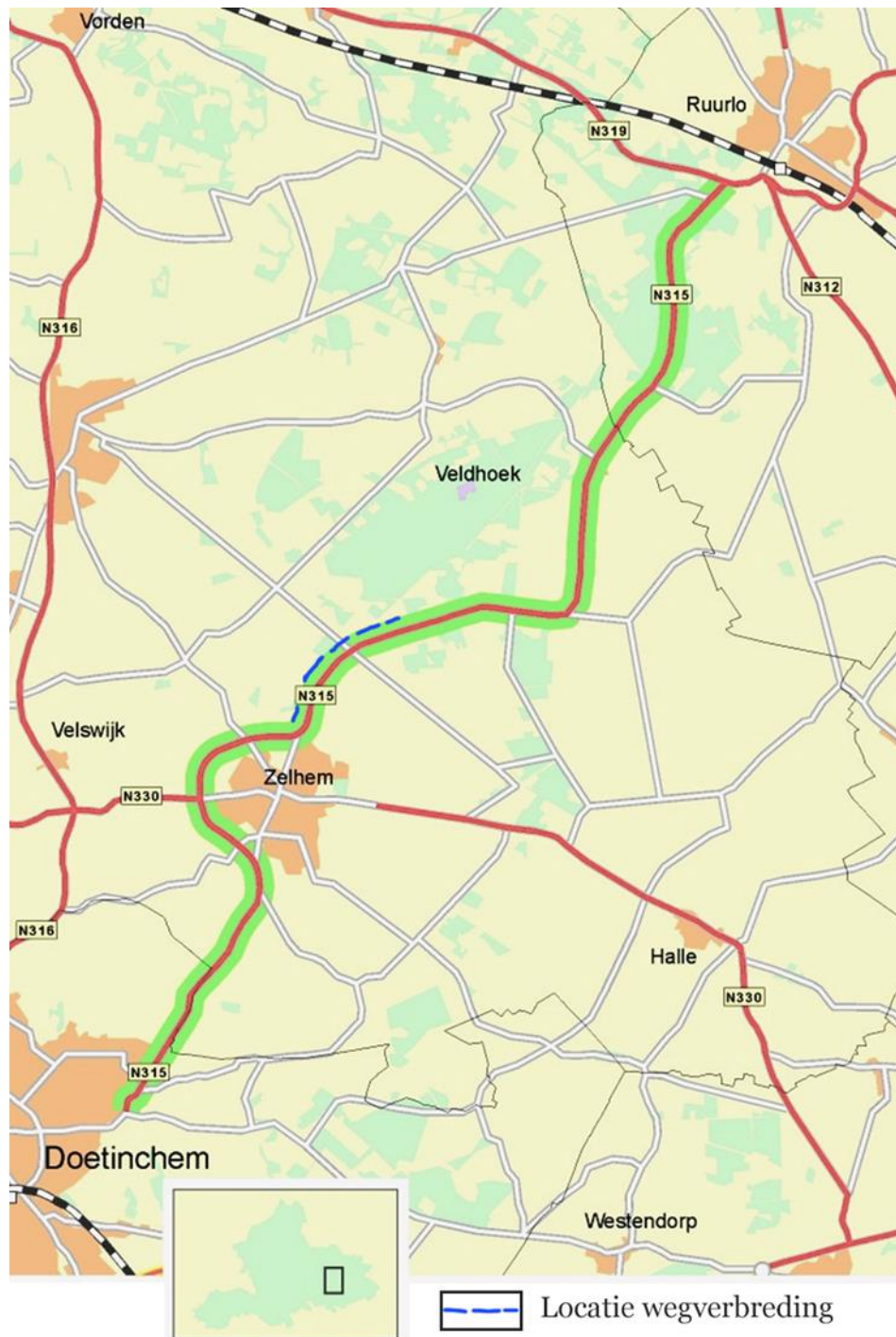
Dit inpassingsplan is niet in strijd met het ruimtelijk beleid van de drie gemeenten.

4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving algemeen

Het gedeelte van de N315 waarop dit inpassingsplan betrekking heeft, betreft de provinciale weg tussen Doetinchem en Ruurlo. De weg is ongeveer 17 km lang en ligt in de gemeenten Doetinchem, Bronckhorst en Berkelland. Provincie Gelderland hanteert een trajectaanpak voor al haar provinciale wegen. In het kader van het benodigde reguliere onderhoud, is enkele jaren geleden een trajectverkenning uitgevoerd van de provinciale weg N315 van Doetinchem naar Ruurlo (ook bekend als traject 126). Hieruit is gebleken dat het gewenst was om naast het reguliere onderhoud enkele aanpassingen aan de weg aan te brengen. In dit kader is een integraal inrichtingsplan uitgewerkt voor de hele weg.

Omdat het inrichtingsplan echter tevens het kappen van bomen langs de provinciale weg inhoudt, moest er worden gewacht op de uitwerking van het de nieuwe algemene provinciale werkwijze voor de omgang met bomen langs provinciale wegen. Omdat met het onderhoud van de N315 niet kon worden gewacht tot na de vaststelling van dit nieuwe beleid (dit is voorjaar 2021 vastgesteld, zie paragraaf 3.2.4 voor een bespreking hiervan), is besloten om het plan te splitsen in twee fases.



Figuur 4.1 Traject van het PIP

Fase 1

De eerste fase betrof, naast het onderhoud, uitsluitend de planonderdelen die niet interfereerde met de nieuwe provinciale werkwijze bomen en ook niet of slechts beperkt afweken van de geldende planologische regelingen. De eerste fase omvatte hiermee het groot onderhoud aan de asfaltverharding en de aanpak van enkele specifieke knelpunten, te weten de aansluiting van enkele zijwegen en uitritten, de vormgeving van rotondes en de vervanging van de brug.

Meer concreet zijn voor fase 1 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- asfalt is vernieuwd over bijna de gehele lengte van de weg, waarbij de bovenlaag is vervangen;
- borden voor bewegwijzering zijn (waar nodig) vervangen;
- er is onderhoud aan openbare verlichting uitgevoerd;
- de aansluitingen van de Schovenweg, Wassinkbrinkweg, Terborgseweg en Heidenhoekweg zijn verbeterd, door deze te verbreden of te verplaatsen;
- de bestaande brug over de Veengoot is vervangen en verbreed en de weg is aangepast;
- de rotondes in de rondweg om Zelhem zijn verruimd. Het gaat om de rotondes Ruurloseweg, Hengeloseweg, Hummeloseweg en Stikkenweg.

Deze onderdelen zijn in het voorjaar 2021 allemaal uitgevoerd en gerealiseerd. Een deel van het werk kon nog niet worden uitgevoerd, omdat een nieuw bomenbeleid in de maak was. Begin 2021 is de vernieuwde 'Werkwijze bomen langs provinciale wegen' vastgesteld. Daarna kon verder worden gegaan met fase 2 van de N315: aanplant bomen en struiken.

Fase 2

De overige planonderdelen maken deel uit van fase 2. In deze fase van het onderhoud aan de N315 Doetinchem - Ruurlo verbreedt de provincie het wegvak boven Zelhem (tussen km 12.4 - 14.1), op enkele plaatsen richt ze de wegbermen verkeersveiliger in en ze investeert in de natuur en het landschap langs de gehele provinciale weg tussen Doetinchem en Ruurlo. Ten behoeve hiervan is een integraal inrichtingsplan opgesteld.

Onderdeel van dit inrichtingsplan is het kappen van een aantal bomen, maar ook de realisatie van nieuw groen en de aanplant van nieuwe bomen ter vervanging van de te kappen bomen en de realisatie van groen ten behoeve van de versterking van het landschap, de cultuurhistorische waarden en de natuur. In het kader van dit inrichtingsplan is de aankoop van gronden nodig.

Meer concreet betreft fase 2 de volgende onderdelen:

- Het verbreden van het weggedeelte tussen km 12.4 en 14.1 (het weggedeelte direct ten noorden van Zelhem) naar een profiel van 6,85 meter breed. Onderdeel van de wegverbreding vormt het asfaltonderhoud. Met de verbreding voldoet de N315 overal aan de minimaal vereiste wegbreedte en dat maakt de weg veiliger. Aan de noordwestelijke zijde van de rijbaan (waar geen fietspad ligt) maakt de Provincie de weg breder. Daarvoor moeten er bomen weggehaald worden.
- Het uitvoeren van het integraal inrichtingsplan. In dit kader worden het volgende gerealiseerd:
 - Houtsingels met boomvormers en onderbegroeiing 19.476 m²
 - Bomen in rij 178 stuks (kap 112-117 stuks)
 - Boomvormers in houtsingel 1.132 stuks
- De bermen worden voorzien van afwaterend geprofileerd en de draagkracht verbeterd (veiligheid en doorstroming).
- Er dienen kabels en leidingen verlegd te worden.

- Het plaatsen van houten geleiderails in de buitenbochten bij de Aaltenseweg (km 13.4) en de Oude Zelhemseweg (km 21.8). Hiermee worden twee bochten veiliger gemaakt. Dat is nodig, aangezien de bomen daar te dicht op de weg staan. Met het plaatsen van een geleiderail wordt de verkeersveiligheid vergroot. Om ruimte te maken voor die geleiderail, moeten enkele bomen worden gekapt. Als er geen geleiderail geplaatst zou worden, dan zouden veel meer bomen gekapt moeten worden om de verkeerssituatie op deze plaatsen veiliger te maken. Anders gezegd, het plaatsen van een geleiderail kost enkele bomen maar spaart de bomen die erachter staan.
- Bomen kappen: Langs de N315 staan ruim 1.200 bomen op korte afstand van de rijbaan. De meeste bomen vormen geen direct gevaar voor de verkeersveiligheid en kunnen blijven staan, deels na het nemen van aanvullende maatregelen zoals het plaatsen van geleiderails. Voor ongeveer 40 tot 45 bomen blijft kap onvermijdelijk:
 - circa 30-35 bomen bij de wegverbreding boven Zelhem
 - circa 10 bomen voor het plaatsen van een geleiderail in 2 buitenbochten (Aaltenseweg en Oude Zelhemseweg).
 Daarnaast worden nog circa 70 bomen gekapt omdat de conditie van deze bomen onvoldoende is (Compartiment D: Dit betreft het wegtraject tussen km 16,27 - 18,1. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Bronckhorst).
- Om het integraal inrichtingsplan te kunnen realiseren is de aankoop van ongeveer 20.500 m² grond nodig.

Eindresultaat

Met dit inpassingsplan wordt bereikt dat de gehele N315 tussen Doetinchem en Ruurlo in een passende planologische regeling is gelegd. Ook kan het inpassingsplan als basis dienen om in het uiterste geval de benodigde gronden te kunnen onteigenen, mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet volledig slagen.

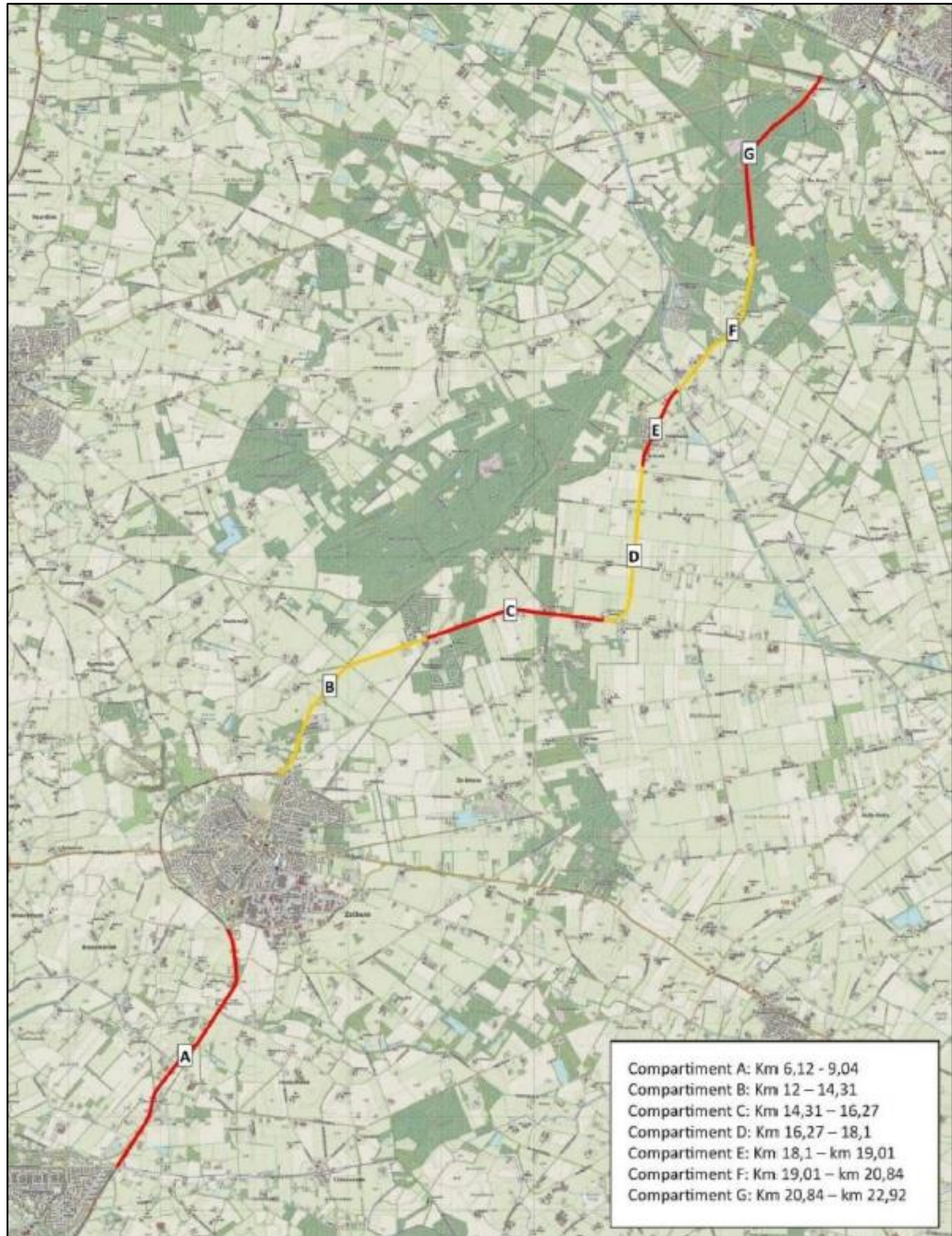
4.2 Integraal inrichtingsplan

Langs de N315 staan relatief veel bomen dicht op de weg. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid. Daarnaast hebben de bomen landschappelijke en ecologische waarden. Om een goede afweging te kunnen maken heeft de provincie een integraal inrichtingsplan laten opstellen¹.

In het integraal inrichtingsplan zijn de thema's landschap, verkeersveiligheid en vitale groenstructuur, ecologie en draagvlak afgewogen. Op grond van werksessies met onder andere bewoners zijn er meerdere varianten opgesteld. Uiteindelijk hebben deze varianten geleid tot een integraal inrichtingsplan.

Aangezien de N315 verschillende gebieden met diverse belangen doorkruist, is ervoor gekozen de weg op te delen in zeven compartimenten. Op onderstaande afbeelding is deze opdeling te zien.

¹ Eelerwoude, Integraal inrichtingsplan N315, Projectnummer 202327, 13 februari 2023



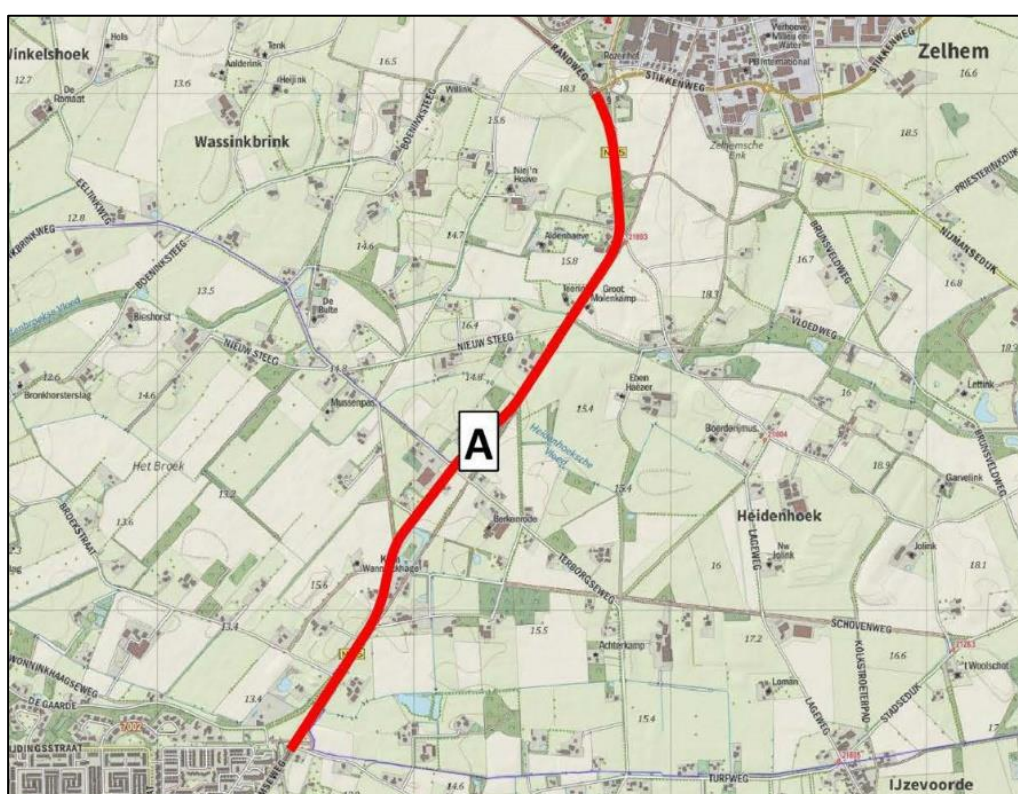
Locatie compartimenten (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

- Compartiment A: Dit betreft het wegtraject tussen km 6,12 en 9,04. Dit deelgebied ligt deels binnen de gemeente Doetinchem en deels binnen de gemeente Bronckhorst. De begrenzing van het compartiment is bepaald door de unieke landschappelijke kenmerken die dit compartiment karakteriseert.
- Compartiment B: Dit betreft het wegtraject tussen km 12 en 14,31. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Bronckhorst. De begrenzing ervan is bepaald door de specifieke opgave voor wegverbreding en unieke landschappelijke kwaliteiten.
- Compartiment C: Dit betreft het wegtraject tussen km 14,31 – 16,27. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Bronckhorst. De begrenzing is bepaald door unieke landschappelijke kwaliteiten.

- Compartiment D: Dit betreft het wegtraject tussen km 16,27 – 18,1. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Bronckhorst. De begrenzing is bepaald door unieke landschappelijke kwaliteiten.
- Compartiment E: Dit betreft het wegtraject tussen km 18,1 – 19,01. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Bronckhorst. De begrenzing is bepaald door unieke landschappelijke kwaliteiten.
- Compartiment F: Dit betreft het wegtraject tussen km 19,01 – 20,84. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Berkelland. De begrenzing is bepaald door unieke landschappelijke kwaliteiten.
- Compartiment G: Dit betreft het wegtraject tussen km 20,84 – 22,94. Dit deelgebied ligt geheel binnen gemeente Berkelland. De begrenzing is bepaald door unieke landschappelijke kwaliteiten.

Bij elk compartiment is een integrale afweging tussen belangen gemaakt. Landschap en cultuurhistorie, verkeersveiligheid, natuur en sociale relevantie zijn aspecten die onderdeel uitmaken van deze belangenafweging.

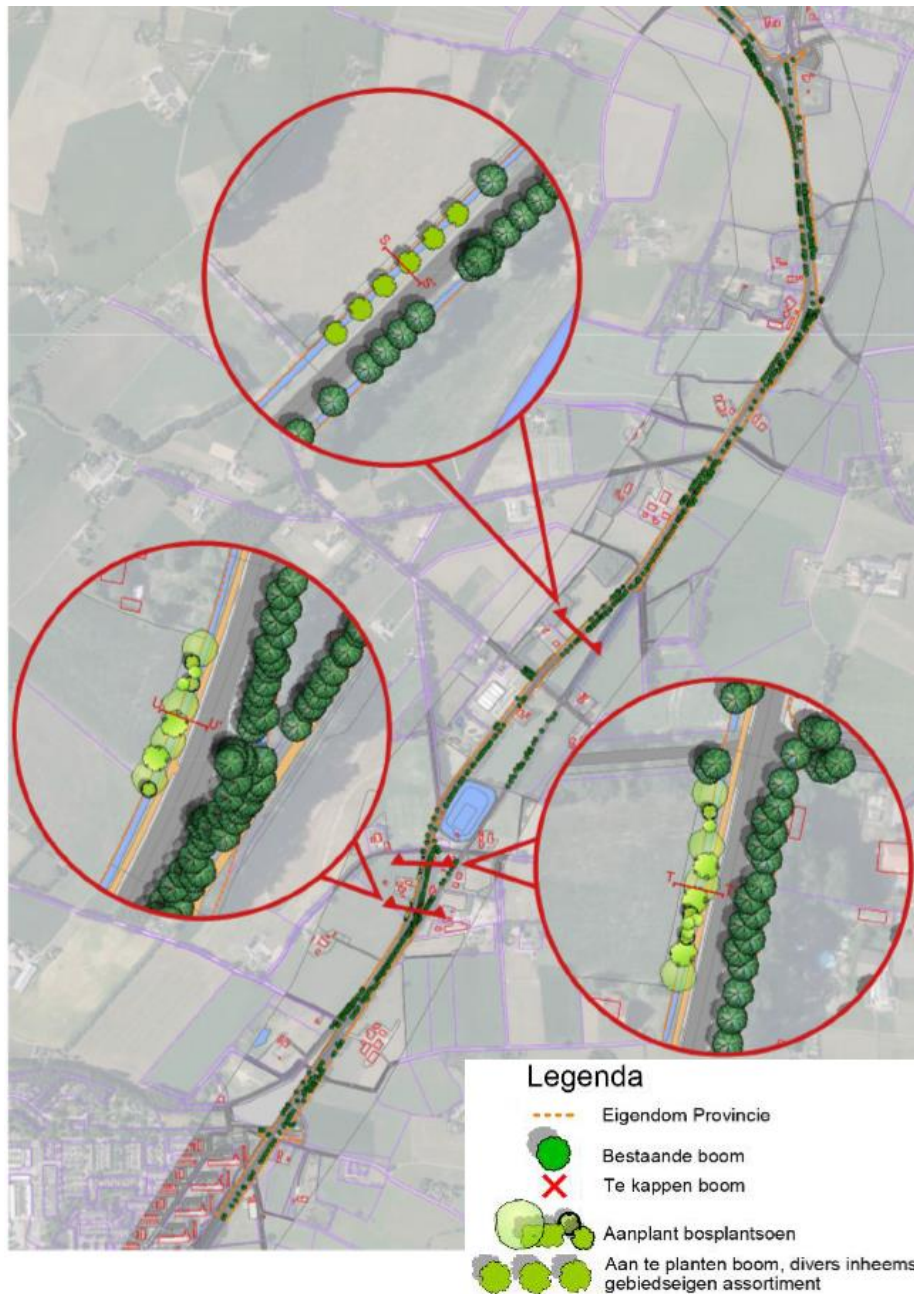
Compartiment A



Ligging compartiment A (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment:

- houtsingels met bosplantsoen: geen kap en 428 m² wordt aangeplant;
- bomen in rij: één boom wordt gekapt en 25 bomen worden aangeplant;
- boomvormers in houtsingel: geen kap en 54 stuks boomvormers worden aangeplant.



Beplantingsplan compartiment A (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

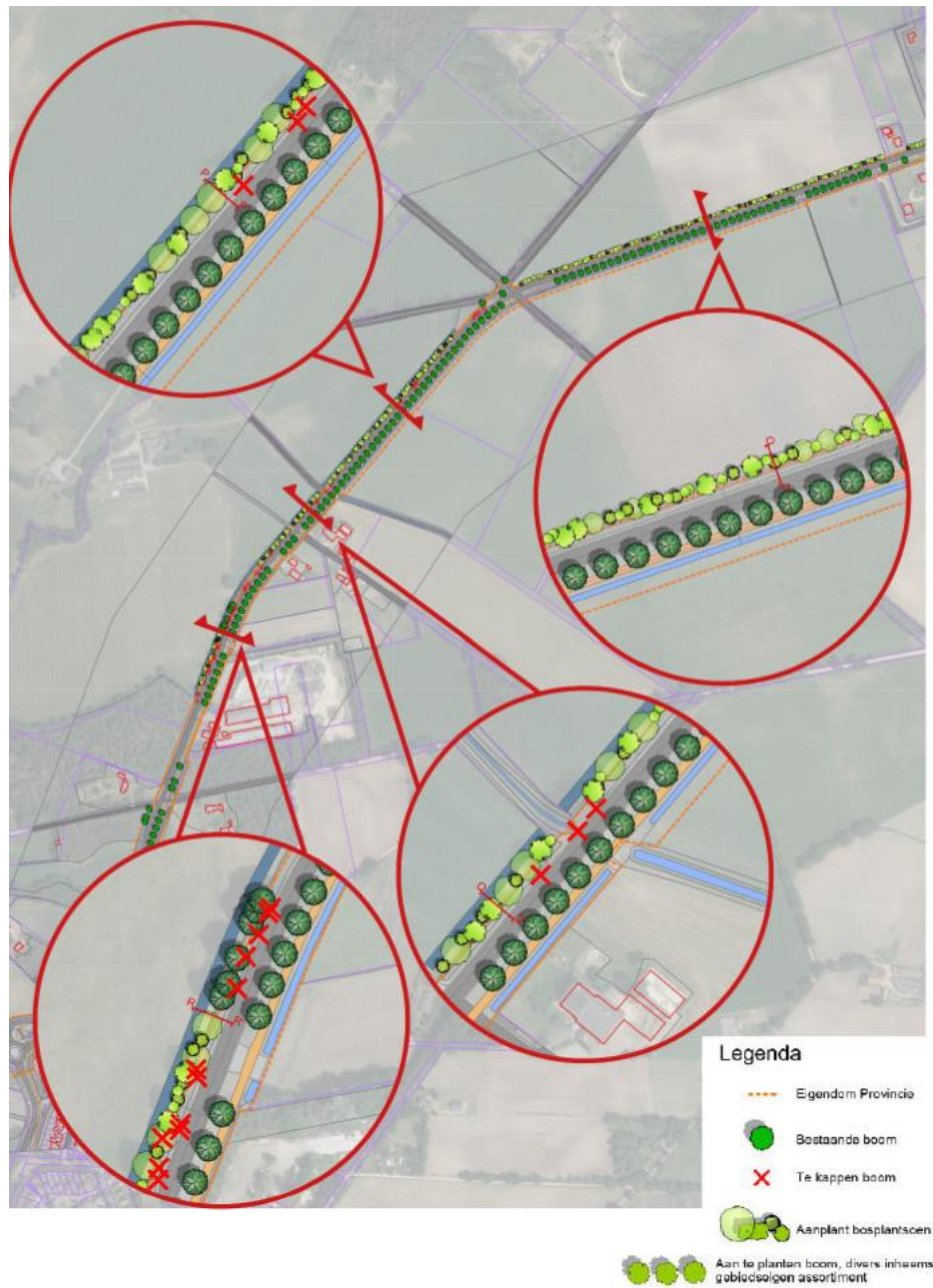
Compartiment B



Ligging compartiment B (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Houtsingels met bosplantsoen: geen kap en 4730 m² wordt aangeplant.
- Bomen in rij: 30 tot 35 bomen worden gekapt en er worden geen bomen aangeplant.
- Boomvormers in houtsingel: geen kap en 591 stuks boomvormers worden aangeplant.



Beplantingsplan compartiment B (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

Compartiment C



Ligging compartiment C (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Houtsingels met bosplantsoen: geen kap en er wordt 2.490 m² aangeplant.
- Boomvormers in houtsingel: geen kap en er worden 326 stuks boomvormers aangeplant.



Beplantingsplan compartiment C (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

Compartiment D



Ligging compartiment D (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Bomen in rij: 71 bomen worden gekapt en er worden 132 bomen aangeplant.

Eén boom is ondertussen al gekapt.



Bepantingsplan compartiment D (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Bomen in rij: 71 bomen worden gekapt en er worden 132 bomen aangeplant

Compartiment E



Ligging compartiment E (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

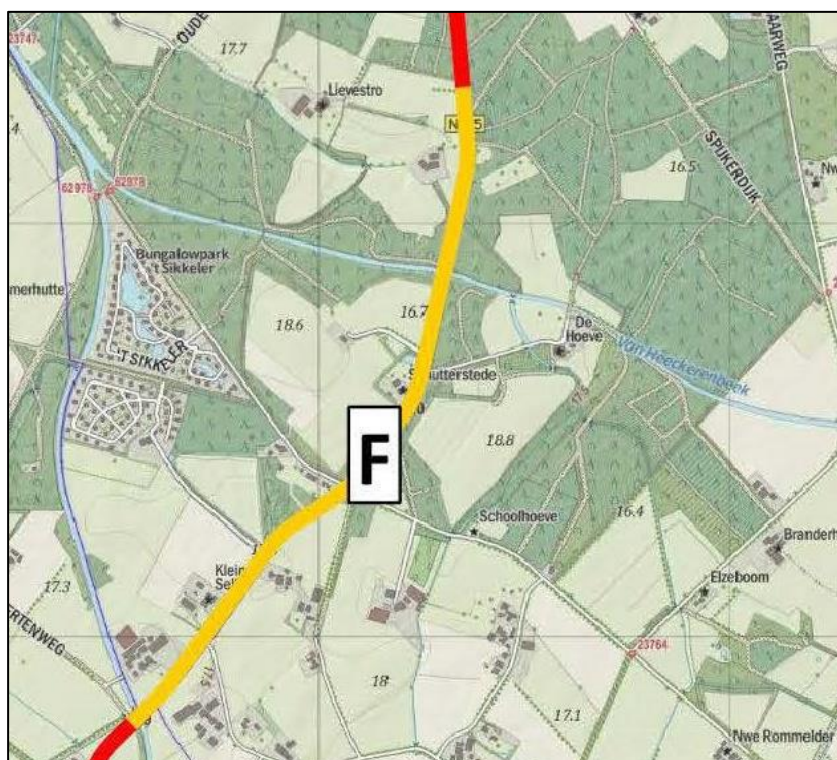
De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Houtsingels met bosplantsoen: er is geen kap en er wordt 453 m² aangeplant.
- Bomen in rij: er worden geen bomen gekapt en er worden 21 bomen aangeplant.
- Boomvormers in houtsingel: er is geen kap en er worden 77 stuks boomvormers aangeplant.



Bepantingsplan compartiment E (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

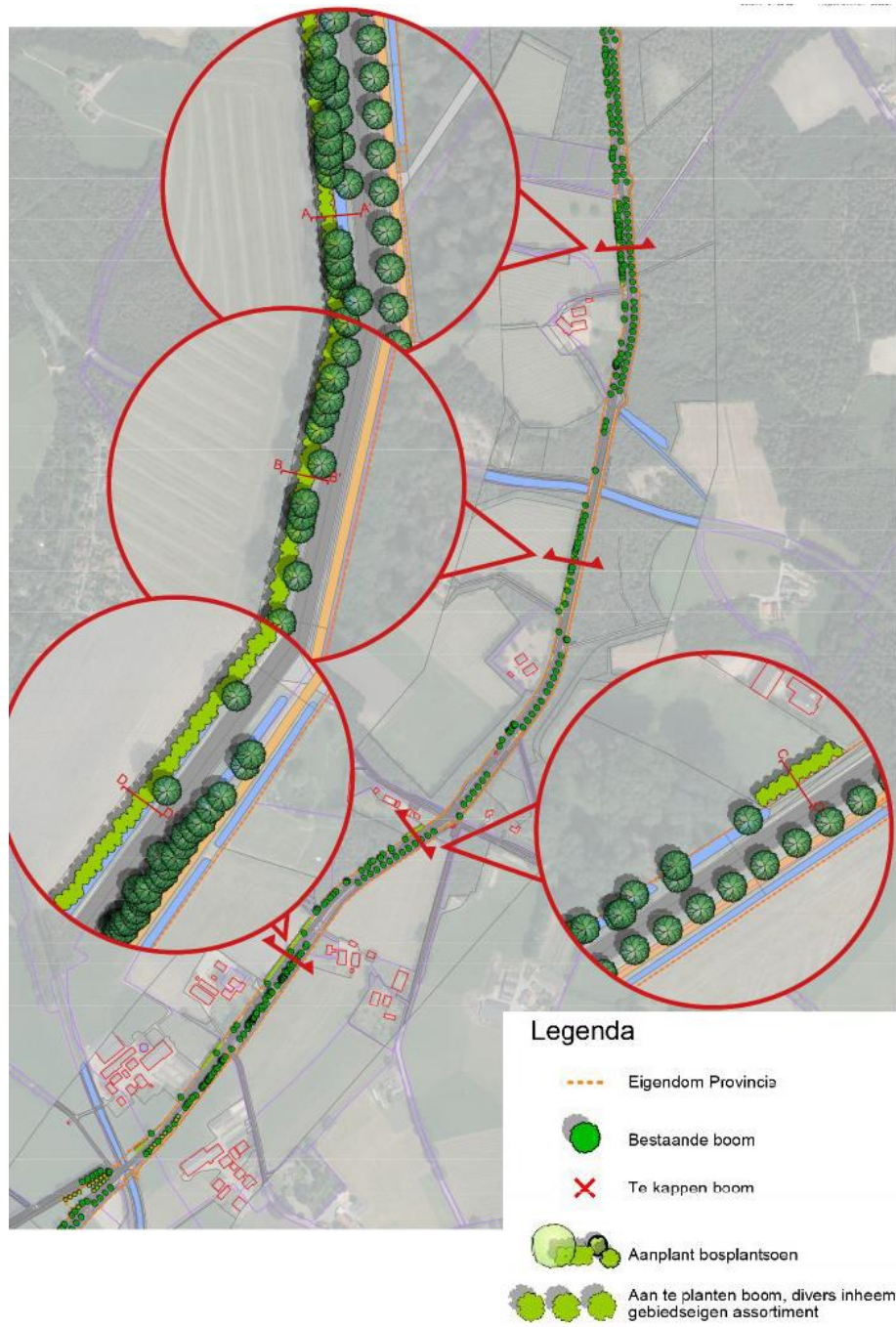
Compartiment F



Ligging compartiment F (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

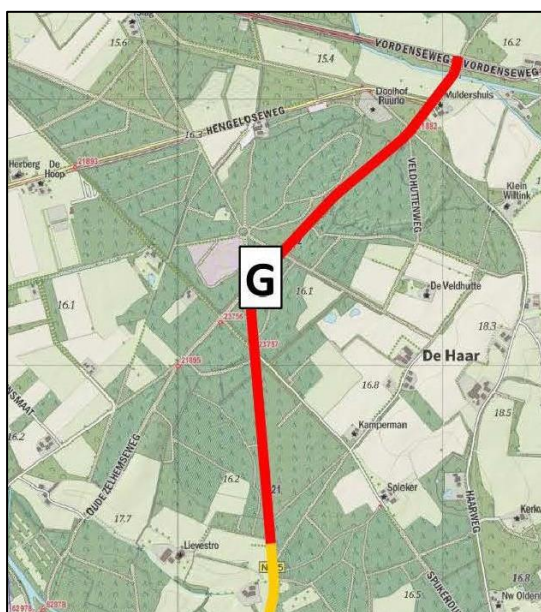
De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Houtsingels met bosplantsoen: er is geen kap en er wordt 2,381 m² aangeplant.
- Bomen in rij: er wordt één boom gekapt en geen bomen aangeplant.
- Boomvormers in houtsingel: er is geen kap en er worden 84 stuks boomvormers aangeplant.



Bepantingsplan compartiment F (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

Compartiment G



Ligging compartiment G (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

De afweging tussen de verschillende belangen maakt dat provincie Gelderland de volgende acties gaat uitvoeren in dit compartiment.

- Bomen in rij: 9 m² wordt gekapt en er worden geen nieuwe stuks aangeplant.

Herplant kan niet binnen de gemeente Berkelland en vindt elders langs het traject plaats.



Beplantingsplan compartiment G (bron: Integraal inrichtingsplan N315, Eelerwoude).

Samenvattend is in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de te kappen en aan te planten beplanting van het totale plangebied langs de N315 tussen Doetinchem en Ruurlo.

Groenstructuren compartiment A	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en lichte onderbegroeiing	0 m ²	460 m ²
Bomen in rij	1 stuks	25 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	54 stuks
Groenstructuren compartiment B	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en lichte onderbegroeiing	0 m ²	4730 m ²
Bomen in rij	30-35 stuks	0 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	591 stuks
Groenstructuren compartiment C	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en lichte onderbegroeiing	0 m ²	2490 m ²
Bomen in rij	0 stuks	0 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	326 stuks
Groenstructuren compartiment D	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en lichte onderbegroeiing	0 m ²	0 m ²
Bomen in rij	71 stuks	132 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	0 stuks
Groenstructuren compartiment E	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en dichte onderbegroeiing	0 m ²	453 m ²
Bomen in rij	0 stuks	21 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	77 stuks
Groenstructuren compartiment F	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en dichte onderbegroeiing	0 m ²	1965 m ²
Bomen in rij	1 stuks	0 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	84 stuks
Groenstructuren compartiment G	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en dichte onderbegroeiing	0 m ²	0 m ²
Bomen in rij	9 stuks	0 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	0 stuks
Totaal	kap	aanplant
Houtsingels met boomvormers en onderbegroeiing	0 m ²	19476 m ²
Bomen in rij	112-117 stuks	178 stuks
Boomvormers in houtsingel	0 stuks	1132 stuks
Totaal aantal bomen in rij en boomvormers in houtsingel samen	112-117 stuks	1310 stuks

Er wordt bij de aanplant onderscheid gemaakt tussen bomen(rijen) en houtsingels met boomvormers en dichte onderbegroeiing. Een singel wordt namelijk altijd aangeplant met een mix van inheemse bomen en een inheemse struiklaag als onderlaag van bosplantsoen. Voor de aanplant van de houtsingel worden een aantal grotere boomvormers geplant met een onderlinge afstand van 10 meter in de houtsingel. Dit, zodat de houtsingel al een aantal redelijk grote toekomstbomen heeft en de singel een meer volwassen uitstraling heeft bij aanplant.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan worden aangetoond en moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de in dit verband ruimtelijk relevante onderzoeksaspecten beschreven. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

Er wordt in deze paragrafen diverse keren verwezen naar uitgevoerde onderzoeken. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

5.2 Besluit milieueffectrapportage

5.2.1 Inleiding

Een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrijpende projecten, met als doel om in de besluitvorming het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen. Niet alle ruimtelijke ontwikkelingen vallen onder de m.e.r.(beoordelings)-plicht. Dit is afhankelijk van de toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (verder: Besluit m.e.r.) en de Wet natuurbescherming. Daarin staat beschreven in welke gevallen de milieueffecten van een project nader onderzocht moeten worden om te kunnen beoordelen of het project doorgang kan vinden. Verder kan de plicht van een nader onderzoek volgen uit de mogelijke negatieve gevolgen die een project heeft voor de natuurwaarden binnen de beschermde Natura 2000-gebieden.

In de bijlage van het Besluit m.e.r zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden kan een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan om de milieubelangen te beoordelen.

5.2.2 Toetsing

Voor de vraag of een m.e.r.-plicht geldt, moet allereerst worden beoordeeld of sprake is van een activiteit die wordt genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Voor auto(snel)wegen en de m.e.r.-plicht zijn de categorieën C 1.2, C 1.3 en D 1.2 mogelijk relevant:

- C 1.2: "de aanleg van een autosnelweg of autoweg"; er is geen sprake van de aanleg van een nieuwe autosnelweg of autoweg. Een autoweg is voor de goede orde een weg met een snelheidsregime van 100 km/u. *Hiervan is geen sprake. De weg is immers niet alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en het is ook niet verboden om op de weg te stoppen. Ook worden geen borden autoweg of autosnelweg geplaatst.*

- C 1.3: "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of auto-weg"; *Er is geen sprake van een plan waarbij sprake is van een weg met vier rijstroken.*
- D 1.2, "De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of auto-weg)."; *Er is geen sprake van een plan waarbij sprake is van een weg met vier rijstroken.*

Geconcludeerd kan worden dat de N315 Doetinchem-Ruurlo niet voldoet aan de activiteitsomschrijvingen van deze categorieën, zodat geen m.e.r.-(boordelings)plicht geldt. De omvang van onderhavig plan blijft hiermee ver onder de indicatieve drempelwaarden. Om toch een beeld te krijgen van de mogelijke milieugevolgen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is beoordeeld of de activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hierbij is ingegaan op de volgende onderdelen:

- de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- de kenmerken van het potentiële effect.

Plaats van het project

Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een korte analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn, of gebieden die krachtens nationale en provinciale regels zijn aangewezen. Hieruit ontstaat het volgende beeld:

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn).	Wet natuurbescherming	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebieden. Gelet op de afstand tot andere Natura 2000-gebieden wordt een nadere toetsing niet noodzakelijk geacht (zie ook paragraaf 5.7.2).

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)	Provinciale verordening	Het plangebied ligt voor een deel in GNN/GO gebied. In paragraaf 5.7.2, wordt daar nader op ingegaan. Een nadere toetsing aan de beschermde GNN/GO gebieden, alsmede een toetsing aan de Wet natuurbescherming onderdeel houtopstanden, is uitgevoerd. Met de kap is geen sprake van significante aantasting van de kernkwaliteiten van de GNN/ GO gebieden ter plaatse van de N315 door vermindering van areaal, aantasting van de aaneengeslotenheid of versnippering. Met dit inpassingsplan wordt de compensatie voor de te kappen bomen vastgelegd.
Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid		Het plangebied ligt niet binnen een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	Het plangebied is mogelijk geschikt voor beschermde soorten (zie volgende tabel).

Kenmerken van het potentiële effect

De omgeving van het plangebied kent een aantal kwetsbaarheden. Gezien voorgaande zijn de milieugevolgen voor de volgende aspecten nader beoordeeld:

- natuur: flora en fauna: het plan kan voor wat betreft soortenbescherming leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde flora en fauna (wat betreft gebiedsbescherming worden geen belemmeringen voorzien);
- verkeer: het plan kan leiden tot negatieve milieueffecten op de verkeerssituatie (doorstroming, congestie, etc.);
- geluid: er kan sprake zijn van milieueffecten op de omgeving als gevolg van geluid veroorzaakt door onderhavig plan;
- lucht: er kan sprake zijn van milieueffecten op de omgeving als gevolg van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, veroorzaakt door onderhavig plan;
- archeologie: er kan sprake zijn van negatieve effecten op de archeologische waarden in het plangebied.
- externe veiligheid: er kan sprake zijn van milieueffecten op de omgeving als gevolg van de externe veiligheidsrisico's op de omgeving, veroorzaakt door onderhavig plan;
- bodem: er kan sprake zijn van milieueffecten op de bodem veroorzaakt door onderhavig plan;
- water: bij onderhavig plan neemt de verharding toe en ook is sprake van activiteiten die mogelijk van invloed zijn op waterhuishouding;

Hierna volgt de beoordeling van de genoemde aspecten.

Aspect	Beoordeling milieueffecten
Natuur (gebiedsbescherming)	Het uitgevoerde natuuronderzoek wijst uit dat negatieve effecten op het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied niet aan de orde zijn. Hiermee worden geen negatieve milieueffecten verwacht.
Natuur (soortenbescherming)	Op basis van de beschikbare literatuurgegevens en een veldbezoek is vastgesteld dat het terrein mogelijk van belang is voor enkele veel voorkomende overige beschermde soorten en voor vogels, vleermuizen, zoogdieren en reptielen. Uit nader onderzoek blijkt dat verblijfplaatsen, essentiële vliegroutes en essentieel foerageergebied voor vleermuizen afwezig zijn binnen het plangebied en dat er vrijwel geen reptielen aanwezig zijn. Tussen Ruurlo en Zelhem kunnen reptielen in kleine aantallen voorkomen. Zolang de werkzaamheden beperkt blijven tot het grazige deel van de berm zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. In paragraaf 5.7.2 wordt nader ingegaan op het soortenonderzoek. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er slechts sprake is van een zeer beperkt negatief milieueffect, welke niet als een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu kan worden gekwalificeerd.
Verkeer	De toename in het verkeer als gevolg van voorliggende ontwikkeling kan worden opgenomen in het verkeersbeeld. Daarbij zijn er geen negatieve gevolgen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Deze zal met het plan verbeteren. De verbetering van de weg leidt niet tot een toename in de parkeerdruk op de omgeving. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er op het gebied van verkeer geen sprake is van negatieve milieueffecten. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.8.
Geluid	De toename van de geluidshinder zal naar verwachting slechts beperkt zijn. Uit de Wet geluidshinder is af te leiden dat bij een geluidstoename van 1,5 dB de geluidstoename merkbaar toeneemt en mogelijk maatregelen gewenst zijn. Deze toename komt neer op een verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van circa 40%. Bij dit plan is evenwel te verwachten dat de verkeerstoename veel lager zal zijn dan 40%. Er is dus naar verwachting geen sprake van een merkbare geluidstoename. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.9.
Lucht	Er zijn geen nadelige gevolgen te verwachten. Het verbreden van de weg op bepaalde trajecten beïnvloedt de lokale concentraties luchtverontreinigende

	<p>stoffen (stikstofdioxide en fijnstof) niet of nauwelijks. Daardoor blijven ook in de toekomstige situatie de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen beneden de wettelijke grenswaarden. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.10.</p>
Archeologie	<p>Voor een groot deel van het wegtracé is de archeologische verwachting laag of is de grond verstoord. Op grond van inventariserend veldonderzoek is de verwachting dat er geen archeologische waarde worden aangetast. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.3.</p>
Externe veiligheid	<p>De weg is geen onderdeel van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, waardoor het geen risicoplaafond heeft. Tevens kan uit de telgegevens van diverse basisnet wegvakken geconcludeerd worden dat het zeer onwaarschijnlijk is dat grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden vervoerd over deze weg. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de risico's voor de omgeving op het gebied van externe veiligheid als gevolg van voorliggende ontwikkeling beperkt zijn. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.6.</p>
Bodem	<p>Sinds jaar en dag is ter plaatse van het plangebied reeds een weg aanwezig. Voorliggende ontwikkeling voegt geen nieuwe functie toe aan het plangebied. De lichte verontreinigingen die in de bodem zijn aangetroffen, zijn geen gevolg van deze weg. Hierdoor mag aangenomen worden dat aanpassingen en een verbreding van de weg geen gevolgen hebben voor de bodem in de omgeving. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.4.</p>
Water	<p>Voorliggende ontwikkeling heeft als gevolg dat 1.100 m² verhard oppervlak wordt toegevoegd. Om dit te compenseren moet bij voorkeur het hemelwater ingezijgd worden in de bermen langs de weg. Indien dit voldoende gebeurt, is geen extra waterbergend (sloot)volume nodig. Indien dit niet mogelijk is, mag waterberging plaatsvinden in de niet-leggerwatergangen. Hiermee zijn er geen negatieve gevolgen te verwachten als gevolg van voorliggende ontwikkeling ten aanzien van water. Een verdere beschrijving is te vinden in paragraaf 5.11.</p>

Op basis van bovenstaande beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen of een zeer beperkt effect optreedt. Er is geen sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5.2.3 **Conclusie**

Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

5.3 **Archeologie**

5.3.1 **Algemeen**

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Op grond van het overgangsrecht van deze wet blijven de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 van kracht totdat de Omgevingswet in werking treedt.

5.3.2 **Toetsing**

Bureauonderzoek

Voor de drie gemeenten is allereerst archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Hieronder zijn de resultaten te vinden.

Berkelland²

De N315 doorkruist gronden die volgens de bodemkaart zijn gekarteerd als veldpodzolgronden, laarpodzolgronden, beekerdgronden en hoge zwarte enkeerdgronden. De ondiepe ondergrond bestaat uit dekzand in de vorm van ruggen, welvingen en vlaktes en stuifzand. Het zuidelijke deel van het tracé binnen de gemeente Berkelland lag op basis van historisch kaartmateriaal in ontgonnen gebied met bouwlanden en enkele hoeves. In het noordelijke deel lag een groot heidegebied op woeste grond (stuifzand) dat in de loop van de 19e en 20e eeuw is bebost. In een zone van 250 meter aan weerszijden van de N315 zijn geen archeologische waarnemingen geregistreerd. In het uiterste zuiden van het onderzoeksgebied is belendend aan de westzijde van de N315 een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is dit gebied vrijgegeven. Net buiten dit gebied, in het zuidelijke deel van het plangebied binnen de gemeente Berkelland krijgt een akker met historisch erf een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten. In het gebied met een laarpodzolgrond kunnen ook resten bewaard zijn gebleven. In het noordelijke deel van het plangebied ligt een veldpodzolgrond met een kleine akker in een heideveld. Dwars op het onderzoeksgebied ligt de loop van de Van Heeckerenbeek in een zone met veldpodzolgronden en mogelijk overstoven gronden. De aanwezigheid van stromend water was belangrijk voor jagerverzamelaars. De kans op het aantreffen van archeologische resten is middelhoog. De zones met beekerdgronden zullen te nat zijn geweest voor bewoning. Hiervoor geldt een lage archeologische verwachting. In de zones met een lage archeologische verwachting hoeft geen vervolgonderzoek plaats te vinden. In de zones met middelhoge en hoge archeologische

² Baac, Gemeente Berkelland Plangebied N315 tussen Doetinchem en Ruurlo km 19.075-22,92 Archeologisch bureauonderzoek, rapport V-18.0297.3, november 2018

verwachting dient een verkennend booronderzoek (IVO-O) uitgevoerd te worden indien bodemingrepen buiten het huidige wegdek dieper dan 30 cm -mv worden uitgevoerd met als doel inzicht te krijgen in de vormeenheden van het landschap en de intactheid van het bodemprofiel te bepalen.

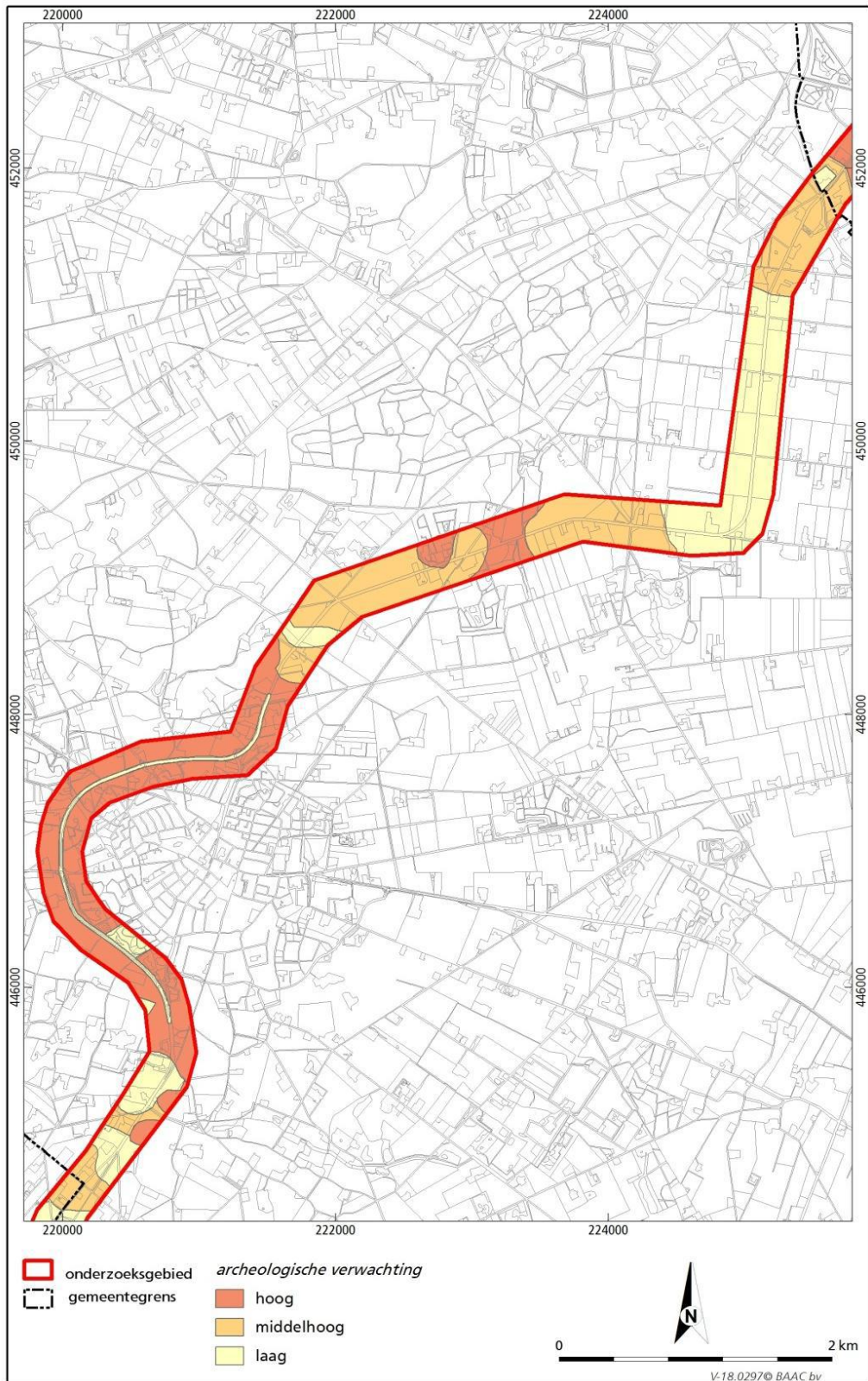


Figuur 5.1 Archeologische verwachting onderzoeksgebied Berkelland (bron: Baac).

Bronckhorst³

De N315 doorkruist in Bronckhorst gronden die volgens de bodemkaart zijn gekarteerd als veldpodzolgronden, laarpodzolgronden, beekerdgronden, hoge bruine en zwarte enkeerdgronden, vorstvaaggronden en een vergraven duinvaaggrond. De ondiepe ondergrond bestaat uit dekzand in de vorm van ruggen, welvingen, vlaktes, een plateau en stuifzand. Het zuidelijke deel van het plangebied binnen de gemeente Bronckhorst lag op basis van historisch kaartmateriaal in een moerassig gebied met enkele hogere ruggetjes. Ter hoogte van Zelhem ligt een voor bewoning en landbouw interessant dekzandplateau. Ten noorden van Zelhem lag een groot heidegebied op woeste grond dat in de loop van de 19e en 20e eeuw is bebost. Dit geldt dan met name voor een gebied met stuifzanden. Het plangebied loopt kilometers door een voormalig veengebied. Verspreid langs het tracé staan enkele boerderijen en er ligt een buurtschap ten zuiden van Zelhem. Uit archeologische onderzoek blijkt dat het dekzandplateau ter hoogte van Zelhem al in de bronstijd en mogelijk eerder bewoond werd. Voorafgaand aan de aanleg van de Rondweg bij Zelhem zijn sporen van onder meer bewoning en ijzerproductie gevonden. De vindplaatsen liggen in een oud akkercomplex, de Zellemer Enck. Archeologische booronderzoeken ter hoogte van Veldhoek hebben geen resultaat opgeleverd. De kans op het aantreffen van archeologische resten op de oude Zellemer Enck (bodemkundig gekarteerd als enkeerdgrond) is hoog. Echter is het tracé Rondweg Zelhem van de N315 reeds onderzocht. Derhalve is nader archeologisch onderzoek bij werkzaamheden direct op of langs de N315 niet noodzakelijk. In enkele kleinere gebieden met enkeerdgronden blijft de kans wel hoog op het aantreffen van resten. In de zones waar vorstvaaggronden en laarpodzolgronden voorkomen, kunnen archeologische resten bewaard zijn gebleven. Hiervoor geldt eveneens een hoge archeologische verwachting. Op de voormalige woeste gronden zal heide geplagd zijn ten behoeve van de potstalbemesting. Op deze gronden (veldpodzol) is de kans middelhoog dat archeologische resten aangetroffen worden. Het voormalige veengebied in het oostelijke deel van het tracé zal te nat zijn geweest voor bewoning. Hier worden geen archeologische resten verwacht. Ditzelfde geldt voor de laag gelegen delen met beekerdgronden en de vergraven duinvaaggrond. In de zones met een lage archeologische verwachting hoeft geen vervolgonderzoek plaats te vinden. In de zones met middelhoge en hoge archeologische verwachting dient een verkennend booronderzoek (IVO-O) uitgevoerd te worden indien bodemingrepen buiten het huidige wegdek dieper dan 30 cm -mv worden uitgevoerd met als doel inzicht te krijgen in de vormeenheden van het landschap en de intactheid van het bodemprofiel te bepalen.

³ Baac, Gemeente Bronckhorst Auteur: Plangebied N315 tussen Doetinchem en Ruurlo km 6,3-19,075, Rapport V-18.0297.2 november 2018

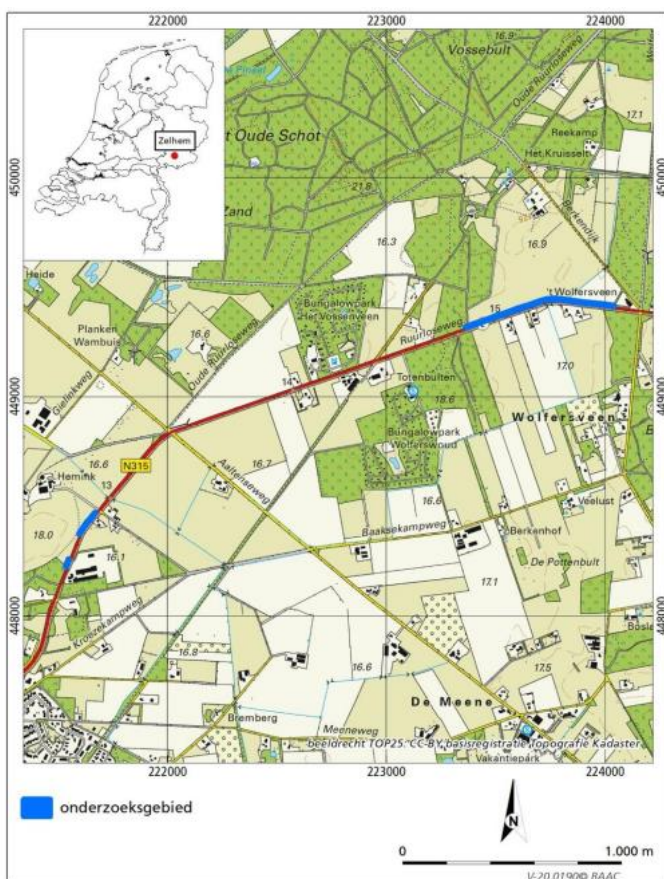


Figuur 5.2 Archeologische verwachting onderzoeksgebied Bronckhorst (bron: Baac)

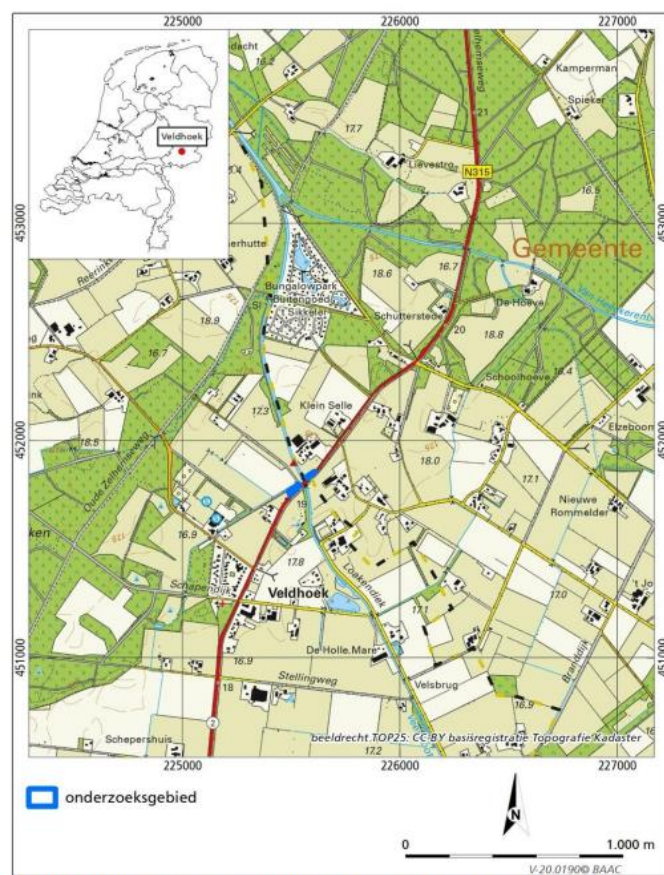
Inventariserend veldonderzoek verkennende fase⁴

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek zijn bepaalde gebieden geselecteerd, waar aanvullend onderzoek benodigd is. Deze gebieden betreffen zones die een middelhoge of hoge archeologische verwachting toegekend hebben gekregen en waar bodemingrepen zijn gepland. Uit het verkennende onderzoek kwam naar voren dat lokaal mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn. Vervolgens is een inventariserend veldonderzoek verkennende fase (Km 14,85- 15,55) en karterende fase (Km 12,65-12,7, Km 12,75-12,9, Km 18,9-19,1) uitgevoerd.

De verwachte (veld)podzolprofielen is in geen van de boringen aangetroffen. Hoewel het landschap in het verleden waarschijnlijk golvend was, zijn er vandaag de dag weinig zichtbare elementen om op te merken. Dat komt door de egalisering van de grond door de landbouwwerkzaamheden. Het verkennend onderzoek had als doel om inzicht te krijgen in de vormen van het landschap. In sommige monsters zijn houtskoolfragmenten gevonden, maar er is geen sprake van een houtskoolcluster. De monsters hebben vooral fragmenten uit de nieuwe tijd met glafragmenten of baksteenfragmenten. Er werd op een plek een fragment steengoed gevonden met een vermoedelijke datering tussen de 14^{de} en de 16^{de} eeuw. Er bestaan echter geen duidelijke aanwijzingen van een archeologisch kansrijke zone. Archeologische resten worden niet verwacht en ook niet bedreigt.



Figuur 1.1 Ligging van de te onderzoeken zones km 12,65-12,7 en 12,75-12,9 (west, karteren) en km 14,85-15,55 (verkennen).

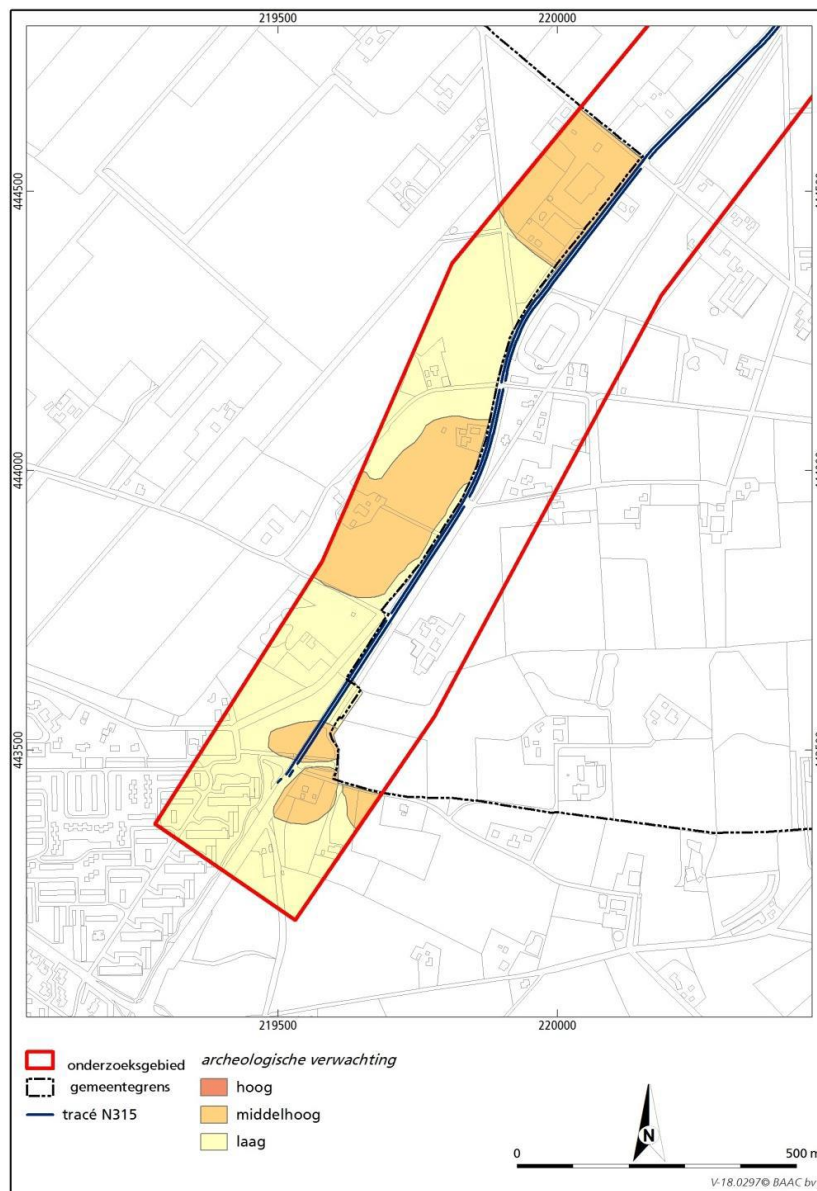


Figuur 1.2 Ligging van de te onderzoeken zone km 18,9-19,1 en 19,05 - 19,1 (karteren).

⁴ Baac, Gemeente Bronckhorst – Plangebied N315 traject 136 Zelhem- Veldhoek., oktober 2020)

⁵ Baac, Gemeente Doetinchem, plangebied N315 tussen Doetinchem en Ruurlo km 6,1-6,3 Archeologisch bureauonderzoek, Rapportnummer V-18.0297.1, november 2018

Het tracé dat binnen de gemeente Doetinchem valt is 200 meter lang. Het verlengde van de N315 in zuidelijke richting (Oostelijke Rondweg) is in een eerder stadium reeds onderzocht. Als bodemtype zijn beekerdgrond en laarpodzolgrond gekarteerd. Binnen het bouwland waar laarpodzolgrond is gesitueerd is op een kadastrale kaart uit het begin van de 19e eeuw ter hoogte van de N315 bebouwing zichtbaar. Deze zone krijgt een middelhoge verwachting toegewezen op het aantreffen van archeologische resten. Indien in deze zone werkzaamheden langs de N315 worden uitgevoerd, adviseert BAAC voorafgaand aan deze werkzaamheden eerst een verkennend booronderzoek uit te voeren indien de grond dieper geroerd wordt dan 30 cm -mv. Het gebied waar beekerdgrond voorkomt is te nat geweest voor bewoning. Hier is de kans op het aantreffen van archeologische resten niet groot.



Figuur 5.4 Archeologische verwachting onderzoeksgebied Doetinchem (bron: Baac)

Inventariserend veldonderzoek

In aanvulling op het bureauonderzoek is verkennend onderzoek⁶ uitgevoerd. Dit onderzoek richt zich op locaties die op basis van het bureauonderzoek een middelhoge of hoge archeologische verwachting toegekend hebben gekregen en waar bodemingenpen tot minimaal 0,5 m onder maaiveld zijn gepland.

Uit het veldonderzoek blijkt dat een groot aantal locaties tot (diep) in de C-horizont verstoord zijn. Deze verstoringen duiden zich door lichtgekleurde vlekken in donkergrijs tot bruingrijze, humushoudende lagen of door humeuze brokken in geelgrijs gekleurd zand. In andere situaties is de bodem ondiep afgetopt, waarbij echter wel ondiepe sporen van bijvoorbeeld kampementen van jager/verzamelaars vernietigd zijn, indien ze ooit aanwezig zijn geweest. Mogelijk dat lokaal wel resten van landbouwnederzettingen bewaard zijn gebleven. De natuurlijke ondergrond bestaat steeds uit dekzand.

Ter plaatse van de Rondweg Zelhem (rotondes Stikkenweg, Hummeloseweg en Hengeloseweg) is op circa 1 m onder maaiveld een mogelijke cultuurlaag aanwezig. Ter plaatse van de Oude Zelhemseweg is een deels intacte, begraven podzolprofiel aangetroffen op circa 1 m onder maaiveld. Tussen km 12,6 en 12,9 zijn deels intacte podzolprofielen vanaf het maaiveld aangetroffen. Ook ten zuidwesten van de Veengoot ligt een zone waarbij podzolprofielen aan het maaiveld voorkomen.

Ten noordoosten van de Veengoot ligt een gebied waar podzolprofielen vanaf 0,45 à 0,65 m onder maaiveld voorkomen.

Tussen km 12,6 en 12,9 en nabij de Veengoot (km 18,9-19,1) zullen eventuele archeologische resten bij het ontgraven van de bodem vernietigd worden. Om aan te tonen of daadwerkelijk archeologische resten aanwezig zijn, adviseert BAAC hier in eerste instantie aanvullende (karterende) boringen te plaatsen.

Ter plaatse van de rotondes Hummeloseweg en Hengeloseweg worden bij ingrepen tot 1 m onder maaiveld eventuele archeologische resten mogelijk bedreigd. BAAC adviseert hier de ontgravingsdiepte tot maximaal 0,8 m onder maaiveld te beperken of indien dit niet mogelijk is de ontgravingswerkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.

Doordat het hele gebied onderzocht is heeft het geen meerwaarde een dubbelbestemming op te nemen op grond waarvan archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Er zijn daarom geen archeologische dubbelbestemmingen opgenomen in dit PIP.

5.3.3 Conclusie

Voor een groot deel van het wegtracé is de archeologische verwachting laag of is de grond verstoord. Op grond van inventariserend veldonderzoek is de verwachting dat er geen archeologische waarde worden aangetast.

⁶ Baac, Gemeente Bronckhorst en Berkelland: Plangebied N315 tussen Doetinchem en Ruurlo, Inventariserend veldonderzoek (verkennende fase), Rapport V-20.0015 maart 2020

5.4 Bodem

5.4.1 Algemeen

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

5.4.2 Toetsing

Om te bepalen of er belemmeringen zijn ten aanzien van de bodemkwaliteit is historisch⁷. en verkennend⁸ (water) bodemonderzoek uitgevoerd.

Algemeen

De bodem op de locatie bestaat tot de verkende diepte van 3,5 m-mv voornamelijk uit matig fijn en matig siltig zand. Met name de bovengrond is matig humushoudend. Plaatselijk is de bodem zwak kiezel of grind houdend.

Historische onderzoek

Historisch gebruik: Uit het historisch kaartmateriaal blijkt dat er midden 19e eeuw reeds sprake was van een weg. Opgemerkt wordt dat dit niet voor het hele tracé geldt. Delen zijn later verlegd (bijvoorbeeld rondom Zelhem omstreeks 1930) of wegdelen waren helemaal niet aanwezig.

Bedrijvigheid: Langs de N315 waren veel (vooral boeren) bedrijven gevestigd. Veel van de daarbij aanwezige olie- en dieseltanks zijn bekend. Uit de archiefstudie kan worden opgemaakt dat zeker 90% reeds verwijderd is of met tankreinigingscertificaat is afgevuld. Tevens fungeert deze weg al sinds jaar en dag als doorgaande weg.

Voormalige stortlocatie: Ter plaatse of in de directe nabijheid van de onderzoekslocatie is voor zover bekend geen sprake van een stortlocatie.

Asbest: Op de onderzoekslocatie hebben, voor zover bekend, in het verleden geen bedrijven gestaan die mogelijk asbesthoudend materiaal hebben geproduceerd of verwerkt. Tevens is niets bekend over stortingen, dempingen of ophogingen met asbesthoudende materialen en/of buizen in de grond. Ook is niets bekend over calamiteiten waarbij asbesthoudende materialen vrij zijn gekomen.

Uitgevoerde bodemonderzoeken Uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat een aantal locaties verdacht zijn. Op grond hiervan wordt op de volgende locaties aanvullend onderzoek geadviseerd:

- Doetinchemseweg 82 in verband met een voormalig tankstation
- Veldhoekseweg 3 in verband met een voormalig tankstation (Caltex)
- Baaksebeek 2 zijden weg ter plaatse van het oude tracé van de Baaksebeek

⁷ Lankelma, Briefrapportage historisch onderzoek, (tracé) provinciale weg N315 Doetinchem – Ruurlo, 26 september 2019

⁸ Lankelma, Verkennend (water) bodemonderzoek tracé N315 Doetinchem-Ruurlo, Rapportnummer 2000356, datum 20 maart 2020

Verkennd onderzoek

Grond

In de vaste bodem zijn maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen. In het kader van de Wet bodembescherming gelden geen beperkingen. Er zijn geen aanvullende procedures noodzakelijk.

Grondwater

In het grondwater zijn maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen. In het kader van de Wet bodembescherming gelden geen beperkingen. Er zijn geen aanvullende procedures noodzakelijk.

Waterbodem

In watergang SL03 (MMSL03) (aan de zuidzijde van de Hummeloseweg) is analytisch een verhoogd gehalte met minerale olie aangetoond. In watergang SL10 (MMSL10) (ter hoogte van Ruurloseweg 25-25a) is analytisch een verhoogd gehalte met kwik aangetoond. In de overige watergangen zijn analytisch geen verhoogde waarden aangetroffen van de onderzochte parameters. In het kader van de Waterwet zijn geen aanvullende procedures noodzakelijk ter plaatse van de watergangen.

Asbest in grond en puin

In twee mengmonsters, ter plaatse van hectometerpaal 21,8, is analytisch geen asbest aangetoond. De waarde ligt onder de detectiegrens. De bodem ter plaatse kan bestempeld worden als zijnde onverdacht op het voorkomen van asbest. In de vrijkomende grond en op het maaiveld, ter plaatse van het overige deel van de onderzoekslocatie, heeft een indicatieve inspectie van het terrein plaatsgevonden. Ter plaatse zijn in de vrijkomende grond en op het maaiveld geen asbestverdachte (plaat)materialen aangetroffen.

PFAS

Verspreid over het onderzochte tracé is een representatief aantal mengmonsters van de bovengrond aanvullend onderzocht op PFAS. Er zijn plaatselijk analytisch verhoogde gehalten aan PFAS aangetoond. De grond mag alleen gebruikt worden op landbodem met een vergelijkbare gehalte aan PFAS. De grond is niet toepasbaar op de waterbodem.

5.4.3 Conclusie

Op grond van het verkennd onderzoek kan geconcludeerd worden dat nader bodemonderzoek vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien niet noodzakelijk geacht wordt.

5.5 Niet-gesprongen explosieven

5.5.1 Algemeen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog van 1940 - 1945 hebben zich op diverse locaties in de regio oorlogshandelingen voorgedaan. Als gevolg van deze oorlogshandelingen kunnen op bepaalde locaties niet-gesprongen Conventionele Explosieven (CE) of delen daarvan in de bodem voorkomen. Voor het veilig en op verantwoorde wijze

uitvoeren van grondwerkzaamheden, is het van belang om duidelijkheid te krijgen over de aard en omvang van de situatie aangaande CE. Wanneer explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een belasting voor het milieu vormen.

5.5.2 Toetsing

Ten behoeve van de niet-gesprongen explosieven heeft AVG Vooronderzoek CE uitgevoerd⁹. AVG maakt een onderscheid tussen de onderzoeksgebieden en de analysegebieden. De analysegebieden betreffen de onderzoeksgebieden inclusief een buffer van 181 meter. Alle oorlogshandelingen binnen de analysegebieden zijn in het vooronderzoek beoordeeld. Bij een duikbombardement met afwerpmunitie op een 'pin point target' wordt het CE verdachte gebied bepaald door een afstand van 181 meter gemeten vanuit het hart van het doel als zijnde CE verdacht te verklaren. Een dergelijke gevechtshandeling binnen de grenzen van een analysegebied leidt automatisch tot één of meerdere CE verdachte gebieden in een van de onderzoeksgebieden.

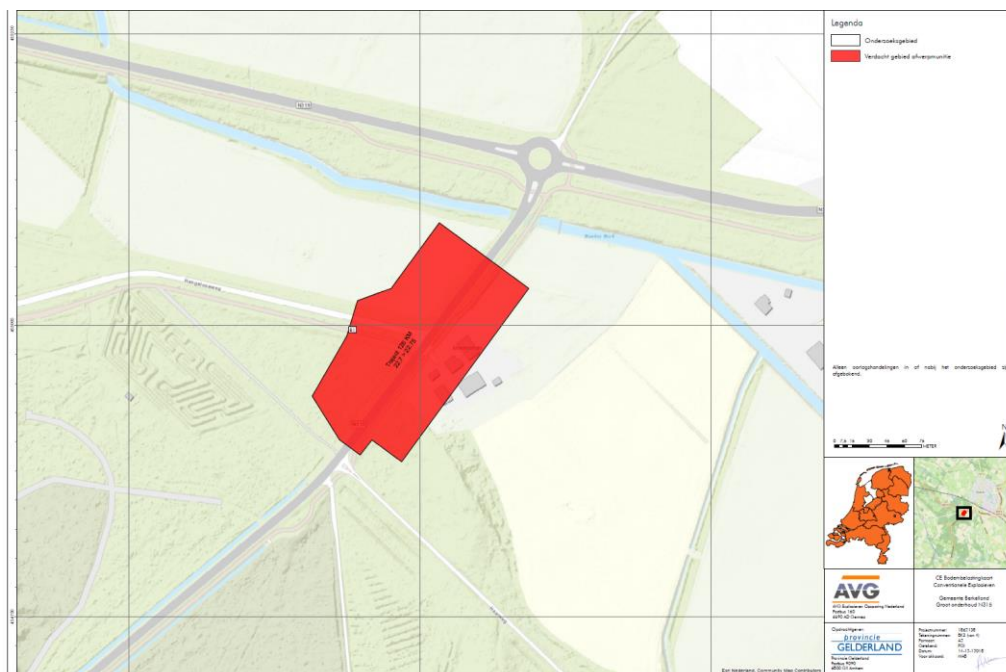
Op basis van de beoordeelde feiten van het vooronderzoek is geconcludeerd dat er indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van CE. De volgende gevechtshandeling / CE gerelateerde handeling heeft in en nabij het onderzoeksgebied plaatsgevonden (Traject 126 KM 22,7 - 22,75): het neerkomen van afwerpmunitie en brandbommen.

De volgende CE kunnen mogelijk in de onderzoeksgebieden worden aangetroffen:

- afwerpmunitie
- brandbommen

Het CE verdachte gebied is afgebakend op de CE-bodembelastingkaart (zie volgend figuur).

⁹ AVG, Vooronderzoek CE N315 Doetinchem-Ruurlo, Projectnummer 18621138-VO-03, juli 2016



Figuur 5.5. Verdacht gebied (bron: AVG)

In onderstaand overzicht is aangegeven in hoeverre het onderzoeksgebied verdacht is met betrekking tot explosieven.

Onderzoeksgebieden	Huidige gemeente	Verdacht Ja/Nee
Traject 126 KM 22,7 - 22,75	Berkelland	Ja, in de gemeente Berkelland is Traject 126 KM 22,7 - 22,75 geheel verdacht verklaard op de mogelijke aanwezigheid van afwerpmunitie en brandbommen.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brug Veengoot ▪ Rotonde Hummeloseweg ▪ Rotonde Hengeloseweg ▪ Traject 126 KM 6,5 - 7,45 ▪ Traject 126 KM 8,05 - 8,7 / Doetinchemseweg ▪ Verbreding N315 KM 12 - 14 	Bronckhorst	Nee, in de gemeente Bronckhorst zijn geen op CE verdachte onderzoeksgebieden onderkend. Bij alle in deze gemeente aanwezige onderzoeksgebieden kan hier op reguliere werkwijze worden gewerkt.
Traject 126 KM 6,5 - 7,45	Doetinchem	Nee, in de gemeente Doetinchem zijn geen op CE verdachte onderzoeksgebieden. Bij alle in deze gemeente aanwezige onderzoeksgebieden kan hier op reguliere werkwijze worden gewerkt.

In de gemeenten Bronckhorst en Doetinchem is de kans op het aantreffen van CE net zo groot als de gemiddelde kans op het aantreffen van CE op als 'onverdacht' aangemerkte locaties in de rest van Nederland. Hier hoeven geen extra maatregelen genomen te worden of onderzoek uitgevoerd te worden.

In het CE-verdachte gebied in de gemeente Berkelland wordt geen reconstructie uitgevoerd buiten de bestaande weg. Voor deze locatie is dus geen aanvullend veldonderzoek meer benodigd.

5.5.3 Conclusie

Binnen de gemeenten Bronckhorst en Doetinchem zijn geen problemen te verwachten met betrekking tot niet-gesprongen explosieven. In de gemeente Berkelland is een verdachte locatie, maar aangezien hier geen reconstructie buiten het bestaande tracé

plaatsvindt, is nader onderzoek niet nodig. Het aspect niet-gesprongen explosieven vormt daarmee geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (transport gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de weg en door buisleidingen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico (PR) mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden.

Beleidsvisie externe veiligheid Provincie Gelderland

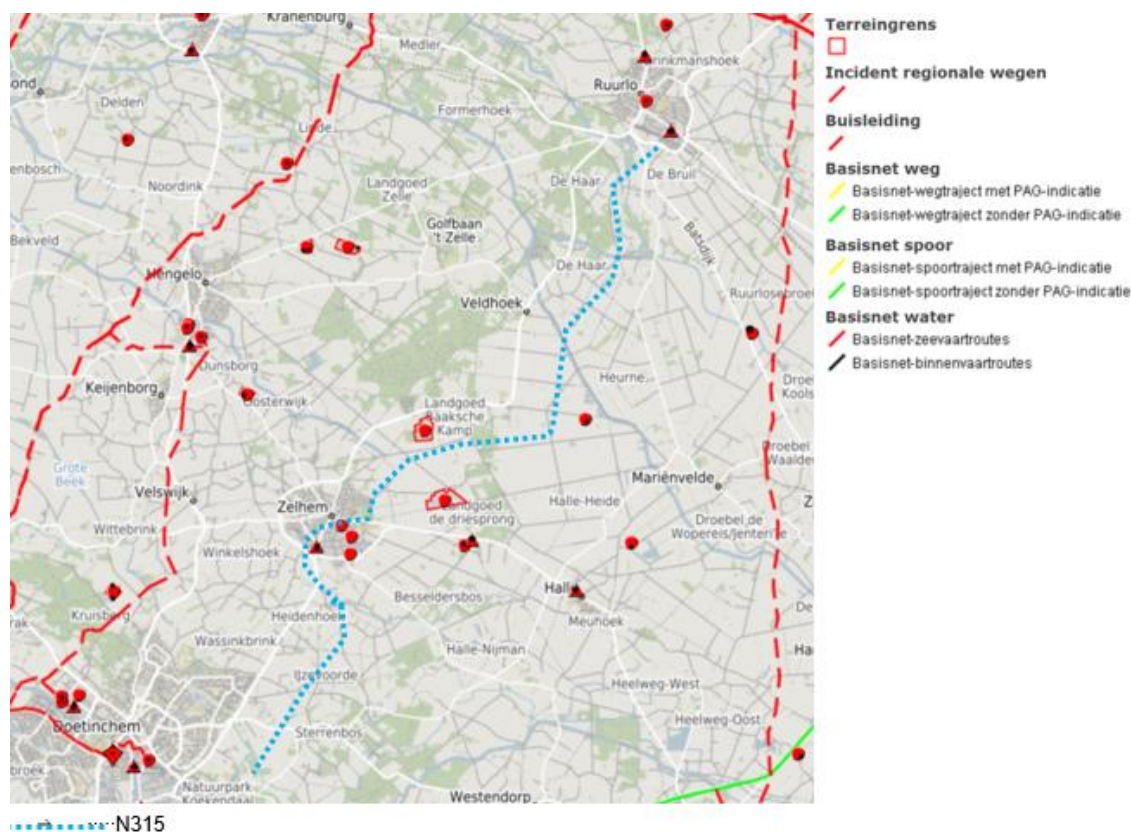
De provincie Gelderland heeft een beleidsvisie omgevingsveiligheid 2015 vastgesteld. De provincie streeft naar het voorkomen van overschrijdingen van wettelijke grenswaarden en het beperken van het groepsrisico bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door een omslag te maken naar ontwikkelingsplanologie, waarin omgevingsveiligheid vanaf het begin van het planproces wordt meegenomen. Deze omslag is uitgewerkt in zes thema's waarmee de beleidsvisie het veiliger maken van Gelderland richting geeft. Deze thema's zijn:

1. Het beschermen van mensen door uit te voeren wat moet;
2. Het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten;
3. Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering;
4. Het verhogen van de kwaliteit van de risicoinformatie;
5. Het reduceren van risico's van transport;
6. Het reduceren van risico's van inrichtingen.

Naast deze beleidsvisie heeft de provincie Gelderland separaat ‘beleidsregels omgevingsveiligheid’ vastgesteld die toegepast dienen te worden bij besluiten, één en ander voor zover Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is. Wanneer infrastructurele werken middels de Wet ruimtelijke ordening worden mogelijk gemaakt wordt aangesloten bij de Beleidsregel EV-beoordeling tracébesluiten.

5.6.2 Toetsing

Onderstaand figuur geeft een uitsnede van de Risicokaart ter hoogte van de N315. Voorliggend provinciaal inpassingsplan is opgesteld ten behoeve van aanpassingen aan de provinciale weg N315 Doetinchem-Ruurlo. Het transport van gevaarlijke stoffen over de N315 is toegestaan. Echter, de weg is geen onderdeel van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, waardoor het geen risicoplafond heeft. Daarnaast zijn uit de telgegevens van diverse basisnet wegvakken geen gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg bekend. Daarom kan geconcludeerd worden dat het zeer onwaarschijnlijk is dat grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden vervoerd over deze weg. Daarmee zijn de risico's dan ook beperkt.



Figuur 5.6. Uitsnede risicokaart

Gelet op wet- en regelgeving is het daarom niet noodzakelijk de hoogte van het groepsrisico kwantitatief vast te stellen.

5.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van de werkzaamheden.

5.7 Natuur

5.7.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. De Wet natuurbescherming (Wnb) regelt de gebieds- en soortenbescherming alsmede de bescherming van houtopstanden. Op provinciaal niveau worden eveneens gebieden beschermd, wat wordt geregeld in de Omgevingsverordening Gelderland die van toepassing is op het Gelders Natuurnetwerk Nederland (GNN) en de Groene Ontwikkelingszones (GO) en de daarvoor beschreven kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen.

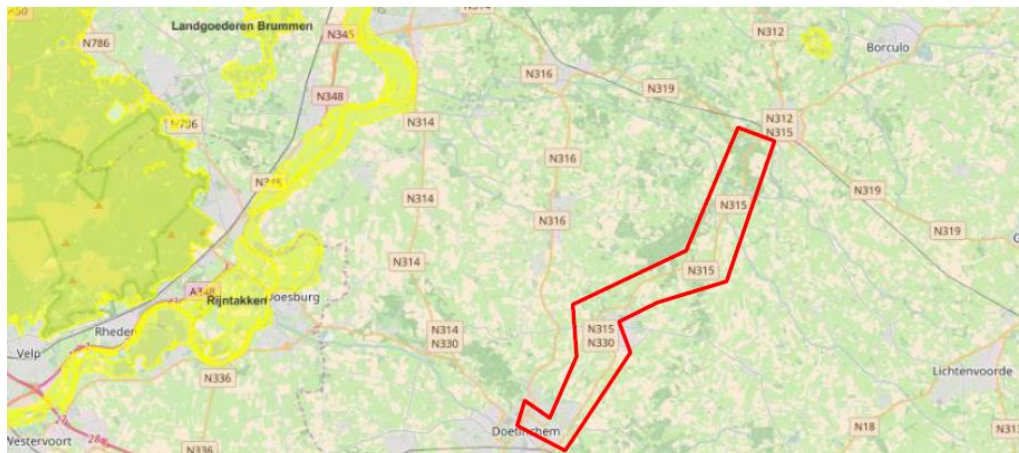
5.7.2 Toetsing

Er heeft een toetsing¹⁰ plaatsgevonden naar de gevolgen voor de natuurgebieden en de mogelijke aanwezige soorten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebieden. Gelet op de afstand tot andere Natura 2000-gebieden wordt een nadere toetsing niet noodzakelijk geacht.



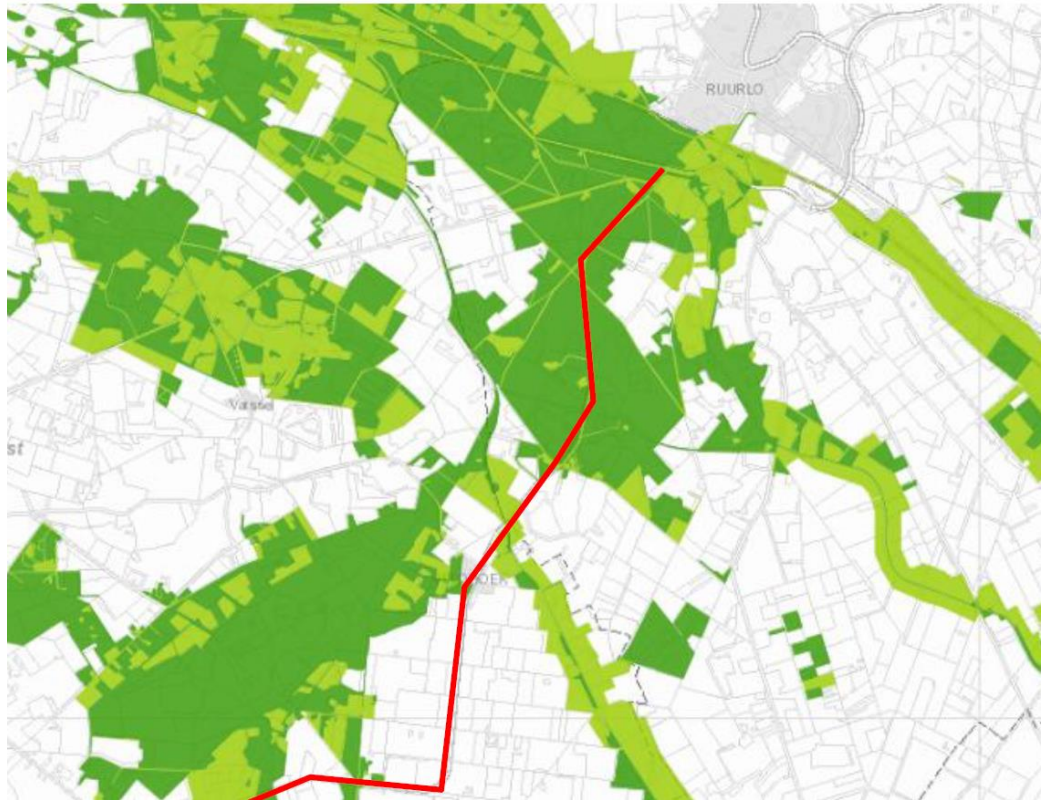
Figuur 5.7 Begrenzing Natura 2000-gebieden (gele arcering) en globaal het plangebied (rood kader). (Bron en: <https://www.synbiosys.alterra.nl/> bewerkt door Eelerwoude.)

GNN/GO-beleid

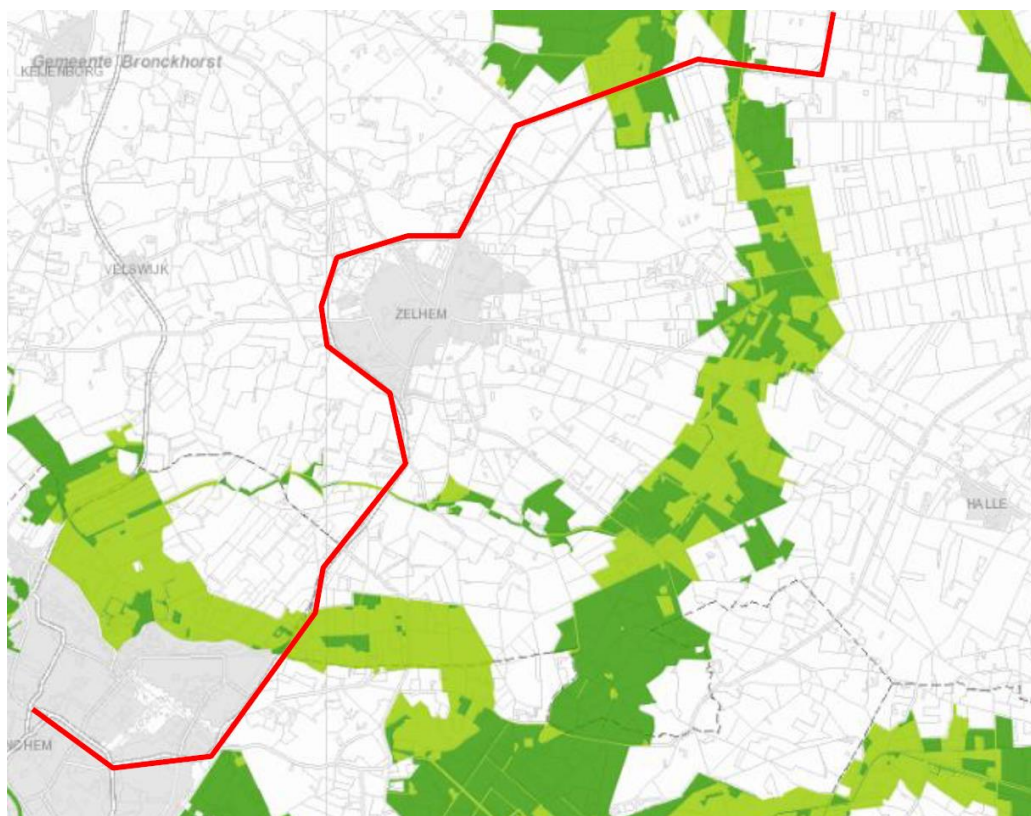
Het plangebied ligt voor een aanzienlijk deel in GNN/GO gebied, zoals te zien in onderstaande figuur. De ontwikkeling moet passen in de doelstellingen die opgesteld zijn voor de deelgebieden en beschreven zijn in 'wezenlijke kenmerken en waarden' van een gebied. Wanneer er negatieve effecten zijn op de ontwikkelingsdoelen is er sprake van aantasting en is compensatie en mitigatie noodzakelijk. Bij vaststelling van het schetsontwerp moet door een ecooloog beoordeeld worden of er sprake is van

¹⁰ Eelerwoude, Toetsing wet Natuurbescherming integrale trajectverkenning N315 Doetinchem –Ruurlo, projectnummer P6284.145, datum 19-10-2017

aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Hierop kunnen de plannen aangepast worden, of moet een nadere toetsing plaatsvinden.



Figuur 5.8 Aanwijzing NNN noordelijk deel: GNN (donkergroene arcering) en GO (lichtgroene arcering) in Gelderland, en globaal het plangebied (rode lijn). (Bron: <http://gldanders.planoview.nl/planoview/>. Omgevingsverordening Gelderland, geconsolideerde versie van december 2016.)

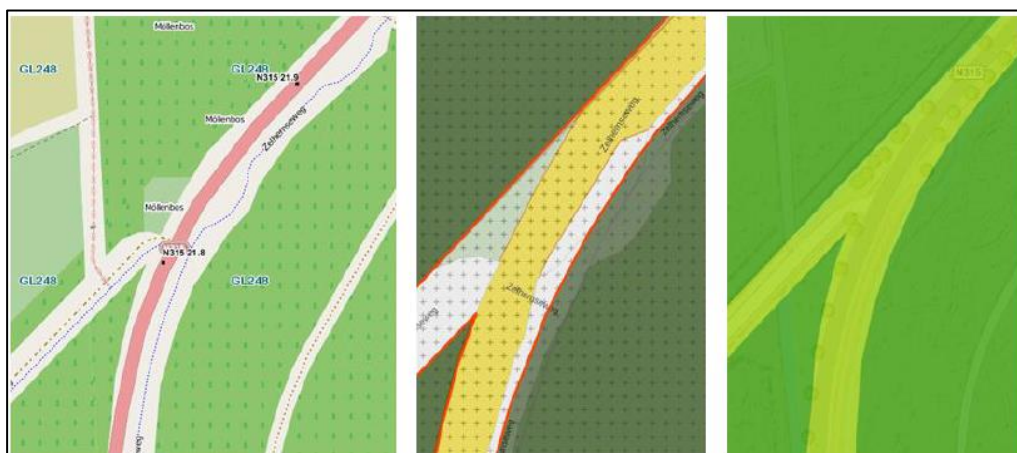


Figuur 5.9 Aanwijzing NNN zuidelijk deel: GNN (donkergroene arcering) en GO (lichtgroene arcering) in Gelderland, en globaal het plangebied (rode lijn). (Bron: <http://gldanders.plano-view.nl/planoview/>. Omgevingsverordening Gelderland, geconsolideerde versie van december 2016.)

De N315 waarbinnen werkzaamheden worden uitgevoerd is opgedeeld in compartimenten (A tot en met G). Binnen 5 compartimenten worden bomen gekapt. Per compartiment is gekeken of de werkzaamheden plaatsvinden binnen GO of GNN gebied en of de ontwikkeling in strijd is met het bestemmingsplan.

- 1 In compartiment A wordt 1 boom gekapt. Dit valt buiten GNN/GO gebied. Een toetsing aan de GNN beleid is niet nodig.
- 2 In compartiment B tussen km. 12.0 en 14.1 worden 19 bomen gekapt om de weg te kunnen verbreden. Ook wordt een geleiderail aangelegd in de buitenbocht om de bomen die ernaast staat te beschermen. Dit wegvak ligt buiten GNN/GO gebied. Een toetsing aan de GNN beleid is niet nodig.
- 3 In compartiment D worden 19 bomen gekapt. Dit wegvak ligt buiten GNN/GO gebied. Een toetsing aan de GNN beleid is niet nodig.
- 4 In compartiment F wordt 1 boom gekapt. Omdat het kappen van de boom niet in strijd is met het bestemmingsplan is een toetsing aan het GNN/GO gebied niet noodzakelijk
- 5 In compartiment G worden 9 bomen gekapt om de aanleg van een geleiderail mogelijk te maken. De geleiderail wordt gerealiseerd tussen km 21.7 en 21.9. Dit trajectdeel ligt in GO-gebied (zie onderstaande afbeelding). De geleiderail wordt geplaatst direct tegen de weg aan, dus in de wegberm. De wegberm (en de obstakelvrije zone) behoren tot de bestemming weg. Hierdoor zou het dus niet strijdig zijn met het bestemmingsplan. Helaas is dit niet in de kaart behorende bij het bestemmingsplan af te lezen. Bovendien wordt de geleiderail

aangelegd om de bomen die naast de weg staan te beschermen tegen het verkeer. Dus de geleiderail heeft ook nog eens een beschermende functie voor de bomen en de groene omgeving naast de weg. Een GNN toetsing is niet nodig.



Figuur 5.10 Ligging van het trajectdeel waar bomen worden gekapt t.b.v. een geleiderail. Het linker kaartje geeft de locatie weer, het middelste kaartje geeft de bestemming weer (enkelbestemming verkeer tussen de rode belijning) en het rechterkaartje geeft aan dat de weg in GO-gebied ligt met daaromheen GNN gebied.

Wnb Houtopstanden

Het kappen van aaneengesloten bosgebied, boomgroepen en bijvoorbeeld lanen kan meldingsplichtig zijn conform het onderdeel houtopstanden van de Wet natuurbescherming. In de voorgenomen ontwikkeling moet hier rekening mee gehouden worden. Bij vaststelling van het schetsontwerp moet door een ecoloog beoordeeld worden of er sprake is van meldingsplichtige werkzaamheden. Hierop kunnen de plannen aangepast worden, of moet een nadere toetsing plaatsvinden.

In verband met de te kappen bomen heeft nog een nadere inventarisatie plaatsgevonden¹¹. Met het kappen van bomen langs de N315 wordt de verkeersveiligheid verhoogd. De meeste bomen zijn gesitueerd in gebied dat onderdeel uitmaakt van het GO, op enkele plekken staan bomen in het GNN. Doordat er geen sprake is van een wijziging van de bestemming van GNN/GO, blijft het areaal aan GNN en GO gebied ongewijzigd. De kwaliteit van deze gebieden wordt niet aangetast; de bomen maken geen essentieel onderdeel uit van het leefgebied van aangewezen soorten of natuurdoelen. Ook zorgt de kap er niet voor dat gebieden worden versnipperd en heeft het geen versnipperende werking. Met de kap is geen sprake van significante aantasting van de kernkwaliteiten van de GNN/GO gebieden ter plaatse van de N315 door vermindering van areaal, aantasting van de aaneengeslotenheid of versnippering.

Voor de te kappen bomen is de bescherming van houtopstanden van toepassing.

Hierbij geldt dat:

- Er een melding moet worden gedaan bij provincie Gelderland.
- Herplant moet plaatsvinden in of grenzend aan de GO nabij het aangetaste gebied.

¹¹ Eelerwoude, Toetsing Natuurbeleid N315 Doetinchem – Ruurlo, Projectnummer 6284.293, datum: 27-09-2019

- Voor de herplant geldt een toeslag factor die afhankelijk is van de ontwikkeling van de te kappen bomen.
- Compensatie wordt vastgelegd in het bestemmingsplan/inpassingsplan.
- Indien fysieke compensatie aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is, kan worden volstaan met een financiële compensatie.

Dit inpassingsplan legt maakt de locaties voor bomencompensatie mogelijk.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming volgde uit de “Toetsing wet Natuurbescherming integrale trajectverkenning” dat het uitvoeren van nader onderzoek naar de functie van de te verwijderen bomen voor vleermuizen, evenals nader onderzoek naar reptielen, onderdeel is van de uit te voeren vervolgstappen. Nader, gericht veldonderzoek is noodzakelijk om aan te tonen, dan wel uit te sluiten dat de te kappen bomen een functie hebben als verblijfplaats en/of vliegroute voor beschermde soorten vleermuizen en reptielen. Duidelijk moet dan ook worden om welke soorten en aantallen het gaat en wat de eventuele functie van de bomen is voor deze soorten. Uit het onderzoek komt naar voren of de voorgenomen ontwikkelingen consequenties hebben voor de aanwezige beschermde natuurwaarden in het kader van de Wet natuurbescherming, en welke vervolgstappen noodzakelijk zijn. Dit nader soortenonderzoek¹² is uitgevoerd en navolgend zijn de bevindingen uiteengezet.

Vogels

Voor alle beschermde, inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Wet natuurbescherming een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. Ook handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren zijn niet toegestaan. In de praktijk betekent dit dat verstorende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden. Werkzaamheden binnen het broedseizoen zijn mogelijk indien is vastgesteld dat er met de werkzaamheden geen nesten van broedvogels worden verstoord. Indien toch in het broedseizoen doorgewerkt of gestart wordt, moet vóór het broedseizoen (uiterlijk in februari) contact gelegd worden met de begeleidend ecooloog. In samenspraak met de ecooloog moeten eventuele nadere acties bepaald worden, zoals vroegtijdig kappen van bomen of het maaien van beplanting.

Vleermuizen

Tijdens het vleermuisonderzoek zijn in het gebied zes soorten vastgesteld; gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis. Het betreft waarnemingen van overvliegende, baltsende en foeragerende dieren. Er zijn geen verblijfplaatsen gevonden in of nabij de onderzochte bomen. Voor de kap van bomen is een ontheffing Wet natuurbescherming niet noodzakelijk. Door de voorgenomen werkzaamheden treedt er geen verstoring op van foerageergebieden en vliegroutes die onderdeel uitmaken van het essentiële leefgebied van vleermuizen. In alle gevallen blijven ook voldoende alternatieve foerageergebieden en vliegroutes beschikbaar. Een ontheffing voor het vernielen van verblijfplaatsen (omdat essentiële vliegroutes en/of foerageergebieden worden aangetast) is daarom niet nodig.

¹² Eelerwoude, Quick scan flora en fauna + nader onderzoek vleermuizen en reptielen N315 Ruurlo – Doetinchem, Projectnummer: 202270, 3-11-2022

Reptielen

Het nader onderzoek reptielen is gericht op noordelijke cluster bomen. Tijdens het onderzoek zijn geen reptielen aangetroffen. Vlak bij de onderzoekslocatie liggen sporenbedden. Uit navraag bij de heer Van der Grift van de WUR is gebleken dat het onderzoek met de sporenbedden zich alleen richt op ree. Dit leverde dus ook geen aanwijzingen op over de eventuele aanwezigheid van reptielen nabij de noordelijke cluster bomen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat reptielen gebruik maken van de wegbermen nabij de bomen op de onderzoekslocatie in compartiment G (zie onderzoeksrapport). In de andere onderzoekslocaties in compartiment B en F worden ook geen reptielen verwacht omdat het biotoop daarvoor ongeschikt is. Een ontheffing of werken volgens een ecologisch werkprotocol is voor reptielen daarom niet nodig.

Overige soorten

De ingreep zal naar verwachting leiden tot een beperkt, tijdelijk verlies van leefgebied van enkele overige beschermde soorten als gevolg van verstoring tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. De ingreep heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling indien het een ruimtelijke ontwikkeling betreft. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming is voor deze soorten dan ook niet noodzakelijk.

Zorgplicht en zorgvuldig handelen

In het kader van de zorgplicht zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Tijdens de uitvoering dient men alert te zijn op aanwezigheid van fauna en deze, indien noodzakelijk, te verplaatsen.
- Bij onvoorziene situaties dient daarnaast contact opgenomen te worden met een ter zake kundige.
- De breedte van de transportwegen wordt zo beperkt mogelijk gehouden, zodat zo min mogelijk holen en dieren aangetast worden.
- De uitvoering van werkzaamheden wordt uitsluitend overdag uitgevoerd. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, moet contact gelegd worden met een ecooloog voor nadere afstemming.
- Bij uitvoering dient zo veel mogelijk rekening gehouden te worden met soortenrijke wegbermen. Deze dient men zo veel mogelijk te sparen.

Stikstof

In het kader van voorliggende ontwikkeling is een stikstofberekening¹³ uitgevoerd. Deze berekening dient aan te tonen of er sprake is van een significante depositie van stikstof op aangewezen habitattypen en leefgebieden. Voor de werkzaamheden worden mobiele werktuigen ingezet, hierdoor ontstaan tijdens de werkzaamheden extra vervoersbewegingen naar de betreffende locatie. Deze mobiele werktuigen en verkeer stoten stikstof uit. De stikstofdepositie die ontstaat door deze werkzaamheden, kan negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. De locatie van het project gebied ligt op circa 13 km van de Natura-2000 gebied Rijn-takken en op circa 20km van het natura-2000 gebied Korenburgerveen.

¹³ Eelerwoude, Stikstofberekening N315 Doetinchem Ruurlo, Projectnummer: 10210, 28-10-2020.

Met AERIUS-Calculator is de stikstofdepositie berekend voor de werkzaamheden aan de Aan de N315 tussen Doetinchem en Ruurlo. Het resultaat van de berekening is: “Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/hectare/jaar”. Men kan hierdoor spreken over een niet significante stikstofdepositie. Dit betekent dat de benodigde inzet van mobiele werktuigen en het aantal vervoersbewegingen geen significant negatieve invloed hebben op de instandhoudingsdoelen van stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden. Hiermee is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel stikstof, niet aan de orde voor de desbetreffende werkzaamheden.

5.7.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat aspect natuur geen belemmering vormt voor de uitvoering van onderhavig plan. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt voor een aanzienlijk deel in GNN/GO gebied. Het tracé is ingedeeld in verschillende compartimenten en per compartiment is gekeken of de werkzaamheden een negatief effect hebben op de GO of GNN gebied. Dit is niet het geval.

Ten aanzien van de houtopstal geldt dat de te kappen bomen resulteren in een hogere verkeersveiligheid. Er heeft een nadere inventarisatie naar de bomen plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat er met de kap geen sprake is van significante aantasting van de kernkwaliteiten van de GNN/GO gebieden ter plaatse van de N315.

Er is onderzoek naar soorten uitgevoerd. Hieruit volgt dat handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren niet zijn toegestaan. Tijdens het vleermuisonderzoek zijn in het gebied zes soorten vastgesteld, maar er zijn geen verblijfplaatsen gevonden in of nabij de onderzochte bomen. Voor de kap van bomen is een ontheffing Wet natuurbescherming niet noodzakelijk. Tijdens het onderzoek zijn geen reptielen aangetroffen. Een ontheffing of werken volgens een ecologisch werkprotocol is voor reptielen daarom niet nodig. Tot slot heeft de beoogde ontwikkeling geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van overige soorten, omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming is voor deze soorten dan ook niet noodzakelijk.

De stikstofberekening heeft uitgewezen dat onderhavig plan geen depositieresultaten boven 0,00 mol/ha/jaar tot gevolg heeft. Hiermee is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel stikstof, voor dit plan niet aan de orde.

5.8 Verkeer en parkeren

5.8.1 Algemeen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van een afweging van verkeersbelangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit kan zijn ingegeven door bijvoorbeeld een wijziging van de verkeersaantrekkende werking of ontsluiting van een plangebied. Daarnaast kan het parkeren relevant zijn in het kader van een goede

ruimtelijke ordening van functies, omdat de ruimtelijke ontwikkeling bijvoorbeeld gevolgen kan hebben voor de ruimtebehoefte ten behoeve van het parkeren in en/of in de omgeving van het plangebied.

5.8.2 Toetsing

Dit inpassingsplan maakt een verbetering van de provinciale weg N315 mogelijk. Het is het gevolg van het verkenningsrapportage traject 126¹⁴, waarin geconcludeerd wordt dat de verkeersveiligheid op de N315 Doetinchem Ruurlo verbeterd kon worden. Naar aanleiding hiervan zijn reeds diverse verbeteringen aangebracht. In de eerste fase van de plannen, die al is uitgevoerd, zijn enkele rotondes aangepast, is de aansluiting van enkele zijwegen verbeterd en is de brug over de Veengoot vernieuwd. Ook is het asfalt vernieuwd.

Dit inpassingsplan maakt de tweede fase mogelijk van het plan. Hierbij wordt een wegdeel van 2 km lang, dat te smal is, opnieuw geasfalteerd en verbreed (met gem. 80 cm breed). Verder maakt het inpassingsplan de realisatie van een uitgebreid landschappelijk inrichtingsplan mogelijk, waarbij de 112-117 bomen die dicht bij de weg staan en hier voor gevaar zorgen of van te slechte kwaliteit zijn worden gekapt. In plaats daarvan worden 1.310 stuks bomen in rij en boomvormers in houtsingel geplant. Er worden 19.476 m² aan houtsingels met boomvormers en onderbegroeiing gerealiseerd. Hiermee heeft dit inpassingsplan een sterk positief effect op de verkeersveiligheid. Een verdere beschrijving van de aanpassingen en verkeerssituatie is te vinden in hoofdstuk 4. Binnen het plangebied zijn en komen geen parkeervoorzieningen. De verbetering van de weg leidt niet tot een parkeerbehoefte.

5.8.3 Conclusie

Voorliggend plan resulteert in een verbeterde verkeerssituatie ter plaatse.

5.9 Geluidhinder

5.9.1 Algemeen

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In een ruimtelijk plan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor-)wegen en gezoneerde industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor-)wegen en gezoneerde industrieterreinen. Bij aanpassing van een gemeentelijke of provinciale weg of verandering van bestemmingen is akoestisch onderzoek voorgeschreven volgens de Wgh. Hierbij moet binnen de voorgeschreven zone onderzoek uitgevoerd worden naar geluidbelastingen op geluidgevoelige

¹⁴ Verkenningsrapportage traject 126 N315 Doetinchem – Ruurlo Planjaar 2020 en N315 Doetinchem – Ruurlo (N319) , traject 126 (km 5,0 – km 22,94), 26 april 2018

bestemmingen (o.a. woningen, woonwagenstandplaatsen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen zoals psychiatrische inrichtingen).

Op grond van artikel 100 van de Wgh geldt vanwege de te reconstrueren weg, dat de laagste van de volgende geluidswaarde op een gevel als toetswaarde wordt aange-merkt:

- a) 48 dB (indien de heersende waarde \leq 48 dB);
- b) de heersende waarde (indien de heersende waarde $>$ 48 dB, maar lager dan een eerder vastgestelde hogere waarde);
- c) de eerder vastgestelde hogere grenswaarde (indien deze lager is dan de heersende waarde).

Beleid provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft bij het voornemen om onderhoud te plegen aan de N315 een aantal uitgangspunten beschreven ten aanzien van de werkzaamheden aan de weg, te weten:

- Het huidige geluidarme asfalt (dunne deklaag A) wordt vervangen door SMA NL8 G+;
- Twee kruisingen worden verplaatst (Heidenhoekweg en Kapersburgweg/Hertenweg);
- De wegdekverharding van de Kapersburgweg/Hertenweg wijzigt van zand naar beton;
- De weg wordt verbreed tussen km 12,4 en km 14,1;
- Andere voor geluid beperkt relevante wijzigingen.

Bij dergelijke fysieke wijzigingen aan wegen moet op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) onderzoek worden uitgevoerd naar de mogelijke verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Dit onderzoek moet worden uitgevoerd binnen het aandachtsgebied van deze reconstructie en binnen de wettelijk voorgeschreven zone. In de 1^e fase van de ontwikkeling zijn reeds de eerste drie van de eerdergenoemde wijzigingen aan de weg aangebracht. Omdat deze zaken al in 2021 zijn uitgevoerd, wordt daar over het algemeen in deze toelichting niet meer specifiek op ingegaan. In het kader van voorliggende PIP wordt voornamelijk de wegverbreding besproken.

5.9.2 Toetsing

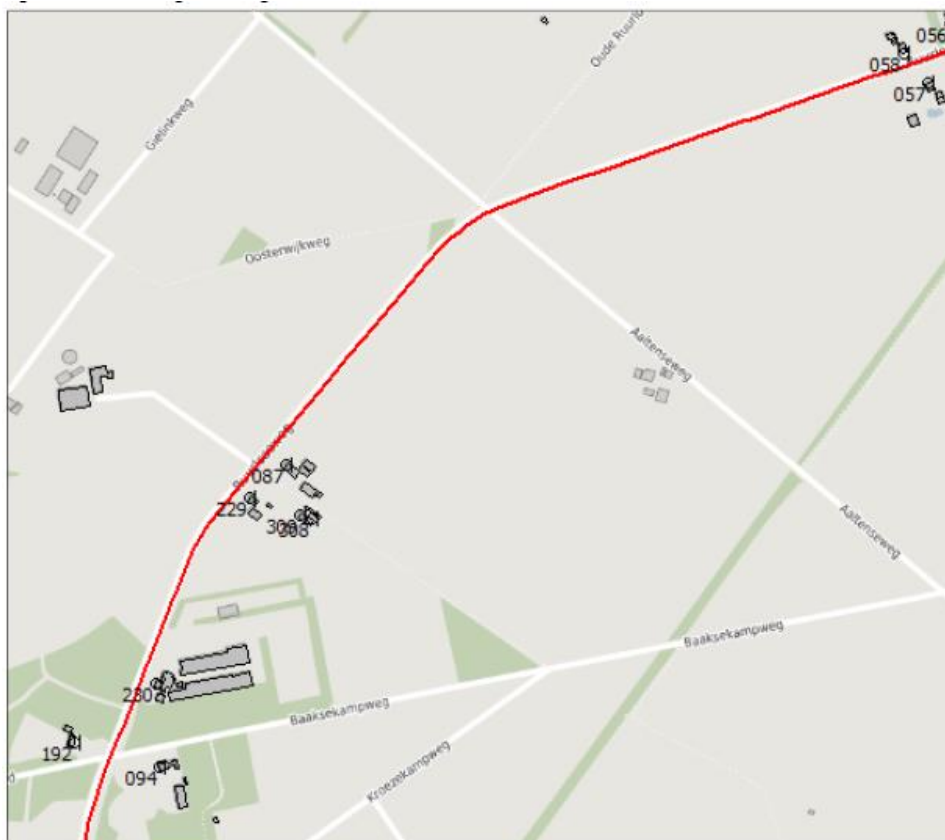
Ten behoeve van geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹⁵. Doelstelling van dit onderzoek is om te beoordelen of ook in de zin van de Wgh sprake is van een reconstructie. Dit betekent dat moet worden nagegaan of de wijzigingen aan de wegen leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer. Indien er sprake is van een dergelijke verhoging van de geluidsbelasting, dan dient in het onderzoek ook te worden beoordeeld of maatregelen toepasbaar en voldoende doelmatig zijn om deze toename weg te nemen. Daarnaast worden ook gevolgen voor de gecumuleerde geluidbelasting op alle woningen langs het traject in beeld gebracht. In het onderzoek

¹⁵ Omgevingsdienst Regio Nijmegen, Akoestisch onderzoek wijziging N315 Doetinchem-Ruurlo, zaaknummer W.Z19.100384.01, datum 5 februari 2020

zijn de verschillende reconstructieonderdelen beoordeeld. Hieronder worden de uitkomsten weergegeven.

Reconstructietoets wegverbreding km 12,0 en km 14,1

In figuur 5.9 is de situatie ter hoogte van km 12,0 tot km 14,1 weergegeven. De maatgevende punten zijn in figuur 5.9 weergegeven. Het betreft de punten: 094, 192, 230, 229, 087, 308, 309, 056, 057, 058.



Figuur 5.11. Locaties wegverbreding

In de volgende tabel is de geluidbelasting L_{den} opgenomen voor de huidige situatie (1 jaar voor realisatie) en de toekomstige situatie 10 jaar na realisatie. De waarden zijn inclusief aftrek 110g Wet geluidhinder. Deze correctie bedraagt 2 dB voor de N315. In de tabel is de maatgevende beoordelingshoogte opgenomen. Hieruit blijkt dat ter hoogte van dit traject de geluidbelasting ten hoogste 0,5 dB toeneemt. Hier is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Rekenpunt		Lden in dB (inclusief 2 dB aftrek)		
Id	Omschrijving	2019	2030	verschil
094	Baaksekampweg 1	50,8	51,3	0,5
192	Rietgeld 4	51,1	51,6	0,5
230	Ruurloseweg 25 en 25A	59,1	59,6	0,5
229	Ruurloseweg 27	59,1	59,6	0,5
308	Ruurloseweg 29A	45	45,5	0,5
309	Ruurloseweg 29	48,7	49,2	0,5
087	Ruurloseweg 31 en 31 M 1	57,1	57,6	0,5
056	Ruurloseweg 30A	55	55,5	0,5
057	Ruurloseweg 33	56,5	57	0,5
058	Ruurloseweg 28	60,2	60,7	0,5

Gecumuleerde geluidbelasting

In bijlage 3 bij het akoestisch onderzoek is in de laatste kolommen de gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek 110g weergegeven. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting wordt bepaald door de N315. De bijdrage van de overige wegen is beperkt. Het totale effect van de reconstructie, vervangen stil asfalt en autonome groei is in deze bijlage te vinden. De totale toename bedraagt ten hoogste 0,6 dB.

5.9.3 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat door de wijziging van de weg en de autonome toename van het verkeer de geluidbelasting circa 0,5 dB toeneemt voor het grootste deel van het traject. Er is langs het gehele traject geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeven geen maatregelen worden te overwogen.

Het toepassen van SMA waar nu dunne deklaag A ligt, is niet meegenomen in de bepaling van de reconstructie. Dit levert een reductie op de woningen langs deze weggedelen op van ten hoogste 0,7 dB.

De gecumuleerde geluidbelasting neemt door de wijzigingen aan de weg, de autonome groei van verkeer en het toepassen van SMA per saldo toe met ten hoogste 0,6 dB. Bij de meeste woningen bedraagt de toename niet meer dan 0,5 dB.

Uit het onderzoek volgt dat er geen maatregelen onderzocht hoeven te worden vanwege de wijziging van de weg.

5.10 Luchtkwaliteit

5.10.1 Algemeen

Europese luchtkwaliteit-richtlijnen

Europese luchtkwaliteit-richtlijnen zijn opgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. Hierin staat de beschrijving van de luchtkwaliteit normen. Specifieke onderdelen staan in Algemene maatregel van Bestuur en ministeriële regelingen.

Grenswaarden

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn grenswaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Voor grenswaarden geldt dat het voorgeschreven kwaliteitsniveau moet zijn bereikt en vervolgens in stand moet worden gehouden. De grenswaarden uit de Wm zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode	Ingangsdatum
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde	1 januari 2015
	200 µg/m ³	Uurgemiddelden, mag maximaal 18x per kalenderjaar overschreden worden	1 januari 2015
PM ₁₀ (fijn stof)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde	11 juni 2011
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden	11 juni 2011
PM _{2,5}	25 µg/m ³	Jaargemiddelde	1 januari 2015

De Europese normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof concentraties (PM₁₀) liggen op de 40 µg/m³. Het aantal toegestane overschrijdingsdagen voor PM₁₀ ligt op 35 dagen per jaar met een concentratie van 50 µg/m³, dit komt overeen met een concentratie van 32,4 µg/m³ jaargemiddeld. De normen gelden voor woningen en gebouwen met de bijbehorende terreinen, die vallen onder de beschrijving van een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De weg en het verkeer, bestuurders van de voertuigen, vallen buiten de bovenstaande normen. Op de volgende plaatsen is geen toetsing van de luchtkwaliteit nodig:

- Plaatsen waar geen mensen mogen en kunnen komen;
- Terreinen met één of meer inrichtingen (bedrijven), waar al regels gelden voor de gezondheid en veiligheid van werknemers;
- Wegen (rijbanen en middenberm).

5.10.2 Toetsing

Ten behoeve van de toetsing van de luchtkwaliteit heeft de Omgevingsdienst Regio Nijmegen een memo opgesteld¹⁶. Hierin is bepaald dat er geen aanleiding is om voor het vervangen van het asfalt de luchtkwaliteit in beeld te brengen. De infrastructurele aanpassingen van de twee kruispunten uit fase I (Heidenhoekweg en Herteweg/Kapersburgweg) en de wegverbreding uit fase II (km 12,4 - km 14,1) zijn wel in beeld gebracht, zie volgende tabel.

N315	NO ₂ µg/m ³ jaargemiddeld			PM ₁₀ µg/m ³ jaargemiddeld			PM _{2,5} µg/m ³ jaargemiddeld		
	2018	2020	2030	2018	2020	2030	2018	2020	2030
Heidenhoekweg	19,4	19,9	10,3	18,1	16,2	13,5	11,3	9,9	7,3
Verbreding km 12,4 - km 14,1	15,6	13,4	8,3	17,9	16,2	13,2	11,1	9,7	7,1
Herteweg Kapersburgweg	15,6	13,3	8,1	17,9	16,3	13,1	11,1	9,7	7,1

Uit voorgaande tabel blijkt dat op alle locaties, op 10 meter vanaf de rand van de weg, langs de N315 de concentraties in 2018, 2020 en 2030 onder de Europese normen en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen.

¹⁶ Omgevingsdienst Regio Nijmegen, Luchtkwaliteit beoordeling N315 Doetinchem – Ruurlo, zaaknummer W.Z19.100384.01, datum 15 januari 2020.

Fijnstof daggemiddelde

Langs het gehele traject blijft de concentratie onder de $32,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het aantal overschrijdingsdagen is in 2018 maximaal 2 dagen, in 2020 0,5 dagen en in 2030 0 dagen. Er is dus geen overschrijding van het fijnstof daggemiddelde van 35 dagen per jaar. In het berekenen van de bovenstaande concentraties is de autonome verkeersgroei, 1,5%, in de komende jaren, 2020 en 2030, meegenomen. Ondanks deze verkeersgroei zal de lokale luchtkwaliteit verbeteren, omdat het toekomstige wagenpark zal verbeteren waardoor de emissies afnemen.

Invloed van de wegverbreding

Het verbreden van de weg op bepaalde trajecten beïnvloedt de lokale concentraties niet of nauwelijks. Met de wegverbreding zal de lokale concentratie niet significant veranderen. De verkeersbijdrages zijn relatief laag, een verbreding van de weg verplaatst de bijdrage van de weg in overeenstemming met de verbreding. Daarmee blijft de huidige en de toekomstige luchtkwaliteit overeenkomen met de berekende concentraties. De benoemde kruispunten en de aangrenzende wegvakken uit fase I zullen door de beoogde aanpassing hoogstens de concentraties enigszins verplaatsen maar geen bepalend verschil in de huidige en toekomstige concentraties veroorzaken.

Bijdrage verkeer

Uit de berekeningen van de monitoringsrapportage van 2019 is op te maken dat de lokale verkeersbijdrage beperkt is en in de toekomst afneemt. In de toekomstige berekeningen is de autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar meegenomen. Voor stikstofdioxide neemt de bijdrage van maximaal $4,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ af tot $2,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2030. Bij fijnstof PM_{10} is er een maximale bijdrage van $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die afneemt naar maximaal $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2030. De afname bij $\text{PM}_{2,5}$ verloopt van $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ naar $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2030.

5.10.3 Conclusie

De aanpassingen aan de weg leiden niet tot overschrijdingen van de normen of een verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.11 Watertoets

5.11.1 Algemeen

Rijksbeleid - Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 is op 18 maart 2022 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2022-2027, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 wordt allereerst de nationale belangen opgesomd:

- waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);

- waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
- waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
- in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
- realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening die in 2050 CO₂arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
- Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
- Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Deze nationale belangen worden aangevuld met drie hoofdambities:

1. Een veilige en klimaatbestendige delta: Naast bescherming tegen overstromingen is de ambitie dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust ingericht is. In het Deltaprogramma is afgesproken dat overheden stressbestendige uitvoeren om de risico's in kaart te brengen en een adaptatiestrategie met een uitvoeringsprogramma opstellen
2. Een concurrerende, duurzame en circulaire delta: een goede zoetwatervoorziening is van groot belang voor de economie. Nederland moet in 2050 weerbaar zijn tegen zoetwatertekorten. Daarom werkt het Rijk in de planperiode van het NWP samen met de zoetwaterregio's en de gebruikers aan maatregelen om ervoor te zorgen dat Nederland ook in droge perioden over voldoende zoetwater beschikt voor bijvoorbeeld landbouw, natuur, historisch groen, industrie en scheepvaart.
3. Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur: Het Rijk werkt aan schoon en ecologisch gezond (grond)water voor duurzaam gebruik en een leefomgeving van hoge kwaliteit. In de planperiode van het NWP wordt gewerkt aan structurele vermindering van lozingen en verspreiding van opkomende stoffen, onder andere via het Actieprogramma PFAS in water. Het beleid voor grondwaterkwaliteit is erop gericht verontreiniging van bodem en grondwater zo veel mogelijk te voorkomen.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals de energietransitie, de woningbouw, herstel natuur en de landbouwtransitie is noodzakelijk.

Daarnaast hebben de vijf volgende thema's een centrale rol in dit waterprogramma:

1. Klimaatadaptatie;
2. Waterveiligheid;
3. Zoetwater;
4. Grondwater;
5. Scheepvaart.

Een integrale aanpak van samenhangende nationale en regionale opgaven vereist een gebiedsgerichte aanpak. Daarom zijn voor de rijkswateren in dit Nationaal Waterprogramma gebiedsgerichte uitwerkingen opgenomen. Het gaat om de Noordzee, de Zuidwestelijke Delta, de RijnMaasmonding, de grote rivieren, het IJsselmeergebied, de Waddenzee en Eems-Dollard en de Kanalen in het beheer van het Rijk. Deze zijn verbonden met de diverse gebiedsgerichte programma's en uitwerkingen onder het

Nationaal Waterprogramma, zoals de Gebiedsagenda's Grote Wateren. Voor de overige wateren van Nederland wordt in andere programma's de gebiedsgerichte uitwerking van het waterbeleid meegenomen. In de eerste plaats in de Omgevingsagenda's onder de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

In het coalitieakkoord van eind 2021 is aangegeven dat de komende jaren structureel meer budget wordt uitgetrokken voor instandhouding van wegen, spoor, hoofdwatersysteem en vaarwegen. Het structureel extra budget loopt op via een geleidelijk ingroeimodel. De budgettaire kaders voor instandhouding zijn daarmee verruimd. Voor het Hoofdwatersysteem en het Hoofdvaarwegennet zal IenW binnen deze budgettaire kaders nog aanvullende keuzes moeten maken om de instandhoudingsopgaven op termijn beheersbaar te houden.

Regionaal Waterprogramma Gelderland 2021-2027

Het Regionaal Waterprogramma (RWP) 2021 – 2027 Provincie Gelderland is op 26 februari 2019 vastgesteld. In het Provinciaal Waterprogramma 2021-2027 zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationaal Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Gelderland. Het Waterplan is onderverdeeld in drie deelprogramma's:

- 1 Waterveiligheid: het programma 'Waterveiligheid' draait om de bescherming tegen overstromingen vanuit het primaire en het regionale watersysteem.
- 2 Waterkwaliteit: Dit programma draait om het tegengaan van verontreinigingen en kwaliteit van zowel oppervlaktewater als grondwater. De drinkwatervoorzieningen worden ook beschermd.
- 3 Klimaatadaptatie: de verspilling moet worden aangepakt. De provincie wil een goed functionerend watersysteem in normale én in extreem droge en natte situaties: klimaatbestendig, robuust, veerkrachtig en stuurbaar. Daarbij let het waterschap op de hoeveelheid (goede waterpeilen, het vasthouden van water en het omgaan met wateroverlast en droogte); en op de kwaliteit van het water (chemisch en ecologisch).

In het plan zijn deze programma's verder uitgewerkt in maatregelen, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit heeft geleid tot een integrale visie op de ontwikkeling van de provincie Gelderland.

In de Omgevingsverordening is onder andere regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen c.q. wijzigingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken, Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

Waterschapsbeleid - Waterbeheerprogramma 2022-2027 Waterschap Rijn en IJssel

Op 21 december 2021 is het waterbeheerprogramma van waterschap (WPB) Rijn en IJssel vastgesteld en vervangt het Waterbeheerplan 2016-2021. In dit waterbeheerprogramma beschrijft het waterschap Rijn en IJssel voor de periode 2022 – 2027 op

welke wijze gezorgd wordt voor: een goede bescherming tegen hoog water, een goed functionerend regionaal watersysteem en het zuiveren van afvalwater

Het waterbeheerprogramma zoekt verbinding met het werk van de provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en het Rijk. Het waterbeheer schept vaak randvoorwaarden voor gebruikers van het water, maar biedt ook mogelijkheden en meerwaarde voor maatschappelijke gebruikers, zoals burgers, agrariërs en terreinbeheerders, ondernemers en (drinkwater)bedrijven, recreanten en de naburige Duitse waterbeheerders. Vanuit de omgevingsverkenning is het beleid voor de planperiode 2022-2027 beschreven voor de primaire taakgebieden van het waterschap:

- Naar een betere balans tussen nat en droog en gebiedsgerichte aanpak: klimaat robuust gebied;
- Bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: Veilig water;
- Afstemming van functies op de draagkracht van het systeem en een gezond watersysteem: gezonde leefomgeving;
- Afvalvermindering, wendbare keten: Circulaire economie en energietransitie.

Het programma is, naast in deze thema's, ook in verschillende deelgebieden uitgewerkt. De kenmerken, de ontwikkelingen en de opgaven die gebiedsspecifiek zijn worden achter elkaar weergegeven.

Het beleid is verder uitgewerkt in het WBP naar concrete doelstellingen. Deze doelstellingen vinden onder andere een doorwerking in de beschikbare instrumenten van het waterschap, zoals de verordening, legger, communicatie en stimuleringsmiddelen.

Watervisie 2030

De Watervisie geeft aan hoe het waterschap aankijkt tegen de gewenste ruimtelijke inrichting van het beheersgebied, om de wateropgaven waarvoor ze staan duurzaam op te lossen. Er moet daartoe een betere afstemming worden gevonden tussen de waterwensen van de verschillende grondgebruiksvormen en het watersysteem zelf. Omdat ruimtelijke oplossingen op langere termijn duurzamer zijn, krijgen deze de voorkeur boven technische oplossingen. Bij het zoeken naar ruimtelijke oplossingen geldt het natuurlijk watersysteem als ideaalbeeld. Een dergelijk watersysteem heeft onder meer de mogelijkheid om (in geval van veel neerslag) voldoende water op te vangen en water (in geval van te zware belasting) voldoende te reinigen. Water moet richtinggevend zijn bij toekomstige stedelijke uitbreiding. Bij overschot wordt regenwater in de bodem geïnfiltreerd of naar het oppervlaktewater geleid. Het waterschap streeft ernaar regenwater niet meer via de riolering af te voeren. Het rioleringsstelsel wordt aldus minder zwaar belast, waardoor de kans op overstorten van rioolwater op oppervlaktewater kleiner wordt.

Keur

Waterschap Rijn en IJssel legt de eigen regels vast in de zogeheten Keur. Dat is de benaming voor de verordening waarmee de veiligheid van dijken, watergangen en kades wordt geregeld. Maar ook het al dan niet toestaan van activiteiten of bouwwerken nabij het water en de dijken, lozingen op het oppervlaktewater en het oppompen van grond- en oppervlaktewater zijn erin geregeld.

Watertoets

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een inpassingsplan daarbij overleg pleegt met onder andere de waterschappen.

5.11.2 Toetsing en conclusie

Onderhavig plan (de tweede fase van de aanpassingen aan de N315 Doetinchem-Ruurlo) betreft ten eerste de beoogde wegverbreding ten noorden van Zelhem (km 12,4 tot km 14,1) en de investering in de LNC -waarden (landschap, natuur en cultuurhistorie). Voor deze werkzaamheden moeten de bermsloten op enkele plekken verlegd worden. Ook neemt door de wegverbreding het verhard oppervlak toe met circa 1.100 m². De provincie heeft afstemming hierover met het waterschap gezocht. Er heeft op 19 augustus 2022 een overleg plaatsgevonden.

Uit het overleg is gekomen dat de te verleggen sloten niet op de legger van het waterschap staan, dus voor ingrepen daaraan is op zichzelf geen watervergunning nodig. Wel is een watervergunning nodig als de aansluitingen van deze sloten op watergangen die wél op de legger staan worden aangepast. Ook hiervan is geen sprake.

Wat betreft de toename van het verhard oppervlak geldt als uitgangspunt dat in principe gecompenseerd moet worden. Bij voorkeur moet het hemelwater inzijgen in de bermen langs de weg. Als dat voldoende kan, is geen extra waterbergend (sloot)volume nodig. Als toch berging nodig is, mag die worden gerealiseerd in de niet-leggerwatergangen.

Ten slotte is afgesproken om afstemming te blijven houden met het waterschap bij de uitwerking van de plannen. Het invullen van een digitale watertoets is door het al gevoerde overleg niet meer nodig en niet meer zinvol.

5.12 Kabels en leidingen

5.12.1 Algemeen

Bij vaststelling van een inpassingsplan moet rekening worden gehouden met de bescherming van ruimtelijk relevante kabels en leidingen.

5.12.2 Toetsing

In het plangebied is een aantal ruimtelijk relevante kabels en leidingen aanwezig, veelal in de bermstroken van de weg, zoals gebruikelijk. Deze zijn bij de uitwerking van de plannen al in beeld gebracht. Sommige van de leidingtracés moeten worden verplaatst vanwege de beoogde aanpassingen aan en langs de weg. In nog te beleggen combi-overleggen zal nog (zoals gebruikelijk bij dit soort plannen) worden besproken welke kabels/leidingen moeten worden verlegd en hoe precies.

5.12.3 Conclusie

Door het verleggen van de kabels en leidingen en het opnemen van een dubbelbestemming voor de relevante kabels en leidingen zijn deze beschermd en leidt de uitvoeringen van het plan niet tot problemen.

6 Juridische planopzet

6.1 Inleiding

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het provinciale inpassingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. Een afgeleide voor deze gebruiksregels zijn de regels voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan en de interpretatie van de planregels. De toelichting van dit inpassingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het inpassingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

Voor de wijze van bestemmen is waar mogelijk aangesloten bij de huidige bestemmingsplannen van de gemeenten waar het plangebied binnen ligt en uiteraard is de wijze van bestemmen eveneens gebaseerd op de "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012". De verbeelding is IMRO-gecodeerd volgens IMRO2012.

6.2 Bevoegd gezag omgevingsvergunningen en wijzigingsplannen

In artikel 2.4, lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is beschreven over wie beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Burgemeester en wethouders van de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak wordt of zal worden uitgevoerd zijn bevoegd gezag voor het beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning. Uitzondering op deze regel is dat Gedeputeerde Staten in de plaats treden van Burgemeester en Wethouders voor de beslissing op een aanvraag als bedoeld in art. 2.1, lid 1, onder a, b, c Wabo als dit in een provinciaal inpassingsplan zo is vastgelegd. Deze uitzondering volgt uit artikel 3.1, onder a van het Besluit omgevingsrecht en artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening. In ditzelfde artikel is ook geregeld dat gedeputeerde staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid van die wet uitoefenen. In dit artikel is onder meer de mogelijkheid opgenomen om in een ruimtelijk plan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

6.3 Opbouw van verbeelding en regels

6.3.1 Verbeelding

Binnen een bestemming, zoals aangegeven op de verbeelding, kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend

opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens). Deze zijn daarom opgenomen bij de 'verklaringen'.

Verder zijn de gronden voorzien van een dubbelbestemming. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling op of ter beperking van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. In het artikel 'overige regels' van hoofdstuk 3 is de voorrangregeling tussen de verschillende dubbelbestemmingen opgenomen.

6.3.2 Regels

De regels van het inpassingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden. Ook de dubbelbestemmingen zijn in dit hoofdstuk opgenomen.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel en algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat het overgangsrecht en de slotregel.

Regels in verband met de bestemmingen

De bestemmingsregels kennen alle eenzelfde opbouw met de volgende leden:

- bestemmingsomschrijving
- bouwregels
- nadere eisen-bevoegdheid (*indien aanwezig*)
- afwijken van de bouwregels (*indien aanwezig*)
- specifieke gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- afwijken van de gebruiksregels (*indien aanwezig*)
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (*indien aanwezig*)
- wijzigingsbevoegdheid (*indien aanwezig*)

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwregels zijn gerelateerd aan deze omschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

De inleidende (hoofdstuk 1), algemene (hoofdstuk 3) en overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4) zijn de gebruikelijke bestemmingsregels en worden hier verder niet toegelicht. Waar relevant, wordt bij de beschrijving van de bestemmingen verwezen naar de algemene regels van hoofdstuk 3.

6.4 Bestemmingen

6.4.1 Enkelbestemmingen

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden bestemd voor groenvoorzieningen, landschapselementen en kleinschalige agrarisch gebruik. Tevens zijn binnen deze bestemming ook paden en water toegestaan. Binnen de bestemming 'Groen' ter plaatse gelden beperkte bouwmogelijkheden. Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor gebiedsontsluiting en langzaam verkeer. Binnen deze bestemming is een adequate inrichting van de verkeersruimte mogelijk. Ook ecologische en groenvoorzieningen zijn binnen deze bestemming mogelijk.

6.4.2 Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen regelen een bijzonder (algemeen) belang dat eerst afgewogen moet worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden in die gevallen dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming. Voor zover dubbelbestemmingen samenvallen gelden de regels van beide dubbelbestemmingen.

Leiding - Riool

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de drukrioolleiding.

Leiding - Water

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de waterleiding.

Waarde - Cultuurhistorie

De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemmingen), tevens bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de historische buitenplaats Ruurlo.

6.4.3 Algemene aanduidingsregels

Luchtvaartverkeerzone - laagvlieggebied

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - laagvlieggebied' geldt een laagvliegroute voor straaljagers en is geen bebouwing hoger dan 40 m boven maaiveld toegestaan.

Overige zone – Gelders natuurnetwerk

Ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - Gelders natuurnetwerk' zijn de gronden tevens bestemd voor bescherming, behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van

de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. Hiertoe worden niet gerekend de gronden die vallen binnen de bestemming 'Verkeer'.

Overige zone – groene ontwikkelingszone

Ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - groene ontwikkelingszone' zijn de gronden tevens bestemd voor bescherming, behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. Hiertoe worden niet gerekend de gronden die vallen binnen de bestemming 'Verkeer'.

Overige zone – Nationaal landschap

Ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – nationaal landschap' zijn de gronden voor zover dit valt buiten de aanduiding 'overige zone - gelders natuurnetwerk' en/of buiten de aanduiding 'overige zone - groene ontwikkelingszone' tevens bestemd voor bescherming van de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap. Deze kernkwaliteiten zijn vastgelegd in de Bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen van de Omgevingsverordening Gelderland.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een inpassingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij is de vraag relevant op welke manier de te maken kosten voor het project gedekt zijn, waarbij eventuele planschade onderdeel uitmaakt van de kosten.

7.2 Beoordeling plan

De benodigde financiële middelen voor de maatregelen die met dit inpassingsplan mogelijk worden gemaakt zijn opgenomen in de door Provinciale Staten vastgestelde begroting. Bij de begroting is niet alleen rekening gehouden met de realisatie van de aanpassingen maar ook met het (ver)leggen van kabels en leidingen, grondverwerving, planten van bomen en overige maatregelen en de eventuele financiële consequenties van planschade. Gelet op het bovenstaande is het inpassingsplan economisch uitvoerbaar.

7.3 Grondverwerving

Een deel van de benodigde gronden voor de compensatie van de bomen zijn in eigendom van particulieren. Voor zover deze gronden niet in eigendom zijn is de provincie met de grondeigenaren in overleg over aankoop van de grond dan wel minnelijke medewerking aan de uitvoering van de maatregelen.

Wanneer minnelijk geen overeenstemming wordt bereikt, biedt het inpassingsplan zo nodig een titel voor onteigening.

7.4 Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van de aanpassingen van de weg en de bomencompensatie is voldoende aangetoond.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Participatie

Vanaf het begin van het project (in 2017) is sterk ingestoken op participatie, in lijn met de Gelderse participatieaanpak.

In 2017 is voor deze participatie een Werkgroep Bomen opgericht. Deze bestaat uit aan- en omwonenden, bomenbelangengroepen en vertegenwoordigers van de verkeerspolitie en de drie gemeenten waarin de weg gelegen is (Berkelland, Bronckhorst en Doetinchem). De Werkgroep heeft in meerdere rondes meegedacht over het integraal inrichtingsplan voor deze weg en over de vraag hoe de belangen van zowel LNC (Landschap, Natuur & Cultuurhistorie) als verkeersveiligheid (inclusief de berminrichting) bij elkaar kunnen worden gebracht. Onder andere met die inbreng is gekomen tot het oorspronkelijke inrichtingsplan dat uitging van de kap van ruim 200 bomen.

De Werkgroep Bomen is na de vaststelling van de nieuwe 'Provinciale Werkwijze bomen' opnieuw bij het proces betrokken. Er is uitgelegd hoe het integraal inrichtingsplan is herzien naar aanleiding van de geactualiseerde Werkwijze. Ook is de Werkgroep gevraagd om een reactie. De leden van de Werkgroep konden zich in meerderheid vinden in het definitieve integraal inrichtingsplan.

8.2 Inspraak

Met de inwerkingtreding van de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure is de verplichte inspraak, alvorens een ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen, komen te vervallen. Ook de Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten/provincies niet meer tot het bieden van de mogelijkheid tot inspraak. Het Besluit ruimtelijke ordening doet dat evenmin. Een formele inspraakprocedure op basis van een voorontwerp van dit provinciaal inpassingsplan heeft om die reden niet plaatsgevonden. Echter, zoals in paragraaf 8.1 beschreven heeft de provincie wel inspraak georganiseerd.

8.3 Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Op grond van artikel 3.26 Wro is er een wettelijke verplichting tot het horen van de gemeenteraad in het kader van een provinciaal inpassingsplan. Tijdens het vooroverleg, zoals in de vorige alinea beschreven, is ook aan deze wettelijke verplichting nader inhoud gegeven.

Bovengenoemd vooroverleg met de vaste vooroverlegpartners en het horen van de gemeenteraad heeft plaatsgevonden.

8.4 Procedure na terinzagelegging van dit ontwerp inpassingsplan

Dit provinciaal inpassingsplan wordt voor (ten minste) zes weken ter visie gelegd. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen te geven. De binnengekomen zienswijzen worden in het vast te stellen inpassingsplan besproken en beantwoord.