



Behoort bij het besluit van de
raad der gemeente Ruurlo

d.d. 25 JAN 2001

Mij bekend,
De secretaris

Bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg

Gemeente Ruurlo



Bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg
Gemeente Ruurlo

Enschede, januari 2001

Inhoudsopgave

Toelichting

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding voor het plan	1
1.2.	Doelstelling van het plan	1
1.3.	Ligging van het plangebied	1
1.4.	Vigerende bestemmingsplannen	2
2.	Noodzaak Zuidelijke Verbindingsweg	3
2.1.	Bestaande situatie in relatie tot omgeving	3
2.2.	Te verwachten intensiteiten	4
3.	Bestaande situatie	7
3.1.	Historie	7
3.2.	Landschap en ecologie	7
3.3.	Bebouwing en functies	8
3.4.	Verkeersstructuur	9
3.5.	Overige	10
4.	Beleidskader	12
4.1.	Rijksbeleid	12
4.2.	Provinciaal beleid	13
4.3.	Gemeentelijk beleid	14
5.	De tracés	16
5.1.	Uitgangspunten	16
5.2.	Drie concepten	17
5.2.1.	Concept A: landschap ontziend direct langs de kom	17
5.2.2.	Concept B: landschap volgend, direct over of langs bestaande landschapselementen	18
5.2.3.	Concept C: autonome ontwikkeling	18
5.3.	Voorkeurstracé	19
5.3.1.	Drie tracés	19
5.3.2.	Toetsingscriteria	19
5.3.3.	Toetsing	20
6.	Het ontwerp/voorkeurstracé Zuidelijke Verbindingsweg	23
6.1.	Ligging tracé en profiel	23
6.2.	Landschappelijke inpassing	25
6.3.	Consequenties voor de omgeving	25
6.4.	Verwerving gronden	27
6.5.	Archeologie	27
7.	Milieuaspecten	29
7.1.	Wegverkeergeluid Zuidelijke Verbindingsweg	29
7.2.	Water	33
7.3.	Bodem- en grondverontreiniging	33
8.	Economische uitvoerbaarheid	35
9.	Overlegresultaten	36
9.1.	Inspraak	36
9.2.	Overleg met instanties (artikel 10 overleg)	45

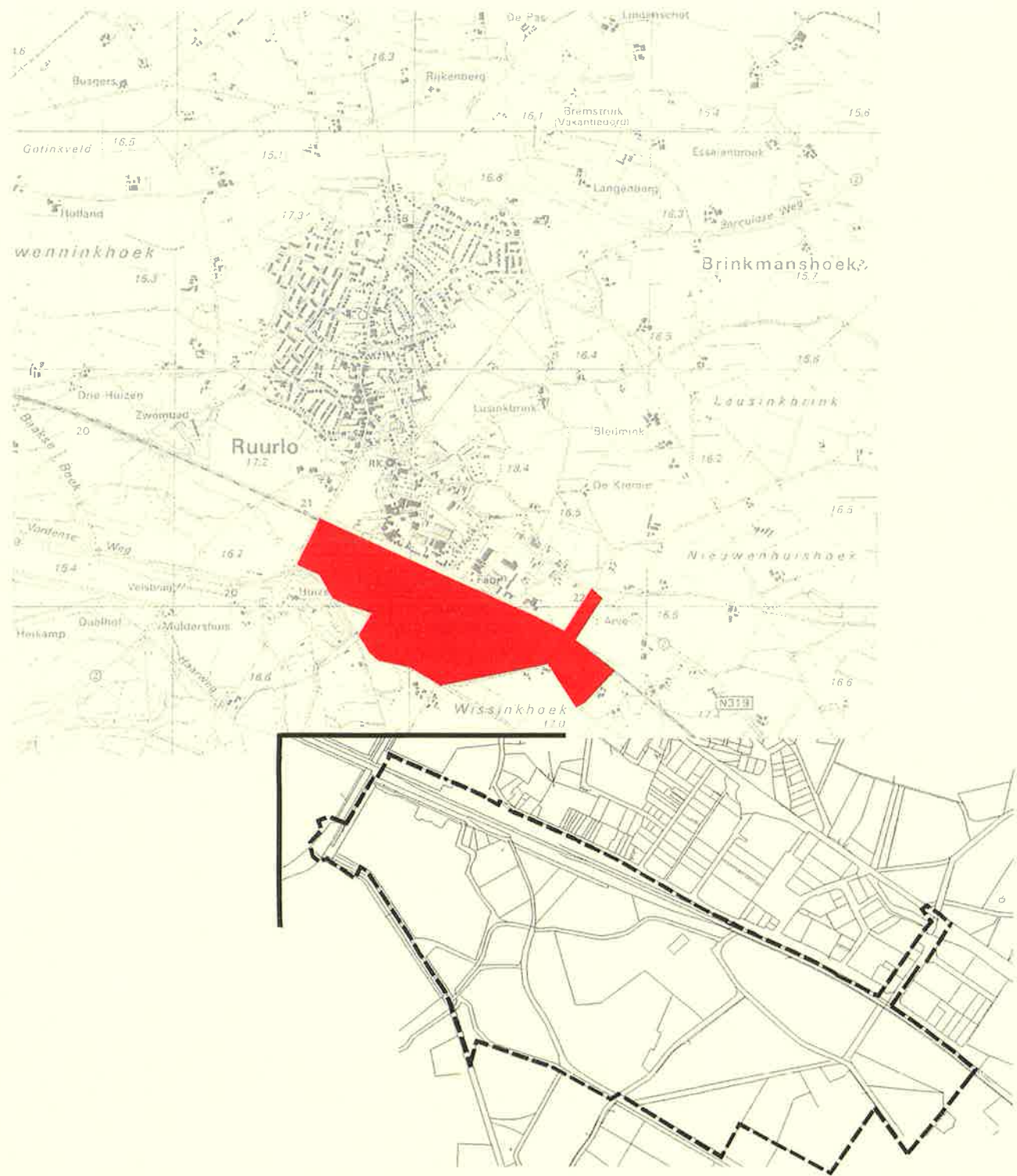
Bijlage akoestische berekening

Voorschriften

Plankaart

Toelichting

Plangrens Zuidelijke Verbindingsweg



1. Inleiding

1.1. Aanleiding voor het plan

Met de afronding van het bestemmingsplan Leusinkbrink/Oostelijke Verbindingsweg (juni 1998) is de basis gelegd voor de realisering van de nieuwe woonwijk Leusinkbrink en voor de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg. Door de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg zal het verkeer op de Groenloseweg binnen de bebouwde kom fors toenemen. Om deze weg te ontlasten is besloten een nieuwe weg aan te leggen ten zuiden van de kern Ruurlo, de Zuidelijke Verbindingsweg. Deze nieuwe weg zal samen met de Oostelijke Verbindingsweg een herkenbare route vormen, waarmee het doorgaande verkeer om Ruurlo heen geleid kan worden.

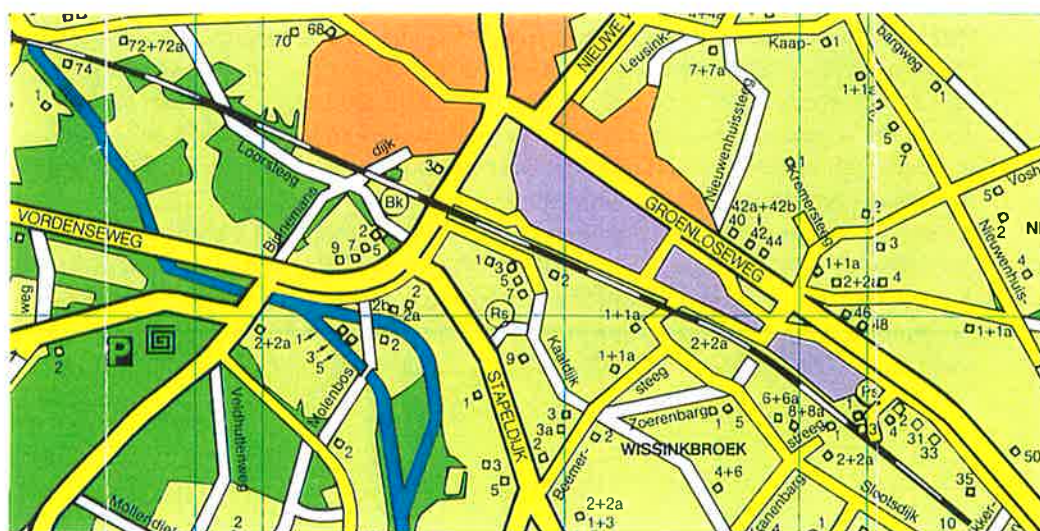
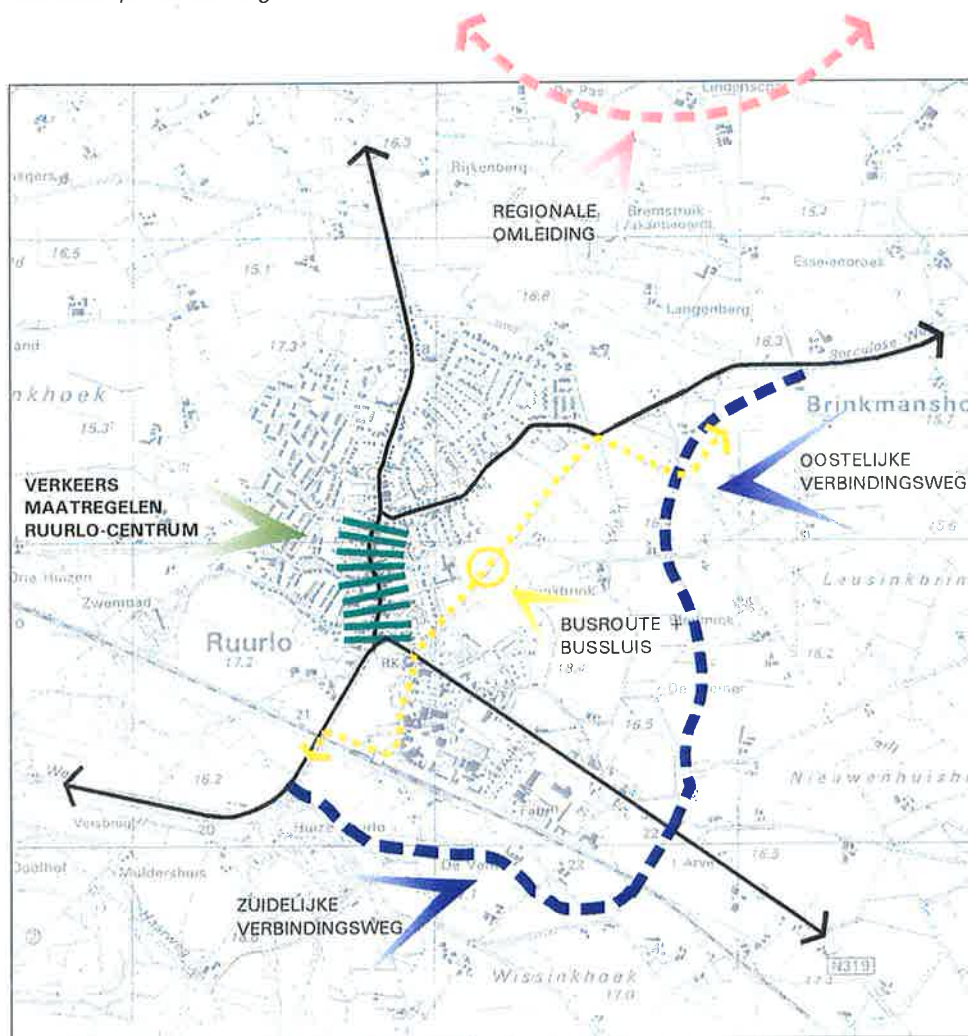
1.2. Doelstelling van het plan

Het bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg heeft tot doel het planologisch-juridische kader te bieden voor de ontwikkeling van een nieuwe verbindingsweg ten zuiden van de kern Ruurlo.

Dit bestemmingsplan bevat, als gevolg van de discussie rond de ongelijkvloerse kruising van de weg met het spoor een gewijzigd tracéontwerp ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan van april 1999. In het nieuwe plan is een tracé met een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Zutphen-Winterswijk opgenomen. In het voorontwerp bestemmingsplan van april 1999 werd naast het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg de effecten van de geluidhinder van de Oostelijke Verbindingsweg op de bestaande bebouwde kom beschreven. De geluidhinder van de Oostelijke Verbindingsweg maakt geen deel uit van dit nieuwe plan, maar gaat als zelfstanding plan verder in procedure.

1.3. Ligging van het plangebied

Het plangebied is, globaal gezien, gelegen tussen de Vordenseweg, de spoorlijn Zutphen-Winterswijk (met een uitschieter rond de Golsweg tot aan de Groenloseweg), de Kaaldijk en de Stapeldijk. De begrenzing aan de zuidzijde en aan de noordzijde van het plan wordt mede bepaald door het invloedsgebied van de geluidhinder van de nieuwe weg op het buitengebied. Gronden waarop volgens de vigerende plannen de bouw van (dienst)woningen mogelijk zou zijn en die liggen binnen de berekende geluidhindercontour van de Zuidelijke Verbindingsweg, zijn opgenomen in dit plan. Voor de bouw van (dienst)woningen op gronden die liggen binnen de berekende geluidhinderzone op het bedrijventerrein Venterkamp wordt verwezen naar 'Bestemmingsplan Venterkamp herziening 2000-1'.



Straatnamen

1.4. Vigerende bestemmingsplannen

Voor de gronden die zijn gelegen binnen het plangebied van de Zuidelijke Verbindingsweg vigeert momenteel het bestemmingsplan *'Buitengebied 1995, gemeente Ruurlo'*. Voor de smalle strook plangebied gelegen tussen de Groenloseweg en het spoor en de Golsweg vigeert momenteel het bestemmingsplan *'Venterkamp III'*. De spoorlijn, voor zover deel uitmakend van dit plan, is gelegen in de plannen *'Venterkamp'*, *'Schansekamp'* en het bestemmingsplan *'Buitengebied 1972'*.

Het bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg vervangt de vigerende bestemmingsplannen voor de gronden die binnen het plangebied zijn gelegen.

2. Noodzaak Zuidelijke Verbindingsweg

2.1. Bestaande situatie in relatie tot omgeving

In relatie tot de leefbaarheid van de Groenloseweg

Door de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg zal het verkeer op de Groenloseweg fors toenemen. Al het verkeer van de Nieuwe Weg met de richting Vorden, inclusief het doorgaand verkeer door de Dorpsstraat dat via een regionale omleiding uit de kom wordt gemedend, wordt nu omgeleid via de Oostelijke Verbindingsweg en de Groenloseweg richting Vorden. Met name door het aandeel zwaar verkeer zal de leefbaarheid van de Groenloseweg binnen de bebouwde kom ernstig worden aangetast. Denk bijvoorbeeld aan de relatie centrum-station die door de Groenloseweg wordt doorsneden (zie ook goedgekeurd bestemmingsplan Leusinkbrink/Oostelijke Verbindingsweg, gemeente Ruurlo). Door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg zal dit effect teniet gedaan worden en ontstaat een situatie die zowel wat betreft omvang als samenstelling van het verkeer op de Groenloseweg tot een beduidend leefbaarder situatie zal leiden. Hiermee verandert het karakter van de Groenloseweg van doorgaande drukke provinciale route in één van de uitgaande routes of entreeroutes van Ruurlo tussen het buitengebied en het centrum; leefbaar (woningen, kerk en school) en oversteekbaar (relatie centrum-station).

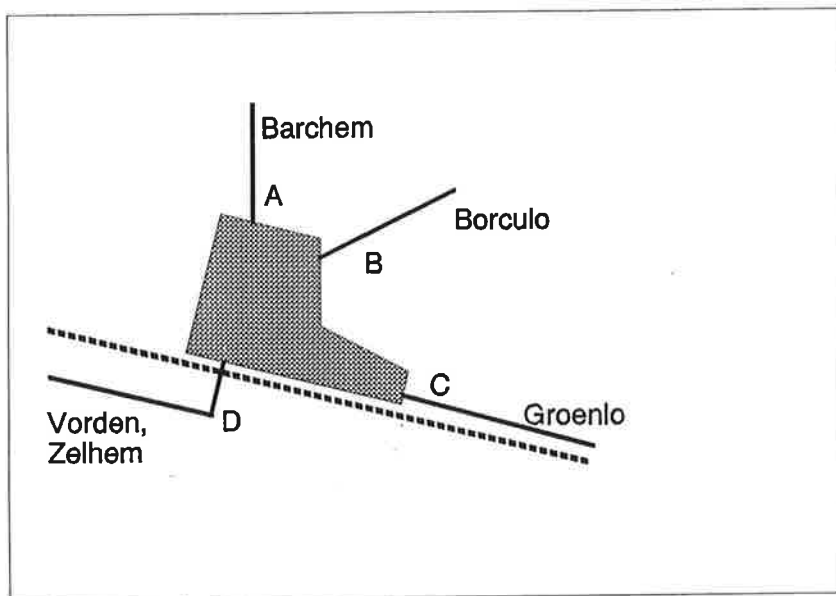
In relatie tot de geluidsbelasting

Met het ontlasten van de Groenloseweg zal ook het wegverkeerslawaai afnemen. Dit heeft tot gevolg dat hier niet langer sprake is van een geval van reconstructie volgens de Wet Geluidshinder. Grote financiële inspanningen (eventueel tijdelijke) ten behoeve van de geluidsisolatie van de woningen kunnen hierdoor vermeden worden. De Golsweg e.o. wordt overigens wel gereconstrueerd volgens de Wet geluidhinder. Dit betreft echter slechts 2 woningen.

In relatie tot de doorstroming

Voor het regionale infrastructurele netwerk is het van belang dat de doorstroming op de doorgaande route (Groenloseweg/Vordenseweg) zo optimaal mogelijk is. Op dit moment is de doorstroming redelijk goed te noemen. Deze wordt slechts beperkt door de rotonde nabij de Dorpsstraat. De gehele inrichting van de Groenloseweg behorend bij het doorstromingskarakter is echter tegenstrijdig aan de eisen die de leefgemeenschap stelt aan de Groenloseweg. Zowel de maximale intensiteiten als de daarbij horende inrichtingsaspecten als verblijfsgebied zijn tegenstrijdig aan die behorend bij een doorstromingsweg. Om aan beide eisen tegemoet te komen, is het noodzakelijk het verkeer, aansluitend op de Oostelijke Verbindingsweg, om Ruurlo heen te leiden. Zonder aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg zal de Groenloseweg, als een binnen de bebouwde kom van Ruurlo gelegen provinciale route, altijd voor knelpunten blijven zorgen.

Schematische weergave Ruurlo



2.2. Te verwachten intensiteiten

Via een aantal stappen wordt de prognose voor de Zuidelijke Verbindingsweg opgebouwd. Uitgangspunt bij deze prognose is dat er op de Groenloseweg voor wat betreft het wegvak binnen de bebouwde kom een erftoegangsfunctie wordt gekozen, waardoor de route onaantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer blijft wel over de Groenloseweg rijden.

Tweede uitgangspunt is de realisatie van de Oostelijke Verbindingsweg, alvorens de Zuidelijke Verbindingsweg wordt gerealiseerd. Er wordt voortgebouwd op de prognoses voor de Oostelijke Verbindingsweg (zie bestemmingsplan Leusinkbrink en de Oostelijke Verbindingsweg). Andere aspecten zijn nieuwbouw in Ruurlo (250 woningen) en een beperkte autonome groei.

Een derde uitgangspunt is dat ervan uitgegaan wordt dat het doorgaande verkeer geen gebruik meer zal maken van de route Ruurlo-Lochem. In de wegcategorisering van de gemeente is de Barchemseweg buiten de bebouwde kom aangemerkt als 60 kilometer weg. Door deze wegcategorisering zal de Barchemseweg buiten de bebouwde kom overgedragen worden aan de gemeente Ruurlo. De gemeente zal maatregelen treffen die deze weg minder aantrekkelijk maakt om als route te gebruiken (zie rapport RuBoLo), zodat het verkeer gestimuleerd wordt gebruik te maken van de omleidingsroute waar de Oostelijke en de Zuidelijke Verbindingsweg onderdeel van uitmaken.

Met de aanleg van de RW 18 en de invloed daarvan op het Ruurlose wegennetwerk, is geen rekening gehouden. Deze zal niet binnen de wettelijke periode van tien jaar, waarvoor het bestemmingsplan in principe wordt opgesteld, aangelegd zijn.

We onderscheiden achtereenvolgens:

- Uitgangssituatie 1995;
- Prognose van de situatie met de Oostelijke Verbindingsweg;
- Prognose van de situatie met de Oostelijke en de Zuidelijke Verbindingsweg.

Deze drie situaties komen achtereenvolgens aan de orde.

Uitgangssituatie 1995

Voor de situatie 1995 is er geen reden om aan te nemen dat de verhouding van herkomsten en bestemmingen van het doorgaand verkeer veranderd zijn ten opzichte van 1993. In 1993 heeft er een kentekenonderzoek plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek worden gehanteerd en gecombineerd met cijfers van de provincie uit 1995.

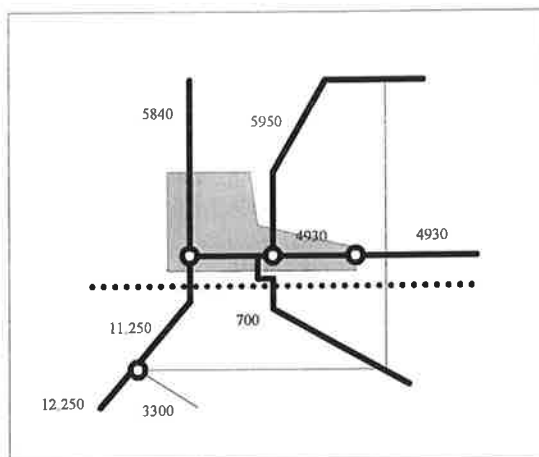
De omvang van het verkeer op de uitvalswegen is in termen van absolute aantallen wel veranderd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van cijfers van 1995 van de provincie Gelderland. De combinatie van deze gegevens levert de tabel op zoals die is weergegeven.

Voor de uitgangssituatie geldt dus dat op punt A (de Barchemseweg) 5840

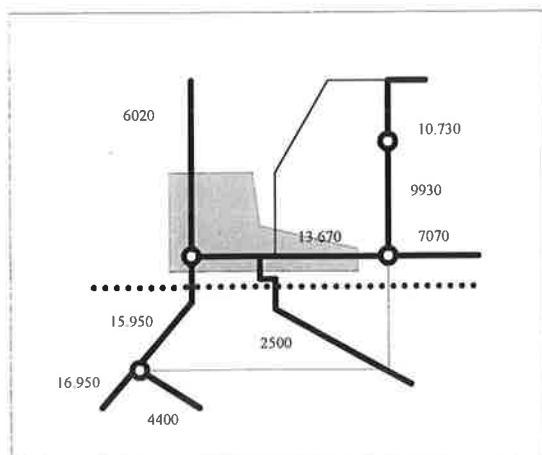
weg vanuit Ruurlo naar:	Uitgangspunt 1995	Prognose 2010 met aanleg O.V. weg Zonder aanleg Z.V. weg Zonder aanleg A18	Prognose 2010 Met aanleg O.V. weg Met aanleg Z.V. weg Zonder aanleg A18
Barchem	5.840	6.020	6.020
Borculo	5.950	10.730	10.730
Groenlo bubeko *)	4.930	7.070	7.070
Groenlo bibeko *)	4.930	13.670	4.840
Vorden bubeko *)	12.250	16.950	16.950
Vorden bibeko *)	11.250	15.950	8.000
Oostelijke V.weg	----	9.930	9.930
Zuidelijke V.weg	----	----	8.830
Stapeldijk	3.300 (1990)	4.400	4.400
Slootsdijk	700	2.500	----

Prognoses wegen rond Ruurlo

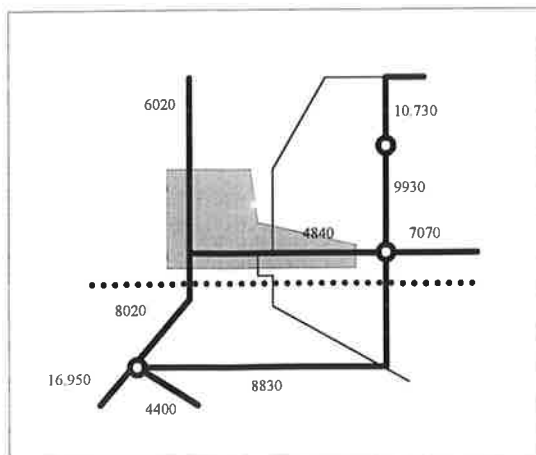
*) Bubeko en Bibeko staan voor respectievelijk 'Buiten de Bebouwde Kom' en 'Binnen de bebouwde Kom'.



1995



2010
met oostelijke verbindingsweg
zonder zuidelijke verbindingsweg



2010
met oostelijke verbindingsweg
met zuidelijke verbindingsweg

mvt/etm rijden, op punt B (de Borculoseweg) 5950, op punt C (de Groenloseweg) 4930 en op punt D (de Vordenseweg) 12250 mvt/etm. De verdeling over de auto's en vrachtverkeer komt van de Provincie Gelderland. De verdeling tussen middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer zijn zoals aangenomen in het bestemmingsplan buitengebied. De verdeling is als volgt:

	Pers. auto's	middelzwaar	zwaar vrachtverkeer
Barchemseweg	80%	13,3%	6,7%
Borculoseweg	87%	8,7%	4,3%
Groenloseweg	78%	14,7%	7,3%
Vordenseweg	83%	11,3%	5,7%

Nadat de Oostelijke Verbindingsweg en doorgaand (vracht)verkeersremmende en/of werende maatregelen in het centrum van Ruurlo zijn genomen, zal deze verhouding veranderen. Het (vracht)verkeer uit de richting Barchem wordt omgeleid over Borculo. Juist het vrachtverkeer zal naar de Oostelijke Verbindingsweg gaan en het centrum mijden, uitgezonderd bestemmingsverkeer.

Prognose zonder verbindingswegen

Uitgangspunt is de situatie waarin noch de Oostelijke noch de Zuidelijke Verbindingsweg wordt gerealiseerd. In dat geval worden de huidige intensiteiten opgehoogd met autonome groei (op basis van prognoses genoemd in de SVV II), maar is de veronderstelling dat de samenstelling van het verkeer niet verandert. Ingeschat wordt dat vlak voor de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg, intensiteiten op de Groenloseweg 7850 mvt/etm (inschatting intensiteit 1999/2000; zie Bestemmingsplan Leusinkbrink/Oostelijke Verbindingsweg) zullen zijn, bestaande uit 6123 lichte mvt/etm, 1154 middelzware mvt/etm en 573 zware mvt/etm.

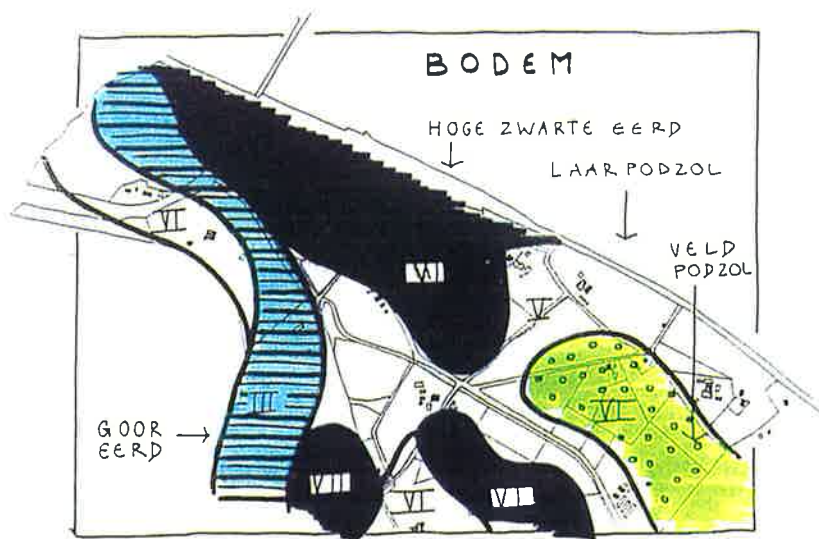
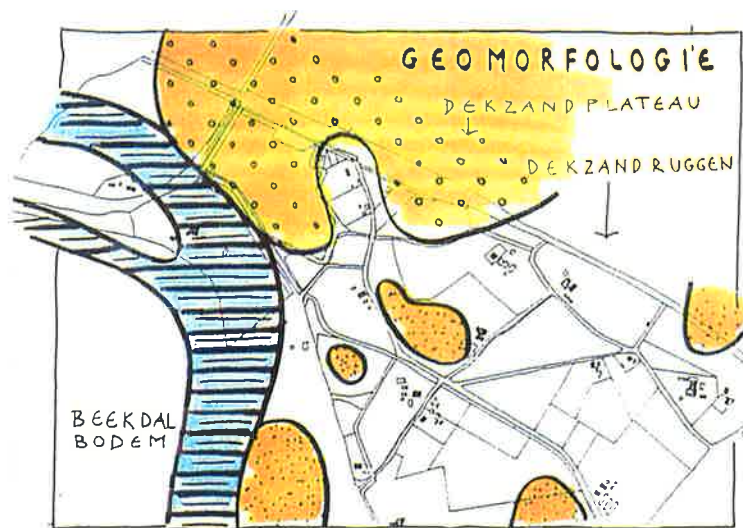
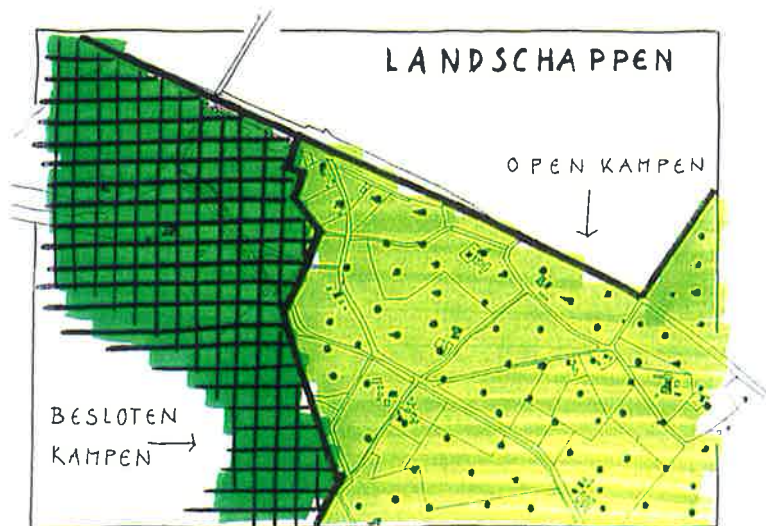
Prognose met aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg

Door de realisatie van de Oostelijke Verbindingsweg wordt de Groenloseweg binnen de bebouwde kom beduidend drukker. Dit is enerzijds het gevolg van het omleiden van het (relatief veel zwaar) verkeer uit Barchem via de verbindingsweg; anderzijds wordt een extra wegvak van de Groenloseweg na de aanleg gebruikt als verbinding tussen de Borculoseweg en de Vordenseweg. De intensiteiten in 2010 op de Groenloseweg nemen daardoor toe tot 13670 mvt/etm, bestaande uit 10785 lichte mvt/etm, 1920 middelzware mvt/etm en 965 zware mvt/etm. Dit is bijna een verdubbeling van de huidige intensiteiten. Deze verdubbeling heeft, zoals vermeld in het bestemmingsplan Leusinkbrink en Oostelijke Verbindingsweg, een toename tot gevolg van meer dan 2 dB(A) aan de gevels van de woonhuizen langs de Groenloseweg. Dit betekent dat er sprake is van een geval van reconstructie volgens de Wet Geluidshinder en zullen maatregelen aan de gevel getroffen dienen te worden om de extra geluidsoverlast te beperken. De intensiteit op de Slootsdijk (tevens spoorwegovergang) neemt in deze situatie van ongeveer 700 toe tot ongeveer 2500 mvt/etm., mede dankzij de toename van de intensiteiten op de Stapeldijk en de verlegging van de oostelijke route rond Ruurlo.

*Prognose met aanleg van de Oostelijke en de Zuidelijke
Verbindingswegen*

Door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg wordt het, uitgaande van de Groenloseweg met een erftoegangsfunctie met een 30 km/uur regime, weer rustiger op deze weg. Ingeschat wordt dat het verkeer zich dan naar verwachting als volgt verdeelt:

- 4840 mvt/etm op de Groenloseweg bestaande uit 4116 lichte mvt/etm, 482 middelzware mvt/etm en 242 zware mvt/etm;
- 8830 mvt/etm op de Zuidelijke Verbindingsweg, bestaande uit 6669 lichte mvt/etm, 1438 middelzware mvt/etm en 722 zware mvt/etm. In dat geval neemt de intensiteit op de Groenloseweg in 2010 ten opzichte van de situatie 1999 af van 7850 tot 4840 in plaats van een toename tot bijna 14.000 mvt/etm.



3. Bestaande situatie

3.1. Historie

Ontwikkeling landschap

De omgeving van Ruurlo is voor een groot deel gevormd in de vierde ijstijd, het Weichselien. In deze ijstijd was er sprake van koude perioden waarin de ondergrond bevroren was. Er was weinig begroeiing. Droogliggende zandgronden zijn in die periode verstoven onder invloed van de overheersende westenwinden. Deze zandgronden worden de dekzanden genoemd. In latere tijden zijn veel dekzandkoppen en dekzandruggen gebruikt voor akkerbouw. Er vond bemesting plaats met onder andere plaggenmest, waardoor de al aanwezige hoogteverschillen verhoogd werden. Zo zijn de essen ontstaan, de zeer karakteristieke bolvormige landbouwpercelen. In het Holoceen (de periode na de ijstijden) zijn in beekdalen in de dekzandgebieden beekafzettingen ontstaan. Hier is een afwisseling van verspoelde zanden, klei- en veenlagen.

De beekdalen zijn te vinden ten oosten en ten westen van Ruurlo. Het betreft onder andere de Baakse Beek en de Berkel. In en rond deze beekdalen is een afwisseling van bossen en open gebieden ontstaan. Deze halfopen gebieden vormen een contrast met het open essenlandschap rond Ruurlo en geven aan Ruurlo een herkenbare opbouw in hoofdlijnen.

Ontwikkeling Ruurlo-dorp

Tot aan 1878 zijn de ontwikkelingen in het dorp Ruurlo beperkt gebleven tot het gebied rond de beide kerken. Na de aanleg van het spoor (ongeveer 1878) ten zuiden van Ruurlo, heeft het woongebied van Ruurlo zich na de eeuwwisseling uitgebreid in noordelijke richting. De radiale wegen vormden ten koste van de aanwezige essen, het ruimtelijk kader. Door de noordelijke ontwikkelingen bleef het gebied ten zuiden van het spoor een open karakter behouden met een raakpunt tot aan de Dorpsstraat.

De komst van de railverbinding tussen Zutphen en Winterswijk was aanleiding het bedrijventerrein van Ruurlo te vestigen langs het spoor. Deze ontwikkelingsrichting is tot nu toe in oostelijke richting gevolgd. Dit heeft de laatste decennia geleid tot een, ruimtelijk-functioneel gezien, a-centrale opbouw van Ruurlo.

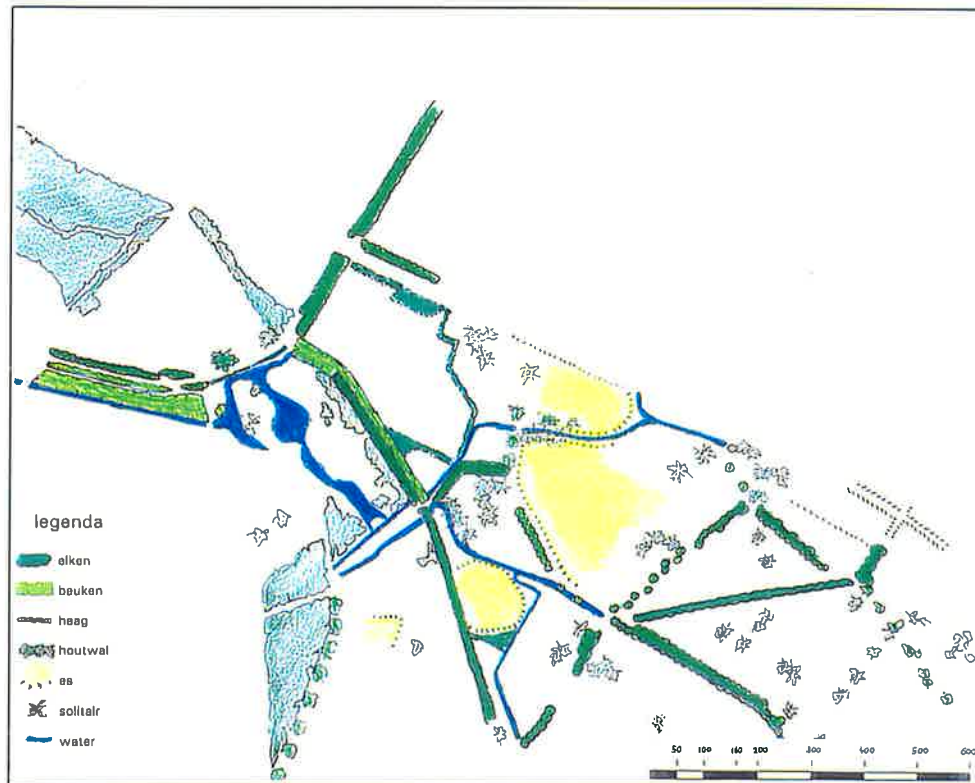
3.2. Landschap en ecologie

Een gevarieerde abiotische gesteldheid tezamen met grote landschappelijke afwisseling geeft een grote diversiteit aan planten- en diersoorten te zien in het kleinschalige plangebied.

Bodem en hydrologie

Ruurlo maakt deel uit van het Achterhoekse dekzandplateau. De enkeerd-, podzol- en beekerdgronden die hier te vinden zijn, vallen dan ook allen onder de noemer zandgrond. Onder het maaiveld ligt een pakket pleistoceen materiaal met een zeer hoge doorlatendheid. De bergingscapaciteit van de

Landschapselementen



bodem is hierdoor zeer gering.

Geomorfologisch ligt het gebied vrij vlak met plaatselijk voorkomende hoogten (dekzandwellingen, ruggen) en laagten (verspoelde dekzandvlakten en beekoverstromingen).

Hydrologisch gezien vormen de hogere zandgronden infiltratiegebieden en komt in de beekdalen kwel (opborrelend grondwater) voor. De Graafschap, waar Ruurlo een onderdeel van vormt, wordt gekarakteriseerd als een doorstromingsgebied met hoge grondwaterstanden en sterk fluctuerende afvoeren in noordwestelijke richting.

Landschapselementen

Het plangebied maakt deel uit van een kampenlandschap. Dit landschap wordt gekenmerkt door de begrippen verscheidenheid en afwisseling en bevat bijzondere elementen als essen, houtwallen, singels en steilranden. De verkaveling is onregelmatig en de boerderijen liggen doorgaans op de overgang van droog naar nat, regelmatig verspreid door het gebied.

Het noordoostelijke puntje van het plangebied valt tezamen met het landgoed Ruurlo en het stroomgebied van de Baakse Beek onder de subcategorie van besloten kampenlandschappen. Kenmerkend zijn de op het landhuis gerichte lanenstelsels, bossen, houtwallen en verspreid staande boomgroepen. Twee lanen verdienen in deze extra aandacht. De onregelmatige dubbele eikenlaan aan de Vordenseweg, die vanaf hartje Ruurlo tot aan het stadhuis loopt en de imposante, gave dubbele beukenlaan die de Stapeldijk begeleid.

De rest van het plangebied heeft door het ontbreken van doorgaande beplantingselementen een grootschaliger karakter en valt onder de open kampenlandschappen. In het open kampenlandschap zijn enkele kleine essen duidelijk herkenbaar. Tussen twee essen loopt een beek met daarlangs enkele boomgroepen.

Ecologische Hoofdstructuur

Verschillende delen van Ruurlo, waaronder het besloten kampenlandschap rond Huize Ruurlo, vallen volgens de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) onder natuurkerngebied. Bovendien is de Baakse Beek als ecologische verbindingszone aangewezen. Dit is een gebied waar lokale kwel optreedt en goede potenties zijn om de waterhuishouding te verbeteren.

Flora en fauna

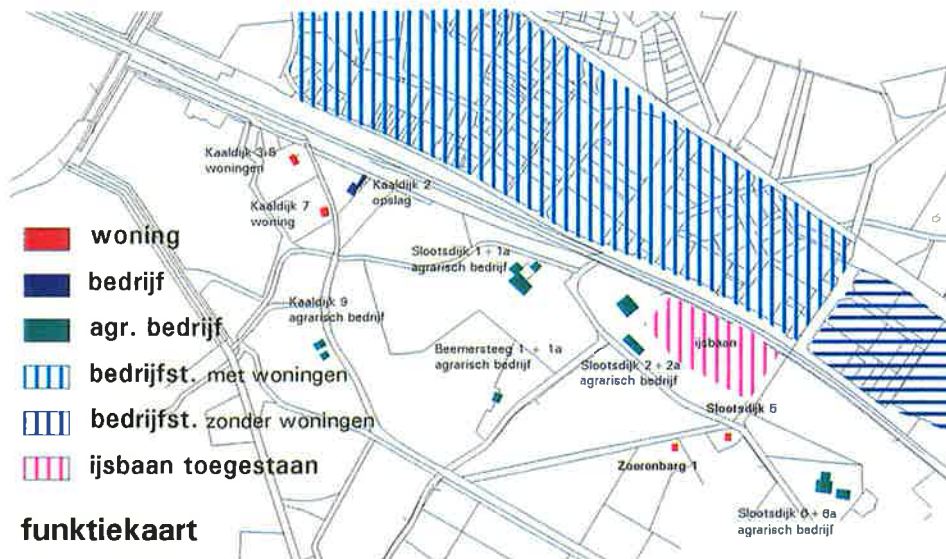
Natuurwaarden zijn vooral aanwezig in landschapselementen als houtwallen, houtsingels, kleine bosjes, wegbermen en sloottaluds.

3.3. Bebouwing en functies

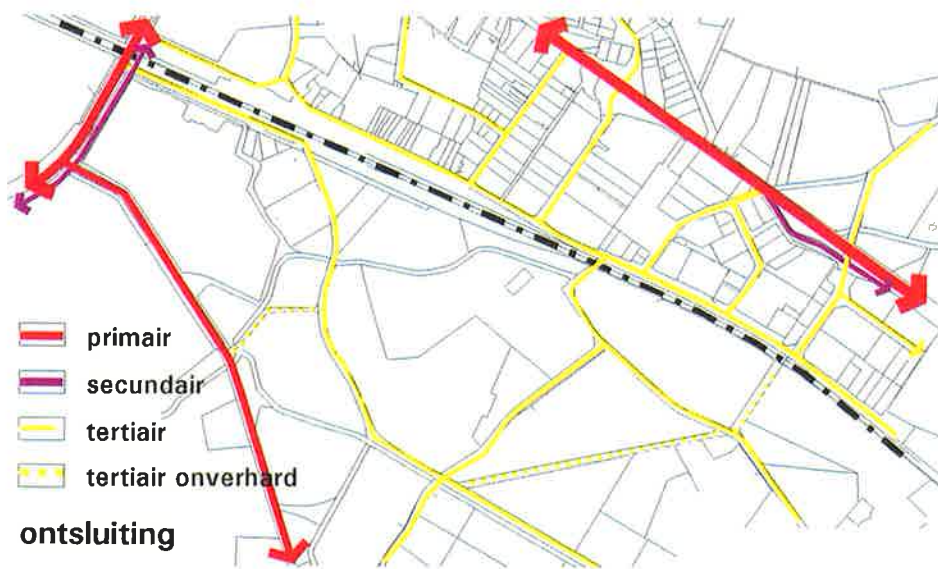
Bebouwing

Verspreid over het plangebied is een aantal locaties met bebouwing gesitueerd. Het betreft een drietal grotere bebouwingslocaties (agrarische bedrijven: woningen plus opstallen) en een aantal kleinere bebouwingslocaties, zowel woningbouw als bedrijfsmatige bebouwing. De woningen Kaaldijk 3

Functies en adressen



Ontsluiting



en 5, twee woningen onder één kap, staan op de monumentenlijst.

Functionies

Het plangebied heeft hoofdzakelijk een agrarische functie. Op één van de graslanden is 's winters de ijsbaan gelegen. Tussen deze vlakken zijn in de diverse bebouwingen de volgende functies gevestigd:

- Kaaldijk 1 opslag;
- Kaaldijk 2 opslag;
- Kaaldijk 3-5 woningen;
- Kaaldijk 7 woning (milieuvergunning voor agrarisch bedrijf vervallen);
- Kaaldijk 9 agrarisch bedrijf ¼ ha. bouwblok;
- Slootsdijk 1 + 1a agrarisch bedrijf ¼ ha. bouwblok;
- Slootsdijk 2 + 2a agrarisch bedrijf 1 ha. bouwblok;
- Slootsdijk 6 + 6a agrarisch bedrijf ¼ ha. bouwblok.
- Beemersteeg 1 + 1a agrarisch bedrijf ¼ ha. bouwblok;
- Slootsdijk 5 woning;
- Zoerenbarg 1 woning.

Ten noorden van het plangebied en de spoorlijn bevindt zich een aantal bedrijventerreinen. Bij enkele bedrijven zijn dienstwoningen gevestigd. Centraal tussen deze terreinen is één woonstraat loodrecht op het spoor gelegen.

3.4. Verkeersstructuur

Autoverkeer

Ruurlo vormt min of meer het middelpunt van een web van regionale wegen. Inherent hieraan is het feit dat de wegen die door Ruurlo lopen voor een belangrijk deel belast worden door doorgaand verkeer. Twee van de zwaarst belaste wegen zijn gelegen in het plangebied, te weten de Stapeldijk (verbinding met Lichtenvoorde) en de Vordenseweg (verbinding Vorden en Zutphen).

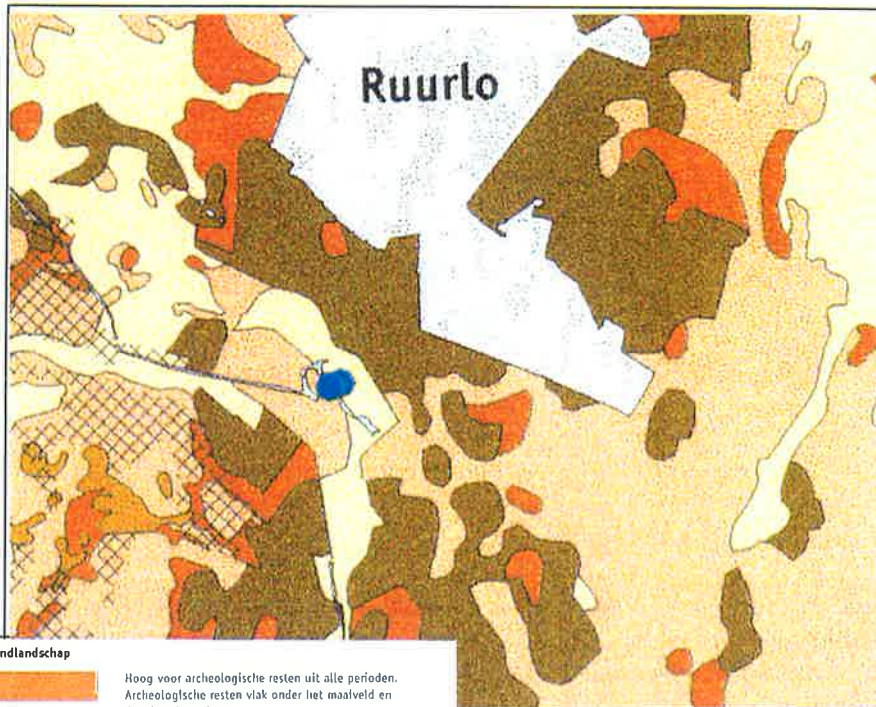
De overige, lokale wegen in het plangebied hebben hoofdzakelijk een functie voor de ontsluiting van aanliggende percelen. Het betreft de Kaaldijk, de Slootsdijk, de Beemersteeg en de Zoerenbarg. Gedeeltes van de Kaaldijk en de Zoerenbarg zijn onverharde wegen.

De verbinding vanuit het buitengebied met de kom van Ruurlo wordt bepaald door de bestaande, gelijkvloerse kruisingen met het spoor. Ter hoogte van het plangebied zijn twee beveiligde overgangen aanwezig. De grootste is gelegen aan de Vordenseweg. Deze is met spoorbomen beveiligd. De tweede, ook met bomen beveiligde overgang (AHOB), is gelegen aan de Slootsdijk en sluit aan op de Spoorstraat.

Langzaam verkeer

Ten behoeve van het langzaam verkeer (fiets, voetgangers en agrarisch verkeer) zijn in het plangebied geen bijzondere voorzieningen aanwezig. Al dit verkeer maakt gebruik van de bestaande (land)wegen.

Archeologische inventarisatie



het dekzandlandschap	
dekzandruggen en -koppen	Hoog voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten vlak onder het maaiveld en daardoor kwetsbaar.
dekzandruggen en -koppen met een esdek	Hoog voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten afgedekt door een esdek en (vermoedelijk) goed geconserveerd.
stuifzandgebieden	Hoog voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten mogelijk afgedekt door stuifzand.
dekzandwellingen en -vlakten	Middelmatig voor archeologische resten uit alle perioden. Een verhoogde kans op archeologische vindplaatsen op wellingen en langs de randen van essen. Archeologische resten vlak onder het maaiveld en daardoor kwetsbaar.
laagten	Laag voor archeologische resten uit alle perioden. Hoofdzakelijk losse vondsten en mogelijk archeologische resten die in verband staan met bewoning op nabijgelegen, hogere gronden.
 kasteel / havezate / buitenplaats	

Alleen langs de Vordenseweg is een ventweg gelegen waar het langzamer verkeer gebruik van moet maken.

Voor de relatie met de kom van Ruurlo moet het langzaam verkeer gebruik maken van de twee genoemde spoorwegovergangen.

Openbaar vervoer

Net binnen het plangebied is het station van Ruurlo gelegen. De huidige treinverbinding tussen Zutphen en Winterswijk heeft een 60-minuten frequentie. In het IGO + wordt de intensiteit verdubbeld.

Zowel over de Groenloseweg, als over de Vordenseweg rijden bussen. De dichtstbijzijnde bushalte is gelegen bij het N.S. station van Ruurlo.

Daarnaast rijdt er in het buitengebied van Ruurlo in de driehoek Ruurlo-Aalten-Doetinchem een buurtbus.

3.5. Overige

Archeologie

Het plangebied maakt onderdeel uit van een in opdracht van de provincie Gelderland gedaan onderzoek naar de archeologische verwachtingen van het Waardevolle Cultuurlandschap De Graafschap. Dit maakt onderdeel uit van een gefaseerd onderzoek met als uiteindelijk resultaat geconcretiseerde plannen ten behoeve van het beheer, behoud en toeristisch-recreatieve ontsluiting van archeologische waarden. Op dit moment is de eerste fase van dit onderzoek afgerond en is een archeologische verwachtingenkaart voor het WCL-De Graafschap samengesteld.

Het WCL-De Graafschap te verdelen in drie landschappelijke zones, op basis van geomorfologie en bodemopbouw:

- Het dekzandlandschap;
- Het stuwwallandschap van de Lochemseberg;
- Het rivierlandschap van de IJssel.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het dekzandlandschap. Binnen dit landschap is sprake van een grote variatie: kleinschalige coulissenlandschappen worden afgewisseld door grootschalige, open of juist geheel met bos bedekte ontginningslandschappen. In dit landschap zijn er naast huize Ruurlo en de aldaar gevestigde watermolen, geen archeologische vondsten in kaart gebracht voor wat betreft Ruurlo.

In het dekzandlandschap is binnen het plangebied een drietal landschappelijke eenheden te onderscheiden. Het betreft:

- Dekzandruggen en -koppen;
- Dekzandruggen en -koppen met een esdek;
- Dekzandwelvingen en -vlakten.

Dekzandruggen en -koppen zijn de meest reliëfrijke delen van het dekzandlandschap. Ze verheffen zich over het algemeen één tot enkele meters boven hun omgeving. Ze zijn goed ontwaterd en droog vanwege hun hoge ligging en zandige karakter. Binnen de landschappelijke eenheid dekzandruggen en -koppen met en zonder esdek is de archeologische

verwachting hoog. De archeologische verwachting onder essen is met name hoog vanwege een, naar verwachting, goede conservering.

De landschappelijke eenheid van de dekzandwelingen en -vlakten neemt wat betreft reliëf, hoogteligging en bodemvochtigheid een middenpositie in het dekzandlandschap in. Deze landschappelijke eenheid vormt op veel plaatsen een overgang tussen hoge dekzandruggen en laagten.

Dekzandwelingen en vlakten hebben een middelmatige archeologische verwachting.

Recreatie en toerisme

Het kleinschalige karakter van het landschap in het buitengebied van Ruurlo maakt dit gebied zeer geschikt voor mobiele recreatievormen als wandelen, fietsen, paardrijden en het maken van tochtjes per auto. Door het plangebied lopen zowel een recreatieve fietsroute (de Lochemse Bergroute), als een recreatieve autoroute van de A.N.W.B. Daarnaast loopt het langeafstandswandelpad L.A.W. 2-3 (het Gelrepad) aan de westzijde door het plangebied. Dit wandelpad is in totaal 122 km lang en loopt van Bennekom naar Buurse.

Aan de oostzijde van het plangebied is in een weiland de ijsbaan gelegen. Ten behoeve van de ijsbaan is een gebouwde voorziening aanwezig. De ontsluiting is gelegen langs de Zoerenbarg.

Grenzend aan het plangebied ligt het kasteel Huize Ruurlo. Dit kasteel is beperkt opengesteld voor bezoekers.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening-Extra (VINEX)

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening-Extra zijn de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid neergelegd. Ten aanzien van de structuurschema's en andere sectornota's fungeert deze planologische kernbeslissing voor wat betreft de ruimtelijke aspecten als "paraplu-plan". Het rijksbeleid is onder meer gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het autoverkeer in steden en stadsgewesten. De bereikbaarheid dient voor het goederenvervoer en noodzakelijk autoverkeer te worden gewaarborgd. Dit vraagt om een geïntegreerde aanpak via verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid.

Voor het plangebied van onderhavig bestemmingsplan geldt een bruine koers. Dit wil zeggen dat in de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied de landbouw de overheersende functie zal zijn. De aanleg van grootschalige infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de nieuwe verbindingsweg, is in principe echter toegestaan.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid geschetst. Het beleid is gericht op geleiding van de mobiliteit, stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer, bevordering van het gebruik van de minst belaste transportmiddelen en bevordering van de leefbaarheid en veiligheid. In het SVV-II zijn de netwerken voor de hoofdinfrastructuur voor spoorwegen, autowegen en vaarwegen opgenomen. De in Ruurlo aanwezige infrastructuur behoort niet tot deze netwerken van hoofdinfrastructuur.

Nationaal Milieubeleidsplan 3 (1998)

In het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3) worden de hoofdlijnen van het milieubeleid geschetst. Het milieubeleid kent negen milieuthema's. Per thema zijn in het NMP3 doelstellingen vastgesteld. Tevens worden maatregelen aangegeven die deze doelstellingen binnen bereik dienen te brengen.

Voor dit bestemmingsplan is met name het thema verstoring van belang. Dit thema heeft betrekking op milieuproblemen die de kwaliteit van de directe leefomgeving van burgers bedreigen. Onder dit thema valt onder meer het aspect geluidhinder.

Binnen het verstoringsbeleid is er sprake van decentralisatie van taken en bevoegdheden. Algemeen uitgangspunt daarbij is dat lokale milieuproblemen zoveel mogelijk op het lokale schaalniveau moeten worden opgelost. Lokale overheden krijgen meer beleidsruimte, om zo een eigen en ook meer integrale afweging mogelijk te maken, gericht op het versterken van de algemene omgevingskwaliteit.

Landelijk gebied

- Landelijk gebied A
- Landelijk gebied B
- Landelijk gebied C
- Landelijk gebied D
- Regionaal hydrologisch beïnvloedingsgebied
- Ecologische verbindingstree (indicatief)
- Karakteristieke kom
- Essen en andere bouwvelden
- Wederovogelgebied
- Strategisch actiegebied
- Glastuinbouwcomplex
- Dispersieconcentratiepunt
- Landelijke industriezandwinning
- Zandwinlocatie
- Regionaal centrum boomteelt

4.2. Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland (1996)

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben op 25 september 1996 het Streekplan Gelderland vastgesteld. Het provinciaal beleid ten aanzien van infrastructuur is gericht op het oplossen van een beperkt aantal discontinuïteiten en knelpunten in het hoofdnetwerk van weg-, water- en railverbindingen. Voor het overige wordt ten aanzien van uitbreiding van provinciale weginfrastructuur een terughoudend beleid gevoerd. Wel zal veel energie gestoken worden in de kwaliteitsverbetering van bestaande verbindingen, teneinde onder meer de capaciteit van bestaande infrastructuur beter te benutten, en in verbetering van de leefomgeving. Bij uitbreiding van de infrastructuur is het beleid voor het landelijk gebied richtinggevend.

Het plangebied is in het streekplan aangeduid als landelijk gebied B en C. In het landelijk gebied B is natuur de belangrijkste functie. Daarnaast zijn er gronden in agrarisch gebruik met plaatselijk potenties voor natuur en extensieve recreatie. De aanleg van wegen wordt zoveel mogelijk beperkt. Alleen als er geen alternatieve mogelijkheden zijn en er voldoende flankerende maatregelen worden getroffen kan hiervan worden afgeweken. In gebiedscategorie C kenmerkt zich door waardevolle samenhangende landschappelijke structuren en cultuurhistorische patronen. Landbouw is de belangrijkste functie voor het gebied. Ontwikkelingen in de landbouw en van andere functies zijn in principe toegestaan, maar dienen zodanig te worden vormgegeven of gesitueerd dat het karakteristieke landschap en de cultuurhistorische waarden worden behouden.

Ter oplossing van een deel van de verkeersproblematiek van Ruurlo wordt enkel voorzien in de aanleg van een verbindingsweg tussen de N319 en de N315. De aanleg van deze weg, de Oostelijke Verbindingsweg, is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Leusinkbrink/Oostelijke Verbindingsweg. In het streekplan is ter hoogte van Ruurlo verder een spoorverdubbeling aangegeven.

Provinciaal verkeers- en vervoersplan (1997)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is door de provincie opgesteld voor de periode 1998-2002. In het plan wordt voor de Gelderse mobiliteitsproblemen (groei intensiteiten, verkeersongevallen, congestie, filevorming en bereikbaarheid economische centra) een plan van aanpak beschreven op basis van een viertal strategieën, namelijk ten aanzien van Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Leefbaarheid en Milieu. De provincie streeft naar selectieve aanleg van infrastructuur, maar tegelijkertijd naar beperking van overlast van doorgaand verkeer in de bebouwde kom. In het aan het PVVP gekoppelde Provinciaal meerjaren investeringsprogramma verkeer en vervoer (Promis) is de omlegging van zowel de N312/N315 (Oostelijke Verbindingsweg) als die van de N319 (Zuidelijke Verbindingsweg) bij Ruurlo opgenomen.

Beide wegen dragen bij aan de verwezenlijking van de verschillende strategieën. Met name op de Groenloseweg (binnen de kom) en de

Dorpsstraat wordt door de aanleg van de nieuwe wegen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid enorm verbeterd.

Daarnaast zal de functie van de nieuwe wegen als doorgaande weg worden verbeterd door hiervoor geschikte wegen aan te leggen in plaats van de bestaande binnen de kom gelegen wegen.

Waterhuishoudingsplan

De hoofddoelstelling van het waterhuishoudkundige beleid in de provincie Gelderland luidt als volgt:

‘Het ontwikkelen en instandhouden van gezonde waterhuishoudkundige systemen in Gelderland die een duurzaam gebruik ten behoeve van mens en natuur garanderen’.

De Zuidelijke Verbindingsweg ligt grotendeels in het gebied waar het water wordt gebruikt voor landbouw. Het gebied valt grotendeels binnen de droge delen van categorie landelijk gebied A en B.

De doelstellingen voor water voor landbouw zijn de volgende:

- Realisering van een ontwateringsdiepte met aanvaardbare risico's voor wateroverlast op landbouwgronden;
- Afstemming van oppervlaktewaterpeilen op het meest voorkomende landbouwkundige grondgebruik en het minimaliseren van wateroverlast en vochttekort;
- Beschikbaarheid van oppervlaktewater voor het op peil houden van de grondwaterstand en voorzover daarmee verenigbaar, beschikbaarheid van oppervlaktewater voor andere agrarische doeleinden;
- Beschikbaarheid van grondwater voor beregening voorzover geen onaanvaardbare schade ontstaat aan verspreide natuur en bebouwing en de landbouw zelf;
- Beschikbaarheid van oppervlaktewater met een laag zoutgehalte in gebieden met concentraties van glastuinbouw, voorzover geen grondwater van voldoende kwaliteit beschikbaar is.

4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie (1992)

In de Structuurvisie wordt door de gemeente Ruurlo een globale visie op de toekomstige structuur van de gemeente gegeven.

Eén van de problemen die wordenesignaleerd is de negatieve uitstraling die uitgaat van de doorgaande weg door de kom van het dorp.

Deze weg veroorzaakt veel overlast voor het winkelbestand, bezoekers en het wonen. Ter ontlasting van het centrum stelt de gemeente de aanleg van een rondweg voor.

Het beleid van de gemeente ten aanzien van het plangebied is gericht op het versterken van de landschappelijke structuur. Agrarische en stedelijke uitbreidingen zijn echter toegestaan.

Verkeersplan kern Ruurlo (1993 en 1996)

De concentratie van het (doorgaande) verkeer op de Dorpsstraat/ Barchemseweg, oftewel dwars door de kom van Ruurlo, brengt al geruime tijd problemen met zich mee op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de gehele kern. Het verkeersplan heeft tot doel een overzicht te geven van de aanwezige problematiek en oplossingen aan te dragen voor de geconstateerde problemen.

De belangrijkste oplossing wordt ook hier gezocht in de aanleg van een rondweg. Daarnaast is in de kern zelf een serie verbeteringen wenselijk, onder andere gebaseerd op het uitgangspunt: geen doorgaand verkeer door de kern.

In 1996 is het verkeersplan nader uitgewerkt. Hierbij is ook uitgegaan van de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg.

Landschapsbeleidsplan (1993)

Het Landschapsbeleidsplan vormt het kader voor het beleid dat de gemeente wenst te voeren ten aanzien van instandhouding en ontwikkeling van landschappelijk waardevolle elementen en situaties in het gemeentegebied. In het plan wordt aangegeven hoe en waar de cultuurhistorische, ecologische en visuele waarden van het landschap behouden en verder ontwikkeld kunnen worden, met inachtneming van de gebruiksfunctie die bij het landschap betrokken zijn en er eisen aan stellen, zoals de agrarische, recreatieve en houtproductiefunctie.

Het westelijk deel van het plangebied wordt aangemerkt als landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevol gebied; het oostelijke deel als agrarisch met landschappelijke waarde. Het landschapsbeleidsplan heeft als landschappelijk en ruimtelijk kader gediend voor de opstelling van het bestemmingsplan Buitengebied 1995, gemeente Ruurlo.

Bestemmingsplan Buitengebied 1995, gemeente Ruurlo

In het bestemmingsplan hebben alle onderhavige gronden de bestemming agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden, gebaseerd op het Landschapsbeleidsplan. Binnen deze bestemming is een aantal medebestemmingen opgenomen als woningen, bedrijven, agrarische bedrijven, houtwallen, wegen en een waterloop. Ter bescherming van geconstateerde waarden is een aantal aanlegvergunningen opgenomen. Het betreft activiteiten als het rooien en vellen van houtopstanden, het leggen van drainagebuizen, het verwijderen van jonge erfbeplanting, het egaliseren, het afgraven en ophogen, het aanleggen van ondergrondse en bovengrondse constructies, installaties of apparaten. Het is wenselijk de essen in dit gebied, als waardevolle cultuurhistorische elementen, niet te bebouwen, bebossen, te egaliseren of te vergraven.

5. De tracés

5.1. Uitgangspunten

Voor de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg geldt een aantal randvoorwaarden. Deze zijn deels verkeerstechnisch, deels landschappelijk en deels ruimtelijk-functioneel van aard.

Verkeerstechnisch

De Zuidelijke Verbindingsweg zal moeten aansluiten op de Oostelijke Verbindingsweg. De verbindingswegen zullen samen een herkenbare route voor verkeer om Ruurlo heen leiden.

Om zoveel mogelijk te voorkomen dat de Groenloseweg (alsnog) door doorgaand verkeer gebruikt zal worden, krijgt het deel van de Groenloseweg ten westen van de rotonde die de Oostelijke met de Zuidelijke Verbindingsweg koppelt, een erftoegangsfunctie.

Op de verbindingsweg zal binnen de bebouwde kom een 50 km/u regime gevoerd worden en buiten de bebouwde kom een 80 km/u regime.

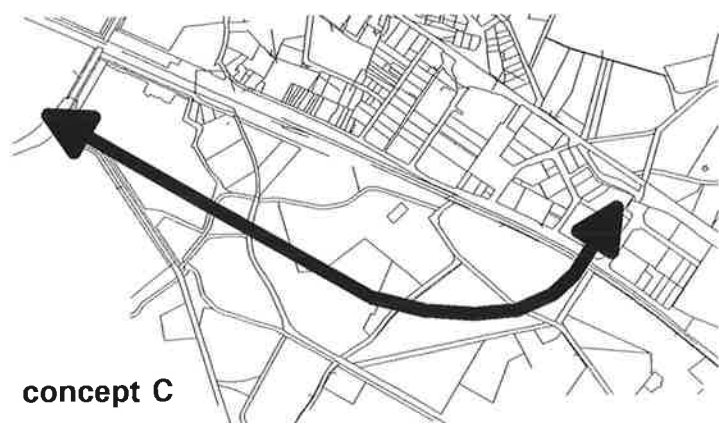
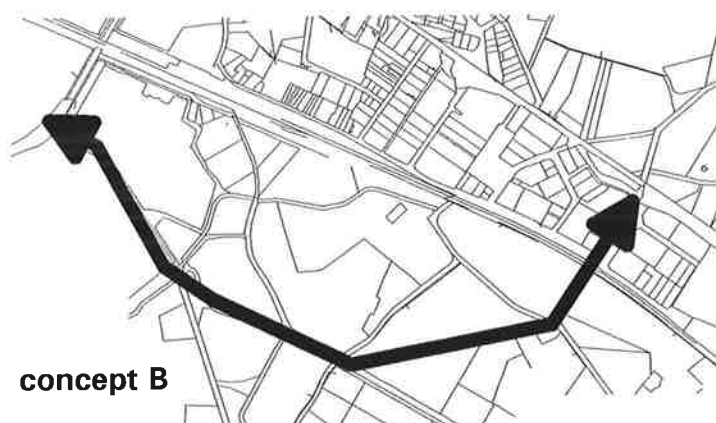
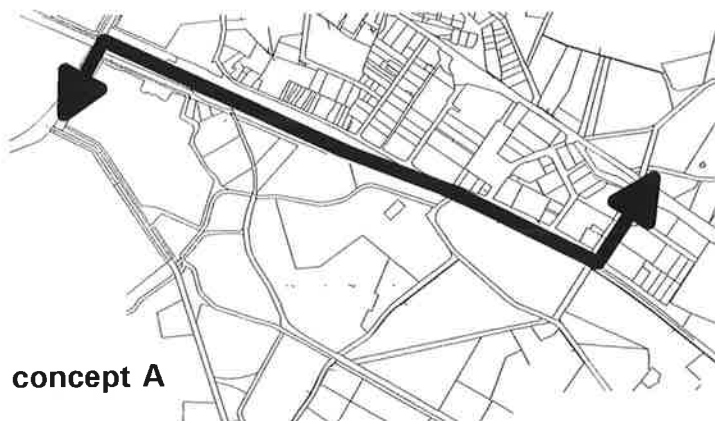
Als uitgangspunt voor de ontwerprichtlijnen zijn de provinciale richtlijnen voor het wegontwerp gehanteerd. Daarbij is aangesloten op de profielmaten zoals die gehanteerd zijn bij het ontwerp voor de Oostelijke Verbindingsweg in Ruurlo. Het betreft hier een duurzaam veilig profiel met een rijbaanscheiding. Ook binnen de aanwezige ruimte voor het gedeelte tussen de Oostelijke en Zuidelijke Verbindingsweg binnen de kom (dat wil zeggen op de hoogte van het bedrijventerrein Venterkamp III) zal een duurzaam veilig profiel worden gekozen. Op dit wegvak zal het door de bebouwing echter wel duidelijk zijn dat er sprake is van een kom-karakter.

De Zuidelijke Verbindingsweg kruist de spoorlijn Zutphen-Winterswijk ter hoogte van de schaatsbaan, door middel van een ongelijkvloerse kruising. Bij de aanleg van de nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor wordt de bestaande gelijkvloerse overgang bij de Spoorstraat-Slootsdijk gehandhaafd voor langzaam verkeer.

Landschappelijk

Bij de inpassing van de verbindingsweg zal zoveel mogelijk rekening gehouden moeten worden met de landschappelijke en ecologische waarden in het plangebied. Zoals in hoofdstuk 3 reeds naar voren is gekomen, kent het plangebied een gevarieerde abiotische gesteldheid en een grote landschappelijke afwisseling. Daarnaast herbergt het een grote diversiteit aan planten- en diersoorten en heeft het een kleinschalig karakter.

Drie concepten



Ruimtelijk-functioneel

Ten gevolge van de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg valt een deel van de bestaande bebouwing binnen de geluidszone. Op basis van het uiteindelijke tracé moet gedetailleerd onderzoek aantonen welke maatregelen getroffen dienen te worden in het kader van de Wet geluidhinder.

Bij de aanleg van de nieuwe weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de eigendommen en belangen van derden

Om het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg aan te sluiten op de Vordenseweg en de Groenloseweg is gekozen voor een rotonde oplossing. Op het tracé van de Groenloseweg is een rotonde gerealiseerd als entree van het dorp.

Op de Vordenseweg wordt uitgegaan van een driepoot rotonde. Deze is zodanig gesitueerd dat er zo weinig mogelijk bomen hoeven te sneuvelen en de verkeersveiligheid gewaarborgd kan worden.

5.2. Drie concepten

Op basis van deze uitgangspunten is een drietal concepten geschetst voor de Zuidelijke Verbindingsweg. Elk van deze concepten onderscheidt zich van de ander door de ligging in het landschap en daarmee de consequenties voor de omgeving. Het betreft de volgende concepten:

- Concept A: landschap ontziend, direct langs de kom;
- Concept B: landschap volgend, direct over of langs bestaande landschapselementen;
- Concept C: autonome ontwikkeling.

5.2.1. *Concept A: landschap ontziend direct langs de kom*

Bij de mogelijkheden voor de aanleg van een rondweg in een landschappelijk gevoelig gebied, moet in eerste instantie onderzocht worden of er geen mogelijkheden zijn de rondweg binnen de kom aan te leggen. Hierdoor wordt het landschap geheel ontzien. In Ruurlo betekent een dergelijk concept een nieuw tracé dat zoveel mogelijk is gekoppeld aan het spoor, in principe zowel aan de noord- als de zuidzijde.

Aan de zuidzijde van het spoor kan er, in verband met de eventuele aanleg van een tunnel, slechts sprake zijn van een klein deel van de verbindingsweg dat het spoor volgt. Uitgaande van de minimale ontwerpeisen (boogstralen bij ontwerpsnelheden en zichtlijnen bij met name de tunnelbak) voor provinciale wegen is het technisch niet mogelijk een tracé te ontwerpen dat vanaf de rotonde bij de Vordenseweg het spoor opzoekt en vervolgens weer zover terugbuigt dat het op een veilige wijze kan overgaan in de afrit in de tunnelbak.

Bovendien betekent dit voor het deel van het tracé dat vlak langs het spoor is gelegen, een geluidhinderoverlast aan de bestaande woningen die opgelost dient te worden.

Aan de noordzijde van het spoor is het niet nodig een tunnelbak aan te leggen aangezien gebruik kan worden gemaakt van de bestaande spoorwegovergang op de Vordenseweg. Er is echter niet voldoende ruimte om een wegprofiel van een provinciale weg in te passen.

Bovendien zal er zoveel geluidoverlast zijn dat bestaande woningen in de kom gesaneerd zullen moeten worden en de bouw van nieuwe dienstwoningen onmogelijk gemaakt moeten worden.

Conclusie

De belangrijkste conclusie voor dit concept is dat zowel aan de noord- als de zuidzijde van het spoor een tracé voor de Zuidelijke Verbindingsweg fysiek (ontwerptechnisch of ruimtegebrek) niet mogelijk is. Derhalve valt dit concept af. Het tracé zal, op basis van de gestelde uitgangspunten, in het landschap ten zuiden van Ruurlo moeten komen te liggen.

5.2.2. Concept B: landschap volgend, direct over of langs bestaande landschapselementen

Een tweede mogelijkheid voor de Zuidelijke Verbindingsweg is het volgen van de bestaande wegen in het gebied ten zuiden van de spoorlijn. De bestaande wegen direct ten zuiden van Ruurlo (de Stapeldijk, de Kaaldijk, Beemersteeg en de Zoerenbarg) hebben echter niet voldoende maat om als omleidingsroute voor het doorgaande verkeer te kunnen fungeren. Als gebruik gemaakt gaat worden van deze wegen zal er minimaal sprake moeten zijn van complete herinrichting van deze wegen. Zelfs bij de weg van de hoogste orde in dit rijtje (de Stapeldijk) betekent een dergelijke herinrichting een aantasting van het huidige karakter. Bestaande bomenrijen en greppels en eventueel aangrenzende panden zullen moeten verdwijnen voor het brede profiel.

Een alternatief kan zijn direct langs dergelijke bestaande lanen het nieuwe wegprofiel aan te leggen. Hiermee worden de bestaande bomenrijen en greppels gehandhaafd. Echter, de schaal van een dergelijk kleinschalig landschappelijk element wordt onrecht aangedaan door het toevoegen van het profiel van een verbindingsweg van een hoger schaalniveau. Het brede pakket asfalt zal het beeld van het landschap gaan bepalen. Randen van aangrenzende essen zullen door de aanleg van de weg worden afgesneden. Daarmee verdwijnt de herkenbaarheid van de zuivere vormen van dergelijke landschapselementen.

Conclusie

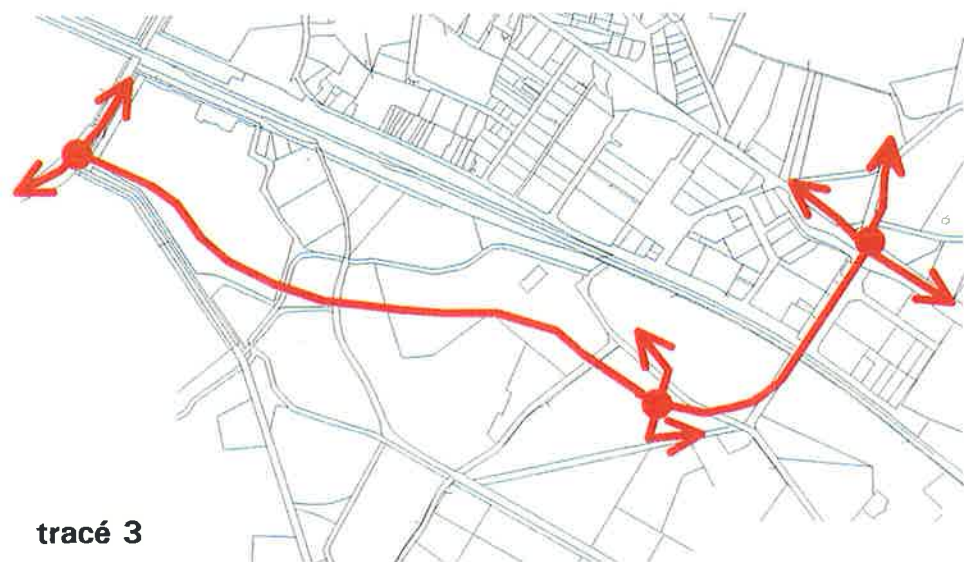
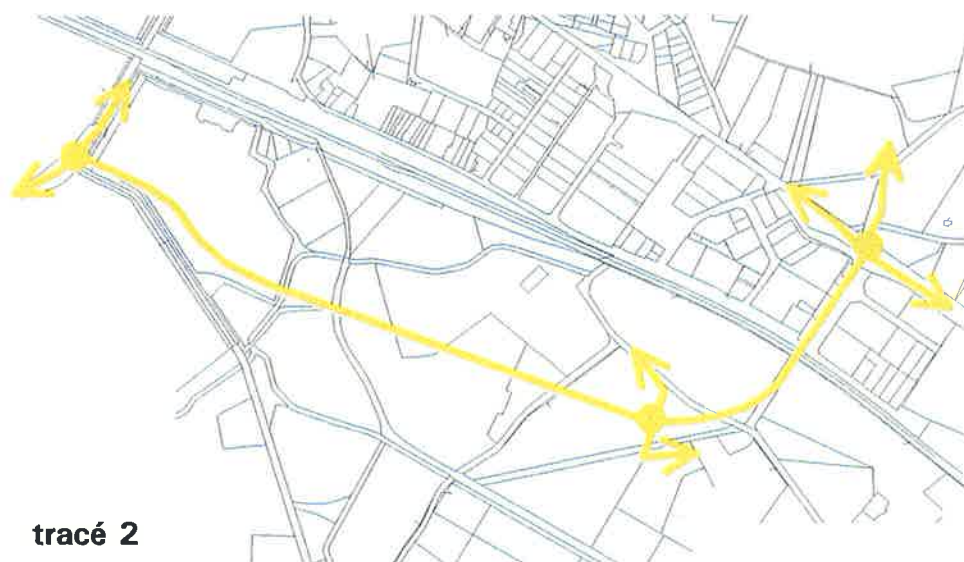
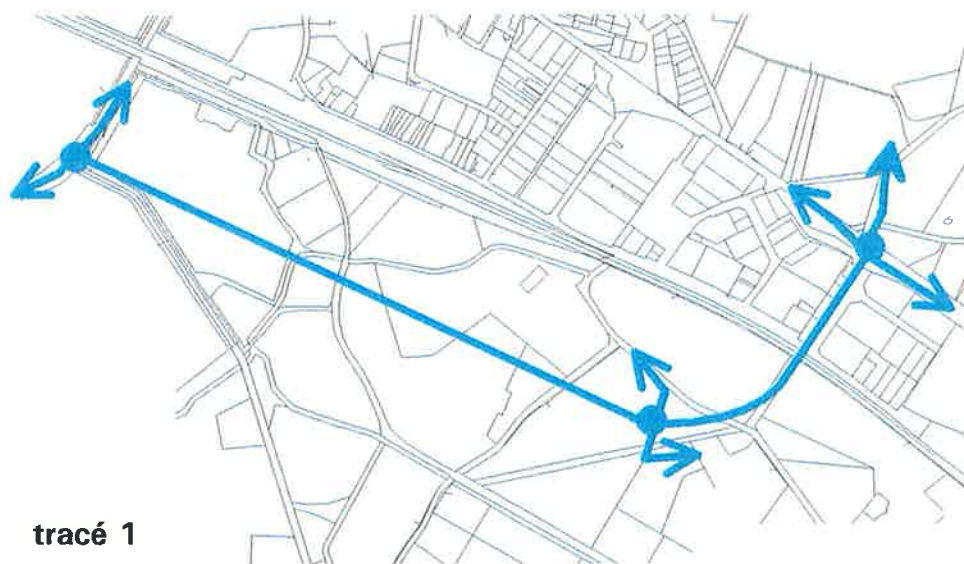
Het zoeken naar een oplossing waarbij de nieuwe weg bestaande landschapselementen, zoals oude zandwegen en bomenrijen volgt, betekent een enorme aantasting van de landschappelijke kwaliteiten. Zowel de kwaliteiten van de bestaande landschapselementen, als de betekenis die de nieuw aan te leggen weg in het landschap kan hebben, worden hiermee geminimaliseerd. Juist de waarde van dit landschap is hoog. Dit concept is tegenstrijdig aan de waardering van het landschap.

5.2.3. Concept C: autonome ontwikkeling

In het kleinschalige landschap is de aanleg van een provinciale weg een toevoeging van een element. Als een autonome ontwikkeling in het landschap, kan de weg als ingreep vergeleken worden met de bestaande landschapselementen; weliswaar niet als groen element maar als een herkenbare infrastructurele toevoeging.

Pogingen om deze grootschalige ingreep in te passen volgens de patronen van het bestaande landschap zullen onherroepelijk leiden tot een vervaging

Drie tracés



van het kampenlandschap. Een autonome eigenwijze doorsnijding van een weg door het landschap verstoort het landschap minimaal. Landschapselementen worden loodrecht doorsneden waardoor het snijvlak en de verstoring tot een minimum wordt beperkt.

Conclusie

Het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg moet op basis van de gestelde uitgangspunten in het gebied ten zuiden van het spoor komen te liggen. Dit gebied heeft een belangrijke landschappelijke waarde. Daarom is het van belang dat bestaande landschapselementen zoveel mogelijk worden ontzien. Een autonome ontwikkeling biedt hiervoor betere mogelijkheden dan een ontwikkeling die het landschap direct over of langs bestaande landschapselementen volgt. Derhalve gaat de voorkeur uit naar concept C. Het tracé ligt autonoom in het landschap waardoor bestaande elementen minimaal worden verstoord.

5.3. Voorkeurstracé

5.3.1. Drie tracés

Op basis van concept C zijn drie tracés ontwikkeld.

- Tracé 1: Tracé 1 ligt autonoom en kaarsrecht in het landschap. De kruising met de houtwal is niet geheel loodrecht;
- Tracé 2: Dit tracé ligt autonoom, licht kronkelend in het landschap. Het tracé is op een goede wijze tussen de bestaande bebouwing gelegd, zodat de geluidhinder beperkt blijft. In het ontwerp is geen rekening gehouden met eigendomsgrenzen en heeft het niet het vloeiende karakter van de Oostelijke Verbindingsweg.
- Tracé 3: Dit tracé ligt autonoom, geheel kronkelend in het landschap. Doorsnijdingen van landschappelijke elementen gebeuren (zoveel mogelijk) loodrecht, zodat snijvlakken tot een minimum worden beperkt. Bovendien volgt het tracé de eigendomsgrenzen van percelen, waardoor versnippering van percelen wordt beperkt. Tevens is het tracé goed afgestemd op de Oostelijke Verbindingsweg, zodat de berijder de gehele rondweg als een eenheid ervaart.

5.3.2. Toetsingscriteria

Om een keuze te kunnen maken tussen de drie tracés is een aantal toetsingscriteria opgesteld, die zijn afgeleid van de uitgangspunten voor het tracé. Dat betekent dat de toetsingscriteria landschappelijk, verkeerstechnisch en ruimtelijk-functioneel van aard zijn.

Randvoorwaarden	Toetsingscriteria
Landschappelijke inpassing	Mate van verstoring van bestaande structuren en elementen in het landschap
	Mate van archeologische verwachtingen
Verkeer	Mate van verkeersveiligheid
	Mate van helderheid van de verkeersstructuur

Ruimtelijk-functionele inpassing	Mate van geluidhinder
	Mate van overschrijding van perceelsgrenzen.

Om tot een zorgvuldige tracékeuze te komen is een zwaarte toegekend aan de toetsingscriteria. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in een beoordeling van drie categorieën. De zwaarste categorie weegt drie maal zo zwaar als de lichtste categorie. De middelste twee maal.

1.	Mate van verstoring van bestaande structuren en elementen in het landschap
2.	Mate van geluidhinder Mate van verkeersveiligheid Mate van archeologische verwachtingen
3.	Mate van overschrijding van perceelsgrenzen. Mate van helderheid van de verkeersstructuur

De grootste waarde wordt gehecht aan de 'mate van verstoring van bestaande structuren en elementen in het landschap', omdat het gebied wordt gekenmerkt door waardevolle samenhangende landschappelijke structuren, cultuurhistorische patronen en natuur (zie ook streekplan). Voor nieuwe ontwikkelingen in dit gebied is het daarom van belang dat het karakteristieke kampenlandschap en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk worden behouden.

Van belang is ook, echter in mindere mate, de 'mate van geluidhinder', de 'mate van verkeersveiligheid' en de 'mate van archeologische verwachtingen'. De eerste twee toetsingscriteria zijn met name van belang voor de leefbaarheid van de omwonenden en de maatschappelijke haalbaarheid van het tracé. De 'mate van archeologische verwachtingen' is van belang om cultuurhistorische en archeologische waarden in tact te houden, of zo min mogelijk aan te tasten.

Als laatste zijn ook de toetsingscriteria 'mate van overschrijding van perceelsgrenzen' en de 'mate van helderheid van de verkeersstructuur' van belang voor de tracékeuze. Voor de maatschappelijke en financiële haalbaarheid is het van belang dat versnippering van percelen tegen wordt gegaan. Om de gehele rondweg als een geheel te ervaren is het van belang dat de Zuidelijke Verbindingsweg qua profiel en structuur aansluit op de Oostelijke Verbindingsweg.

5.3.3. Toetsing

Om een keuze te kunnen maken tussen de drie tracés zijn de tracés per toetsingscriteria beoordeeld. Hiervoor zijn alle criteria voorzien van een beoordeling:

- '+' wanneer het een positieve beoordeling betreft.
- '-' als het tracé negatief scoort.
- '+/-' als het tracé een neutrale beoordeling heeft.

In het onderstaande schema zijn de scores van de drie tracés voor de verschillende toetsingscriteria weergegeven en zijn de tracés tegen elkaar

afgewogen. Op deze wijze is het mogelijk de voorkeur voor een bepaald tracé te onderbouwen.

Wegingsfactoren	Beoordelingscriteria	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
3x	Mate van verstoring van bestaande structuren en elementen in het landschap	+/-	+	+
2x	Mate van geluidhinder	+/-	+	+/-
	Mate van verkeersveiligheid	-	+/-	+
	Mate van archeologische verwachtingen	-	-	+/-
1x	Mate van overschrijding van perceelsgrenzen	-	+/-	+
	Mate van helderheid van de verkeersstructuur	-	-	+
Totaal		6-	2+	7+

Mate van verstoring van bestaande structuren en elementen in het landschap

Alle drie tracés doorsnijden het landschap autonoom, dat wil zeggen dat de tracés het kampenlandschap zoveel mogelijk ontzien, waardoor structuren en elementen minimaal worden verstoord. Bij tracé 1 is sprake van een niet geheel loodrechte doorsnijding van een houtwal. Daardoor scoort dit tracé iets minder hoog.

Mate van geluidhinder

In het gebied ligt een aantal agrarische panden en woningen. Tracé 2 is op een goede wijze tussen de bestaande bebouwing geprojecteerd, zodat er sprake is van een gelijkwaardige verdeling van de geluidhinder over de bestaande panden.

Mate van verkeersveiligheid

Bochten (zolang overzichtelijke en passend binnen de daarvoor geldende normen) en rotondes in de verbindingsweg beperken de snelheid op het tracé en bevorderen daarmee de verkeersveiligheid. Tracé 3 kenmerkt zich in dit opzicht als het meest veilige tracé. Het eerste tracé is in principe het onveiligst, gezien de mogelijkheid grote snelheden op te bouwen door de rechte structuur van het tracé.

Mate van archeologische verwachtingen

Tracé 1 en 2 doorsnijden beide over relatief grote lengte de meest kwetsbare dekzandruggen/-koppen, die in het gebied aanwezig zijn. Bij tracé 3 blijft dit beperkt tot een beperkte doorsnijding.

Mate van overschrijding van perceelsgrenzen

Het aantal te overschrijden perceelsgrenzen kan leiden tot een grotere kans op knelpunten in de onderhandelingen over de aankoop van gronden. Minimalisatie, voor zover mogelijk, leidt tot grotere kansen voor het realiseren van een verbindingsweg volgens het gewenste tracé zonder concessies.

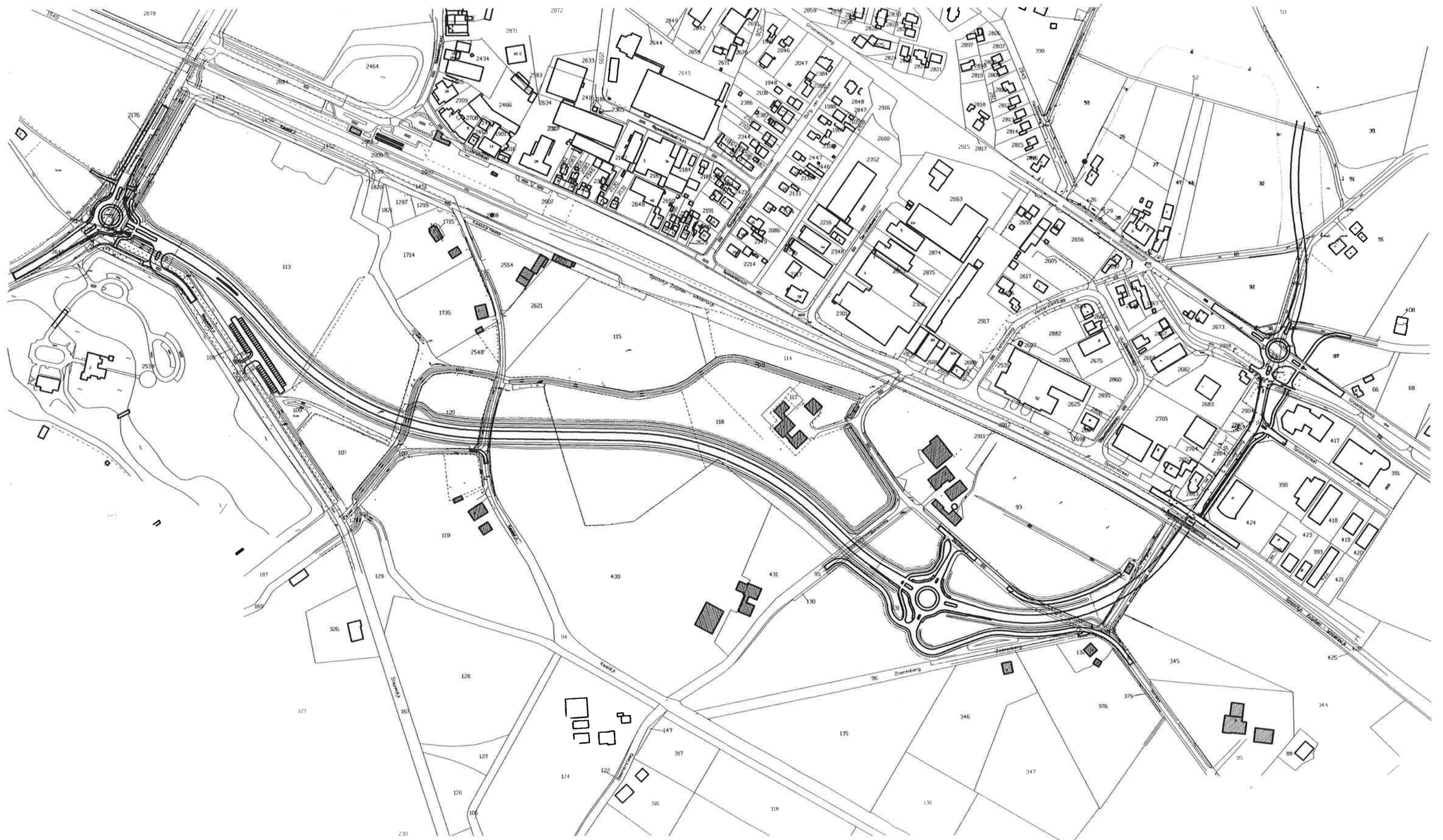
Tracé 1 houdt geen rekening met het doorsnijden van percelen en tracé 2 houdt hier alleen rekening mee rond het landgoed (natuurschoonwet). Het derde tracé volgt de eigendomsgrenzen, waardoor versnippering van percelen wordt beperkt.

Mate van helderheid van de verkeersstructuur

De structuur van tracé 3 is vergelijkbaar met de structuur van de Oostelijke Verbindingsweg. De berijder zal hierdoor de gehele rondweg als eenheid ervaren. Het afstemmen van de structuur van de Zuidelijke Verbindingsweg op de Oostelijke Verbindingsweg zal de helderheid van de totale rondweg bevorderen. De structuren van de overige tracés zijn door de rechte stukken in het tracé niet afgestemd op de vorm van de Oostelijke Verbindingsweg.

Conclusie

Wordt de beoordeling vermenigvuldigd met de wegingsfactoren, komt het tracé 3 als het gunstigste uit de toetsing. Dit tracé is in hoofdstuk 6 nader uitgewerkt en beschreven.



6. Het ontwerp/voorkeurstracé Zuidelijke Verbindingsweg

6.1. Ligging tracé en profiel

Op basis van het voorkeurstracé (tracé 3) is het ontwerp gemaakt voor de Zuidelijke Verbindingsweg.

Onderdeel van de rondweg om het zuidoostelijke deel van Ruurlo

De Zuidelijke Verbindingsweg is een onderdeel van een grotere verbindingsweg om het zuidoostelijke deel van Ruurlo. De Zuidelijke Verbindingsweg zal direct aansluiten op de oostelijke. Deze twee wegen zullen een, op elkaar afgestemd, samenhangend beeld moeten opleveren, zodat de berijder van de weg deze rondweg als een eenheid zal ervaren. Uitgangspunt is dan ook dat de Zuidelijke Verbindingsweg hetzelfde profiel krijg als de oostelijke.

Hierbij is sprake van twee maal een wegberm (obstakel vrij) van ongeveer 3,5 meter en een totale rijbaan breedte van ruim 8 meter. Daarbinnen is rijbaanscheiding van 1.00 meter opgenomen. Aan weerszijden van de weg is, indien noodzakelijk rekening gehouden met sloten voor de hemelwaterafvoer.

De loop van de weg zal, net zoals bij de oostelijke, een vloeiend karakter krijgen met binnen de ontwerprichtlijnen voor provinciale wegen passende bochten.

De Zuidelijke Verbindingsweg is in principe alleen voor auto- en vrachtverkeer beschikbaar. Zowel het agrarisch verkeer als het fietsverkeer moet gebruik maken van bestaande wegen.

Het tracé

Het tracé bestaat uit drie delen: 'het westelijk deel' (de aansluiting op de Vordenseweg), vervolgens het 'tussenstuk' en 'het oostelijk deel' (de aansluiting op de Golsweg en kruising van de spoorlijn Zutphen-Winterswijk).

In het meest westelijke gedeelte van het plangebied sluit de Zuidelijke Verbindingsweg aan op de Vordenseweg. Op korte afstand ten noorden van de huidige aansluiting van de Stapeldijk op de Vordenseweg wordt een driepotige rotonde aangelegd. Deze verbindt in eerste instantie de bestaande Vordenseweg (richting Vorden en Zutphen) met de Zuidelijke Verbindingsweg. De derde poot sluit aan op de huidige Vordenseweg richting het centrum van Ruurlo.

Voor de aanleg van de rotonde zullen bomen sneuvelen. De rotonde is echter zodanig geplaatst tussen de eiken aan de Vordenseweg en de beuken van de Stapeldijk dat er, rekening houdende met zichtlijnen voor het verkeer op de rotonde, sprake is van een minimale kap van bomen.

Het beeld van de bestaande eikenlaan vanuit Ruurlo zal blijven bestaan. De Stapeldijk wordt ten oosten van de rotonde naar het noorden afgebogen om daar direct op de Zuidelijke Verbindingsweg aan te takken. Hiervoor zal de dubbele rij beuken aan de Stapeldijk doorkruist worden. Enkele beuken zullen gekapt moeten worden. De overblijvende beuken zullen beschermd moeten worden tegen bastbrand om extra verlies van beuken te voorkomen. Het gemeentehuis wordt via het oude tracé van de Stapeldijk ontsloten.

Het tussenstuk bestaat uit drie bochten. De eerste bocht vanaf de rotonde richting de Stapeldijk zorgt voor een minimale versnippering van het met houtwallen omgeven eerste perceel. Het tracé wordt hier aan de zuidzijde geflankeerd door de dubbele beukenlaan aan de Stapeldijk. Dit gehele perceel is omgeven door forse houtwallen. Het maakt een deel uit van het landgoed. In verband met het voorkomen van versnippering van gronden ligt het tracé zoveel mogelijk langs de Stapeldijk. Een deel van de restgronden gelegen tussen de Stapeldijk en de Zuidelijke Verbindingsweg wordt ingericht cq. gebruikt als 'carpoolparkeerplaats'. Op de resterende gronden worden bomen herplant ter compensatie van de gesneuveldde bomen.

Het vervolg van het tracé doorsnijdt de houtwal en de beek loodrecht. Hierdoor ontstaat een minimale aantasting van het bestaande landschap en tevens een mooie poort naar het open gebied rond de es. Deze es wordt doorsneden. De weg buigt niet mee omhoog met het maaiveld, maar zal gedeeltelijk horizontaal door de es snijden met bermsloten aan weerszijden.

De tweede bocht leidt vloeiend tussen twee bestaande boerderijen door. Hierdoor worden de percelen van deze boerderijen minimaal doorsneden en kunnen de boerenbedrijven gecontinueerd worden.

Tevens zal de huidige waterloop aan de noordzijde van de Zuidelijke Verbindingsweg gedempt worden, opdat er aaneengesloten kavels voor de agrariërs gerealiseerd kunnen worden. Deze ingreep zal de huidige karakteristieke steilranden aan weerszijden van de huidige waterloop minder beleefbaar maken. Er wordt naar gestreefd de bestaande boomgroepen langs de huidige waterloop in het landschap te handhaven.

De derde bocht doorsnijdt loodrecht een bestaande bomenrij aan de Beemersteeg, zodat het snijvlak tot een minimum wordt beperkt. Daarmee wordt de kap van de bomen geminimaliseerd.

De rotonde voor het spoor ligt op redelijke afstand ten noorden van de dubbele eikenlaan aan de Zoerenbarg. Deze forse eikenlaan blijft onaangetast en ondersteunt de structuur van het kampenlandschap waarin de weg ligt.

De aanvang van de tunnel vindt plaats na een in het tracé op te nemen rotonde welke het verkeer (agrarisch en overig) van weerszijde van de verbindingsweg op veilige manier laat oversteken. Deze rotonde verbindt in principe de Slootsdijk aan de noordzijde met de Slootsdijk aan de zuidzijde. Deze verbinding wordt gerealiseerd via een aan te leggen ventweg tussen de Zuidelijke Verbindingsweg en de kruising Zoerenbarg/Slootsdijk. De Zoerenbarg zal een zandpad blijven.

Lanen



Beukenlaan



Eikenlaan

De ontwerp- en rijsnelheid van de verbindingsweg aan de tunnelzijde van de rotonde bedraagt 50 km/uur. Voor het overige deel geldt 80 km/uur als snelheid.

6.2. Landschappelijke inpassing

In het wegontwerp is rekening gehouden met de landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Verbindingsweg in het Ruurlose kampenlandschap, door middel van een tracé met een zo autonoom mogelijke doorsnijding van het landschap.

De belangrijkste kenmerken van het kampenlandschap zijn daardoor gehandhaafd in het ontwerp voor de verbindingsweg.

De grootste es, gelegen ten noorden van de kruising Kaaldijk en Beemersteeg, met een aantal karakteristieke solitaire bomen aan de rand, blijft als es geheel gehandhaafd. Wel is er sprake van een doorsnijding. Deze tast echter de kenmerken van es met name de steilranden en de bolvormige uitstraling niet aan. De grote houtwal, liggend tussen de Stapeldijk en het spoor ten noorden van huize Ruurlo, blijft, door de loodrechte kruising van de weg met deze wal, als landschappelijk element gehandhaafd. Voor de vogels zal een dergelijk gat in de bomenstructuur geen probleem zijn.

De verbindingsweg volgt de bolle vorm van de kleinere es, gelegen direct ten zuiden van het spoor. Hierdoor wordt deze es zoveel mogelijk gespaard als landschappelijk element.

De landschappelijk waarde van de in het gebied liggende watergang is ondergeschikt aan de essen en houtwallen. De watergang zal ten zuiden van de zuidelijke verbindingsweg haar tracé behouden, maar ten noorde nvan de weg geheel gedempt worden. In overleg met het Waterschap is ervoor gekozen de bestaande watergang te koppelen aan het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg.

De handhaving van de bestaande bomenrijen langs de Vordenseweg (eikenlaan) en de Stapeldijk (beukenlaan) hebben als uitgangspunt gediend voor de inpassing van het tracé in het Ruurlose landschap. Uiteindelijk heeft de ligging van de rotonde met de daarbij horende zichtlijnen in verband met de veiligheid en de mogelijkheid van aansluitingen van wegen op de provinciale weg in verband met de intensiteiten, geleid tot het voorliggende ontwerp.

6.3. Consequenties voor de omgeving

Bestaande bomen

Zowel de bestaande bomen langs de Vordenseweg (eiken) als die langs de Stapeldijk (beuken) zijn landschappelijk waardevol. In het ontwerp is uitgegaan van minimale aantasting van deze bomenrijen. Elf eiken zullen gekapt moeten worden om de rotonde te kunnen aanleggen.

Om de aansluiting van de Stapeldijk op de Zuidelijke Verbindingsweg vorm te geven, moet een zestal beuken gekapt worden. De resterende bomen zullen

in verband met de zongevoeligheid van beuken beschermd moeten worden zodat de overige bomen niet door zonnebrand aangetast zullen worden. De in dit plangebied liggende houtwal die ook in het bestemmingsplan Buitengebied is bestemd, wordt haaks gekruist door het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg. Hierdoor wordt het kruisingsvlak beperkt en daarmee het aantal te kappen bomen en struiken.

Een vijf- tot tiental bomen rond de Zoerenbarg zullen moeten worden gekapt in verband met de aanleg van de rotonde en de verbinding tussen de Slootsdijk en de rotonde.

Deze verbinding is noodzakelijk ter ontsluiting van de (agrarische) gronden aan weerszijden van de verbindingsweg en de ijsbaan.

Alle overige bomen worden gehandhaafd. Er wordt naar gestreefd de grote solitaire bomen, na het verleggen en dempen van de ter plaatse liggende watergang, te behouden. Hierdoor wordt het totaalbeeld van het kampenlandschap zoveel mogelijk gehandhaafd.

Alle gesneuvelde bomen zullen tussen de Stapeldijk en de Zuidelijke Verbindingsweg nabij de carpoolparkeerplaats herplant worden.

Bestaande verkeersrelaties

In de bestaande situatie kan al het verkeer uit het zuidelijk buitengebied van Ruurlo gebruik maken van twee toegangen tot de kom van Ruurlo. De Vordenseweg aan de westzijde en de Slootsdijk-Spoorstraat aan de oostzijde.

In de nieuwe situatie wordt dit gewijzigd. Het gemotoriseerd verkeer (auto en agrarisch) behoudt twee toegangsmogelijkheden tot de kom van Ruurlo. De toegang tot de kom aan de westzijde via de Vordenseweg blijft gehandhaafd. Aan de oostzijde krijgt de kom een nieuwe toegang via de Golsweg (tunnel). De spoorwegovergang Slootsdijk-Spoorstraat komt hiermee voor gemotoriseerd verkeer te vervallen. Voor het langzaam verkeer blijft de beveiligde overgang open als toegangsroute voor de kom. Bij de rotonde nabij de Zoerenbarg kan het langzaam verkeer aan weerszijde van de rotonde de Zuidelijke Verbindingsweg oversteken. Ten zuiden van de rotonde kan dit verkeer danwel het nieuw aan te leggen fietspad parallel aan de Zuidelijke Verbindingsweg richting de Beemersteeg nemen, danwel de route via de nieuw aan te leggen ventweg richting de Slootsdijk.

Het agrarisch verkeer kan via bestaande wegen en de Vordenseweg aan de westzijde de kom bereiken. Aan de oostzijde kan het agrarisch verkeer via de Slootsdijk en de nieuw aan te leggen verbinding tussen de Slootsdijk en de rotonde, de Zuidelijke Verbindingsweg bereiken. Vanaf de rotonde kan dit verkeer óf de Zuidelijke Verbindingsweg oversteken óf in oostelijke richting de Zuidelijke Verbindingsweg oprijden om het spoor te kruisen. In westelijke richting is dit niet toegestaan.

Ontsluiting bestaande percelen

De percelen Kaaldijk 1, 2, 3 5 en 7 houden via de Kaaldijk aansluiting op de Vordenseweg. Het perceel Kaaldijk 9 houdt via de Beemersteeg en de Stapeldijk aansluiting op de Vordenseweg. De Beemersteeg wordt als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer afgesloten. Alleen voor langzaam verkeer wordt een fietspad parallel aan de Zuidelijke Verbindingsweg aangelegd als verbinding met de rotonde nabij de Zoerenbarg. Het gemotoriseerd verkeer (auto en agrarisch verkeer) van en naar de percelen Slootsdijk 1 en 1a en 2 en 2a en de ijsbaan, moet gebruik maken van de rotonde in de Zuidelijke Verbindingsweg nabij de Zoerenbarg. Het overige verkeer (fietsers en voetgangers) kan gebruik blijven maken van de bewaakte spoorwegovergang bij de Slootsdijk als toegang tot de kom van Ruurlo.

Ontsluiting Venterkamp III

Het bedrijventerrein Venterkamp III krijgt een aansluiting op de Zuidelijke Verbindingsweg vanaf de huidige Golsweg, daar waar de tunneluitrit weer op maaiveld ligt. Ook via de Spoorstraat (de tunnel kruist spoor en Spoorstraat) zal het terrein bereikbaar blijven. De aanleg van de tunnel heeft voor de huidige panden aan de westzijde van de Golsweg consequenties. De gemeente onderzoekt (in overleg met eigenaren) de mogelijkheden ten aanzien van de ontsluiting danwel handhaving/verplaatsing van deze panden.

De Groenloseweg en Vordenseweg

De Vordenseweg ten noorden en de Groenloseweg ten westen van de rotonde, komen door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg binnen de bebouwde kom te liggen. De intensiteiten op deze wegen zullen aanzienlijk afnemen. Er wordt daarbij uitgegaan van een erftoegangsfunctie. Eventueel sluiptverkeer wordt hierdoor tegen gegaan.

Door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg zal de, in verband met de aanleg van de Oostelijke Verbindingsweg, noodzakelijke reconstructie van de Groenloseweg (Wet geluidhinder) komen te vervallen. In het jaar 2010 worden er op deze weg 4840 mvt./etm. verwacht; een vermindering van ongeveer 3.000 mvt. ten opzichte van de huidige situatie.

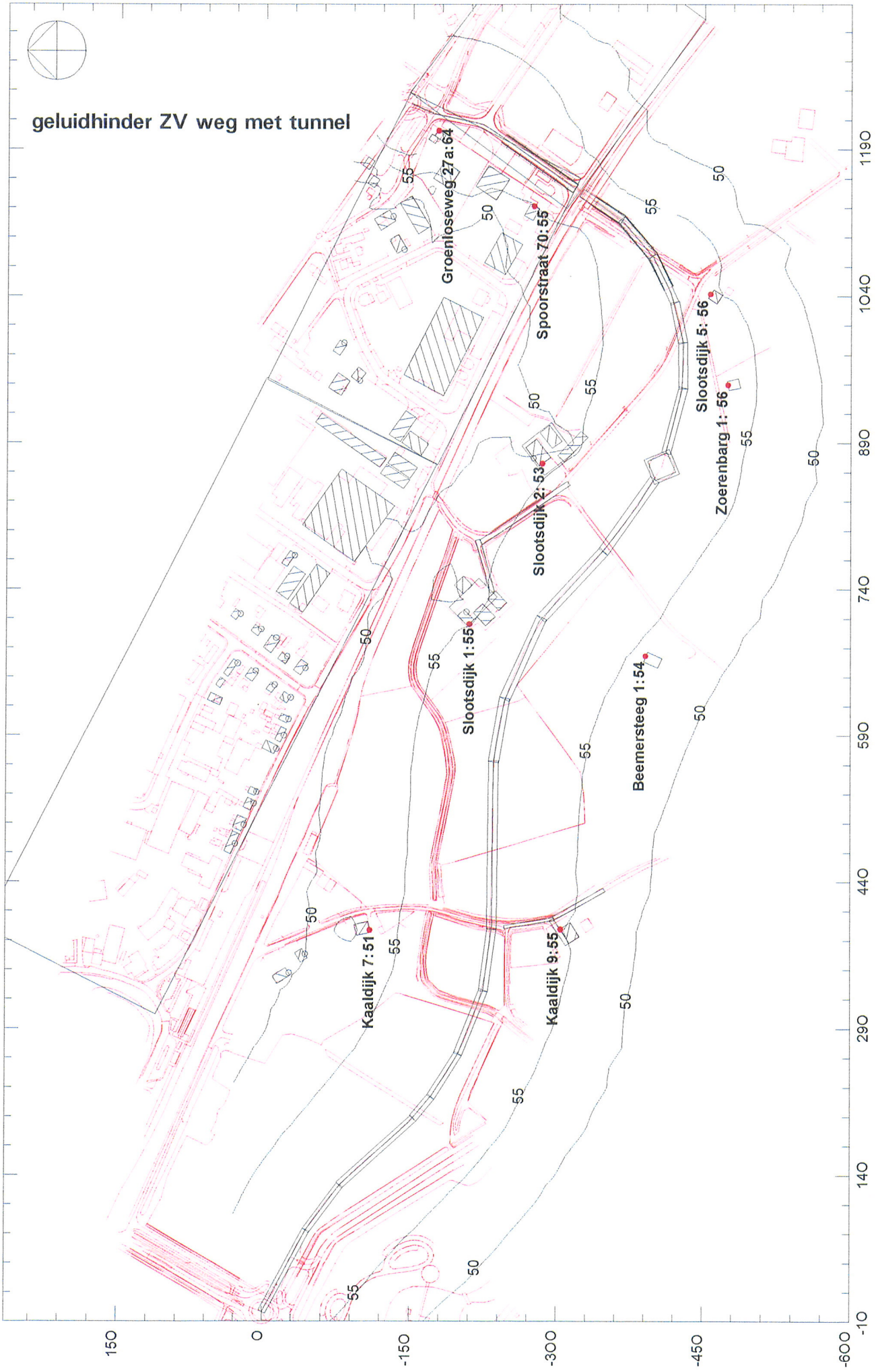
6.4. Verwerving gronden

Met alle grondeigenaren vindt overleg plaats over de aankoop van gronden.

6.5. Archeologie

Vanuit het westen beredeneert, ligt het tracé tot de kruising met de watergang op een dekzandrug/-kop met een esdek (onderdeel van het landgoed), steekt vervolgens een dekzandwelling/-vlakte over om op een dekzandrug/-kop met een esdek te komen (de hoogste is in dit gebied). Vervolgens volgt het tracé zo lang mogelijk een dekzandwelling/-vlakte, waardoor een aangrenzende dekzandrug/-kop zoveel mogelijk ontzien wordt. Tot en met de rotonde bij de Groenloseweg wordt slechts eenmaal over een

beperkte afstand deze dekzandrug/-kop gekruist. Het ontwerp van het tracé ontziet zoveel mogelijk de meest kwetsbare dekzandkruggen/-koppen. Ten behoeve van de aanleg van de weg wordt een AAI (Aanvullende Archeologische Inventarisatie) uitgevoerd voor het gehele plangebied. Een AAO (Aanvullend Archeologisch Onderzoek) wordt uitgevoerd voor deelgebied gelegen op de es, omdat daar de archeologische verwachtingswaarde daar hoog is vanwege een naar verwachting goede conservering.



7. Milieuaspecten

7.1. Wegverkeergeluid Zuidelijke Verbindingsweg

De Zuidelijke Verbindingsweg zal volgens de Wet geluidhinder hinder veroorzaken ten opzichte van de bestaande en mogelijke nieuw te bouwen woningen, zowel direct rond de weg gelegen als in de zuidelijke rand van de bebouwde kom van Ruurlo. Om de consequenties van de aanleg van de weg in relatie tot de Wet geluidhinder aan te geven, zijn berekeningen uitgevoerd.

Uitgegaan is van de in hoofdstuk 2 vermelde intensiteiten en verdeling van het verkeer over de categorieën licht-, middel- en zwaar verkeer met als prognosejaar 2010. De meetpunten zijn geplaatst op 2 en 4,5 meter hoogte ten behoeve van de bestaande woningen. De genoemde etmaalwaarden zijn inclusief aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. Het streven is erop gericht de geluidhinder aan de gevels zoveel mogelijk te beperken. De voorkeursgrenswaarde is daarbij 50 dB(A). Van alle woningen die gelegen zijn binnen de wettelijke zone rond de weg van 250 meter buiten de bebouwde kom en 200 meter binnen de bebouwde kom wordt zonder het treffen van maatregelen, bij een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. Per wegvak en adres worden consequenties en maatregelen beschreven.

Rekenresultaten Zuidelijke Verbindingsweg buitengebied

Blijkens de rekenuitskomsten wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden bij 7 woningen in het buitengebied. Bij geen enkele woning is de geluidsbelasting hoger dan de uiterlijk toelaatbare geluidbelasting (= 60 dB(A)).

In de onderstaande tabel zijn de toetsingswaarden van de betreffende woningen samengevat. Hierbij gaat het om het nieuw aan te leggen weggedeelte tussen de Vordenseweg en het spoor.

Adres	Toetsingswaarde met tunnel	Correctiefactor ex art. 103 Wgh	Minimaal vereiste geluidwering
Zoerenbarg 1	56 dB(A)	5 dB(A)	28 decibel
Slootsdijk 5	56 dB(A)	5 dB(A)	26 decibel
Slootsdijk 2/2a	53 dB(A)	3 dB(A)	21 decibel
Slootsdijk 1/1a	55 dB(A)	3 dB(A)	23 decibel
Beemersteeg 1/1a	54 dB(A)	3 dB(A)	20 decibel
Kaaldijk 9	55 dB(A)	3 dB(A)	23 decibel
Kaaldijk 7	51 dB(A)	3 dB(A)	19 decibel

Bij woningen in het buitengebied die niet in de tabel zijn opgenomen treedt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (= 50 dB(A)) op. In de rechter kolom is de vereiste geluidwering genoemd uitgaande van het vereiste binnenniveau van 35 dB(A) en rekening houdende met de correctiefactoren volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder (zie kolom).

Een belangrijk uitgangspunt voor de aanleg van de weg is dat de landschappelijke waarden in dit gebied zo min mogelijk worden aangetast. Belangrijk kenmerk in dit gebied zijn de ruimtes die worden gevormd door houtwallen en bomenrijen. Het plaatsen van geluidschermen en –wallen tast de kwaliteiten van dit landschap aan. Daarnaast zijn (bijna) alle woningen op grote afstand van de nieuwe Zuidelijke Verbindingsweg gelegen. Om voldoende geluidwerende voorzieningen te realiseren zullen de lengtes en hoogtes van de verschillende wallen/schermen aanzienlijk worden (minimaal 250 meter). Ook dit tast de kwaliteit van het landschap (het kampenlandschap waarin gewoond en gewerkt wordt) aanzienlijk aan. Uitgangspunt is derhalve voor alle situaties dat er géén geluidwerende voorzieningen in de vorm van schermen en wallen gerealiseerd zullen worden maar een hogere grenswaarde aangevraagd zal worden (met eventuele noodzakelijke maatregelen aan de gevel).

- Zoerenbarg 1
Deze woning heeft een maximale waarde van 56 dB(A). De maximale overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 6 dB(A). Volgens de Wet geluidhinder dient in situaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maatregelen te worden overwogen om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en noodzakelijke maatregelen conform de Wet geluidhinder. Een geluidscherm of –wal (samen met Slootsdijk 5 ongeveer 250 meter lang) zal door noodzakelijke hoogte de landschappelijke waarden aanzienlijk aantasten.
- Slootsdijk 5
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 56 dB(A). Het plaatsen van een scherm of een wal is landschappelijk niet gewenst (zie Zoerenbarg 1). In deze situatie wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en het treffen van noodzakelijke maatregelen aan de gevel conform de Wet geluidhinder.
- Slootsdijk 2/2a
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 53 dB(A). Het plaatsen van een scherm of een wal (lengte samen met Slootsdijk 1 + 1a ongeveer 350-400 meter) is landschappelijk niet gewenst. In deze situatie wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en het treffen van noodzakelijk maatregelen aan de gevel conform de Wet geluidhinder.

- Slootsdijk 1/1a
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 55 dB(A). Het plaatsen van een scherm of een wal is landschappelijk niet gewenst (zie Slootsdijk 2/2a). In deze situatie wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en het treffen van noodzakelijke maatregelen aan de gevel conform de Wet geluidhinder.
- Beemersteeg 1/1a
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 54 dB(A). Het plaatsen van een scherm is landschappelijk niet gewenst. In deze situatie wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en het treffen van noodzakelijke maatregelen aan de gevel conform de Wet geluidhinder.
- Kaaldijk 9
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 55 dB(A). Een geluidscherm of –wal (lengte ongeveer 300-350 meter) zou landschappelijk tot bezwaren leiden. Daarom wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en noodzakelijke maatregelen conform de Wet geluidhinder.
- Kaaldijk 7
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 51 dB(A). Het plaatsen van een scherm (lengte ongeveer 300-350 meter) is landschappelijk niet gewenst. In deze situatie wordt uitgegaan van een ontheffingsaanvraag hogere grenswaarde en het treffen van noodzakelijke maatregelen aan de gevel conform de Wet geluidhinder.

Rekenresultaten Zuidelijke Verbindingsweg bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom zal de Golsweg onderdeel worden van de Zuidelijke Verbindingsweg. Dit weggedeelte zal daarom ingrijpend worden aangepast. De akoestische situatie voor en na de aanpassing zal naar verwachting meer dan 2 dB(A) verschillen. Volgens de wet gelden aanvullende regels indien de geluidstoename, als gevolg van fysieke aanpassingen van een bestaande weg, 2 dB(A) of meer bedraagt. In het hoofdstuk Reconstructies van de wet Geluidhinder is een reconstructie als volgt gedefinieerd:

één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de Weg met 2 dB (A) of meer wordt verhoogd'.

De voorkeursgrenswaarde die voor de aanpassing van de Golsweg geldt, is de laagste waarde van de heersende geluidsbelasting of een reeds vastgestelde hogere grenswaarde. Hierbij is van belang dat een geluidsniveau van 50 dB(A) in alle gevallen aanvaardbaar is. Dit houdt in dat indien de heersende geluidsbelasting lager dan 50 dB(A) is, de geluidstoename door een wijziging gerekend moet worden vanaf 50 dB(A). Van het bestaande wegvak op het bedrijventerrein is niet bekend hoe laag de huidige verkeersbelasting is. Gezien de ligging en de functie van de weg mag aangenomen worden dat de verkeersbelasting zodanig laag is dat de huidige geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ligt. In de volgende tabel zijn de toetsingswaarden van twee woningen samengevat.

Adres	Toetsingswaarde	Correctiefactor ex art. 103 Wgh	Geluidstoename
Spoorstraat 70	55 dB(A)	5 dB(A)	5 dB(A)
Groenloseweg 27a	64 dB(A)	5 dB(A)	14 dB(A)

Geluidstoename in geval van een reconstructie mag in principe niet meer dan 5 dB(A) bedragen. In het geval van een overschrijding van 5 dB(A) kan een normale ontheffingsprocedure gevolgd worden.

- **Spoorstraat 70**
De waarde aan de gevel bedraagt 55 dB(A). De voorkeursgrenswaarde wordt 5 dB(A) overschreden. In deze situatie kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd.
- **Groenloseweg 27a**
De maximale waarde aan de gevel bedraagt 64 dB(A), dit betekent een toename van 14 dB(A). Deze overschrijding is zo hoog dat ontheffing niet tot de mogelijkheden behoort. De te amoveren woning zal elders in overleg worden teruggebouwd.

Aan de westzijde van de huidige Golsweg is, binnen de vigerende bestemming Industriële doeleinden categorie 1 (bestemmingsplan Venterkamp), per perceel de bouw van één dienstwoning mogelijk. Eventuele nieuwbouw of verplaatsing van woningen binnen de 50 dB(A) contour van de Zuidelijke Verbindingsweg, gelegen op gronden in bestemmingsplan 'Venterkamp', zou strijdig zijn met de Wet geluidhinder. Voor deze gronden is het bestemmingsplan 'Venterkamp herziening 2000-1' opgesteld, waarin nieuwbouw of verplaatsing van (dienst)woningen is gekoppeld aan de mogelijkheden die de Wet geluidhinder biedt.

Cumulatie van wegverkeers- en spoorweglawaai

In artikel 157 van de Wet geluidhinder is een coördinatie verplichting opgenomen voor de afstemming van maatregelen in situaties waarin geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke zones van meer dan één geluidsbron vallen. De woningen die in dit onderzoek zijn betrokken vallen in de wettelijke zone van het spoortraject Winterswijk-Zutphen en de Zuidelijke Verbindingsweg. Uit een berekening van de (toekomstige) geluidsinvloed van het spoor blijkt dat geluidsbelasting op 10 meter afstand vanuit het midden van de spoorbaan tot 57 dB(A) is afgenomen (met ingang van 1-1-2000 is 57 dB(A) de voorkeursgrenswaarde voor spoorweggeluid). Bij de woningen op het bedrijventerrein en in het buitengebied is geluidsbelasting aanmerkelijk lager dan de voorkeursgrenswaarde. De verwaarloosbare bijdrage van het spoorweggeluid aan de totale geluidsbelasting is derhalve niet van invloed op de geluidmaatregelen die voor een aantal woningen noodzakelijk zijn.

7.2. Water

In het voorbereidingsproject van de Zuidelijke Verbindingsweg heeft het Waterschap Rijn en IJssel zitting gehad in de projectgroep die het project heeft begeleid. Naast het waterschap hadden bovendien ontwerpers, de gemeente, de exploitant, civiel-technici en de provincie zitting in deze projectgroep.

De ligging van de Zuidelijke Verbindingsweg is door de projectgroep op een dergelijke wijze gekozen dat de doorsnijding van een aantal lineaire landschappelijke elementen (houtwal/beek) minimaal is.

In het westelijke deel van het tracé wordt een beek loodrecht doorsneden. In overleg met het waterschap wordt de beek middels een duiker onder de weg door geleid. Het noordelijk deel zal gedempt worden ten gunste van een betere herverkaveling. In overleg met het Waterschap is ervoor gekozen de watergang te verleggen naar de noordzijde van het tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg. De overige waterlopen blijven gehandhaafd.

De waterhuishouding van de Zuidelijke Verbindingsweg wordt geregeld middels zaksloten. Via deze smalle sloten wordt het regenwater van de Zuidelijke Verbindingsweg afgevoerd. Vanuit de zaksloten verdwijnt het regenwater ter plekke in de grond.

De tunnel onder het spoor door kan een vorm van wateroverlast met zich meebrengen. Daarom is het noodzakelijk bronbemaling in de tunnel aan te leggen. De vergunning is opgenomen in het draaiboek vergunningen.

7.3. Bodem- en grondverontreiniging

Ter plaatse van het aangepaste tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg is een verkennend bodemonderzoek en een in situ depot bemonstering uitgevoerd.

De onderzoeksresultaten kunnen als volgt worden samengevat:

- Bij het uitgevoerde vooronderzoek en terreininspectie zijn geen zaken naar boven gekomen die op een mogelijke bodemverontreiniging wijzen;
- Het onderzoek heeft geen betrekking gehad op het gehele tracé van de Zuidelijke Verbindingsweg aangezien een van de terreineigenaren weigerde toestemming te verlenen voor betreding;
- In de bodem is in 1 van de 29 uitgevoerde boringen in het toekomstig wegtracé een bijmenging aan puin aangetroffen. Dit betrof een boring in de berm van een van de wegen die het gebied doorkruist. Bij de uitgevoerde boringen in de wegen is onder het asfalt een fundatielaag van puin en/of grind aangetroffen;
- In de toplaag van de onverdachte delen van de locatie zijn licht verhoogde gehalten aan bestrijdingsmiddelen en waarneembare gehalten aan EOX aangetoond. Deze gehalten vormen geen aanleiding voor verder onderzoek;

- Lokaal is in de berm van de Beemersteeg een sterk verhoogd gehalte Pak aangetoond. De omvang van deze verontreiniging is beperkt in horizontale en verticale richting;
- In de slootbodem zijn geen verhoogde gehalten gemeten;
- In de ondergrond van de wegen is een licht verhoogt gehalte aan PAK gemeten. Het licht verhoogde gehalte hangt waarschijnlijk samen met de aanwezige fundatielaag;
- In het grondwater zijn geen verontreinigingen van belang aangetoond;
- Op basis van deze resultaten kan aangenomen worden dat het (voormalige) gebruik van de locatie niet tot een noemenswaardige bodemverontreiniging heeft geleid;
- Bij de in situ depot bemonstering zijn naar goedkeuring aan bevoegd gezag 3 deel partijen bemonsterd en geanalyseerd. Op basis van deze analyseresultaten kan de grond worden hergebruikt als 'schone grond', met dien verstande dat grond uit de bermen van wegen, die het tracé doorkruisen, apart gehouden dient te worden.

Op basis van de onderzoeksresultaten worden geen bezwaren voor het voorgenomen gebruik van de locatie gezien.

8. Economische uitvoerbaarheid

p.m.

9. Overlegresultaten

9.1. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Zuidelijke Verbindingsweg' heeft ingevolge de inspraakverordening vanaf 10 februari 2000 gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Op 28 februari 2000 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Het verslag van deze hoorzitting is bijgevoegd. De in het kader ingediende zienswijzen (zie bijlage) zijn hierna samengevat en door de gemeente becommentarieerd.

1. Mr J.H. van den Sigtenhorst namens de heer Wansink, Groenloseweg 27a 7261 RM Ruurlo
 - a. Aangegeven wordt dat de geluidsoverlast in het bestemmingsplan wordt onderschat.
 - b. Zorg wordt uitgesproken over de bereikbaarheid van het bedrijfspand en de woning.
 - c. Opgemerkt wordt dat cliënt bedrijfseconomische schade zal lijden bij realisering van de Zuidelijke Verbindingsweg en dat in het bestemmingsplan niet over vergoeding wordt gesproken van deze schade.

Commentaar:

- a. *Het is duidelijk dat de hoeveelheid dB(A) de uiterlijk toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) overschrijdt. Dit heeft tot gevolg dat de woning op het perceel Groenloseweg 27a geamoveerd dient te worden. De te amoveren woning zal elders in overleg met de heer Wansink worden teruggebouwd.*
- b. *Het bedrijf blijft ontsloten op de Golsweg en Ventersteeg. De bereikbaarheid van de woning via de Parallelweg is geen gemeentelijke maar een provinciale aangelegenheid, aangezien het een provinciale weg betreft.*
- c. *Er is geen sprake van planschade. De bereikbaarheid van het bedrijf blijft optimaal gewaarborgd c.q. verbeterd. Het bedrijf zal zich na de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg bevinden op een zichtlocatie. In een bestemmingsplan wordt niet over schadevergoedingen gesproken. Indien verzoeker meent schade te lijden, kan verwijzende naar artikel 49 WRO een verzoek om planschade bij de gemeenteraad worden ingediend.*

2. Dierenartspraktijk De Achterhoek, Golsweg 5 7261 AG Ruurlo
Briefschrijver maakt bezwaar tegen de rondweg, met name tegen de tunnel. Tevens wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen door de aanleg van rondweg weg komt te vervallen.

Commentaar:

De gemeente is in overleg met het maatschap omtrent de consequenties van de Zuidelijke Verbindingsweg voor de praktijk met mogelijke oplossingen.

3. Familie Heikens, Spoorstraat 70 7261 AG Ruurlo
 - a. Aangegeven wordt dat de geluidsoverlast die gepaard gaat met het gebruik van de tunnel een onoverkomelijk bezwaar vormt, waardoor het leefklimaat ernstig wordt aangetast.
 - b. Opgemerkt wordt dat voor de aanleg van een tunnel meer ruimte nodig is dan er beschikbaar is, waardoor de dierenartspraktijk wellicht zal verdwijnen en de woning van de briefschrijver direct naast de tunnel zal komen te liggen.
 - c. Aangegeven wordt dat in het plan geen plaats wordt aangegeven voor een geluidscherm of -wal.

Commentaar:

- a. *De geluidsoverlast die gepaard gaat met het gebruik van de tunnel valt in principe geheel binnen de normen die de Wet geluidhinder voorschrijft. Alle maatregelen die noodzakelijk zijn om de zogenaamde overschrijdingen te voorkomen, worden genomen. Zie hiervoor ook het 'ontheffingsverzoek hogere grenswaarde'.*
- b. *Er wordt inderdaad onderzocht of het noodzakelijk is de gronden van de dierenarts praktijk te betrekken bij de aanleg van de tunnel. De eventueel resterende ruimte zal passend worden heringericht.*
- c. *Ten opzichte van een situatie op maaiveldniveau heeft een scherm of wal op de rand van de tunnelbak in de onderhavige situatie niet erg veel effect. Door de verdiepte wegligging is er al akoestisch afscherming. Het verhogen van de afscherming is daardoor niet gemakkelijk met een muurtje te realiseren.
De benodigde schermhoogte en lengte om de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken is aanzienlijk:*

<i>Spoorstraat 70</i>	<i>geen scherm</i>	<i>2 m hoog scherm</i>	<i>4 m hoog scherm</i>
<i>Waarneemhoogte 4,5 m</i>	<i>55 dB(A)</i>	<i>52 dB(A)</i>	<i>51 dB(A)</i>
<i>Waarneemhoogte 2 m</i>	<i>53 dB(A)</i>	<i>51 dB(A)</i>	<i>50 dB(A)</i>

Een hoogte van 4 meter is nog niet geheel voldoende. De scherm lengte moet minstens gelijk zijn aan de lengte van de bak vanaf het moment dat de weg begint de dalen tot aan de onderdoorgang van het spoor.

Conclusie:

Een schermhoogte van 2 meter geeft vrijwel geen hoorbare akoestische verbetering ten opzichte van de situatie zonder scherm. De visuele hinder zal wel toenemen. Een schermhoogte van ruim 4 meter op deze plek is niet wenselijk dan wel realistisch.

4. Wiggers Advocaten namens familie Heikens, Spoorstraat 70 7261 AG Ruurlo
 - a. Opgemerkt wordt dat naast immateriële schade (zie opmerking onder 3.a.) ook materiele schade voortvloeit door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg.
 - b. Aangegeven wordt dat de toename van de geluidbelasting in werkelijkheid hoger is dan de in het bestemmingsplan aangegeven 5 dB(A). Tevens is het bestemmingsplan niet duidelijk of de aftrek ex art.103 Wgh 5 dB(A) of 3 dB(A) bedraagt.

- c. Opgemerkt wordt dat in de geluidberekeningen geen rekening is gehouden met de reflectie van geluid tegen de tunnelwanden.
- d. Opgemerkt wordt dat in het bestemmingsplan geen rekening is gehouden met geluidreducerende maatregelen ten behoeve van de Spoorstraat 70.
- e. Verwacht wordt dat de gemeente de verslechtering van het uitzicht compenseert door de plaatsing van bijvoorbeeld hoge heesters.
- f. Aangegeven wordt dat geen milieueffectrapportage is gemaakt.

Commentaar:

- a. *Indien verzoeker meent schade te lijden, kan verwijzende naar artikel 49 WRO een verzoek om planschade bij de gemeenteraad worden ingediend.*
- b. *Bij een snelheid lager of gelijk aan 70 km/uur wordt op basis van art. 103 van de Wet geluidhinder 5 dB(A) afgetrokken. Deze onduidelijkheid zal in de toelichting worden aangepast.*
- c. *De reflecties van tunnelwanden zijn wel in de berekeningen meegenomen. In het rekenmodel zijn de tunnelwanden als vrijwel volledig reflecterende vlakken opgenomen. Er is aangenomen dat de tunnelbak betonnen wanden heeft zonder geluidabsorberende afwerking.
Het effect van een geluidabsorberende tunnelwanden is ook berekend (beide wanden absorberend). Op 2 meter waarnaemhoogte is de geluidsbelasting 0,8 dB(A) lager in vergelijking met reflecterende wanden. Op 4,5 meter waarnaemhoogte is dit 0,9 dB(A). Dit minimale (niet hoorbare) verschil en de in dat geval 1 dB(A) lagere ontheffingsaanvraag, staat niet in redelijke verhouding tot de (onderhouds)kosten. Derhalve is niet gekozen voor absorberende tunnelwanden.*
- d. *De geluidsoverlast die gepaard gaat met het gebruik van de tunnel valt in principe geheel binnen de normen die de Wet geluidhinder voorschrijft. Alle maatregelen die noodzakelijk zijn om de zogenaamde overschrijdingen te voorkomen, worden genomen. Zie hiervoor ook het 'ontheffingsverzoek hogere grenswaarde'.*
- e. *Dit zal naar aanleiding van de situatie van de dierenartspraktijk nader worden bezien.*
- f. *Het schrijven van een milieueffectrapportage is in dit geval niet noodzakelijk.*

- 5. Mr F.J.M. Kobossen namens familie Peters, Slootsdijk 5 7261 RS Ruurlo en familie Bosman, Zoerenbarg 1 7261 RK Ruurlo
 - a. Aangegeven is dat de situatie vanuit stedenbouwkundig, planologisch en vanuit de beleving van het milieu ongewenst is.
 - b. Opgemerkt wordt dat de woonbestemmingen Slootsdijk 5 en Slootsdijk 3 zeer nabij de rondweg worden gesitueerd. Cliënten zijn echter bereid om tot een goede oplossing te komen.

Commentaar:

- a. *De verkeersontlasting van de Groenloseweg vormt de noodzaak van de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg. Op basis van*

- verkeerstechnische, landschappelijke en ruimtelijk-functionele uitgangspunten is gekozen voor een tracé met een autonome ligging, waardoor bestaande elementen zo min mogelijk worden verstoord. Op basis van een aantal toetsingscriteria die zijn afgeleid van de uitgangspunten is gekozen voor het tracé zoals dat is geschetst in het bestemmingsplan 'Zuidelijke Verbindingsweg'. Dit tracé heeft de beste ligging vanuit stedenbouwkundig, planologisch en milieukundig oogpunt.*
- b. Gemeente is reeds in gesprek met cliënten.*

- 6. De heer E.J. Bannink Slootsdijk 1 7261 RS Ruurlo
 - a. Opgemerkt wordt dat door de aanleg van de verbindingsweg sprake is van een geluidtoename, waardoor het woongenot sterk wordt verminderd en het fraaie landschappelijke uitzicht wordt aangetast, waardoor een waardedaling van het onroerend goed plaatsvindt.
 - b. Aangegeven wordt dat door de aanleg van de verbindingsweg versnippering van zijn bedrijf plaatsvindt en het huisperceel een ongunstige vorm krijgt.

Commentaar:

- a. De aanleg van deze weg zal moeten leiden tot een, volgens de Wet Geluidhinder onacceptabele geluidtoename. Daarnaast is het tracé van de weg zo ontworpen, dat de verstoring van het landschappelijke uitzicht zoveel mogelijk wordt beperkt. Waardedaling kan via art. 49 WRO worden geclaimd.*
 - b. De gemeente is in gesprek met de heer Bannink.*
- 7. Acvast, namens de familie H.J. Wezinkhof, Slootsdijk 2 7261 RS Ruurlo
 - a. Aangegeven wordt dat het bedrijf van cliënt geheel wordt ingesloten door Zuidelijke Verbindingsweg, waardoor de toe- en uitgangsmogelijkheden ernstig worden beperkt en bemoeilijkt.
 - b. Opgemerkt wordt dat het huiskavel en de kavels los land moeilijker bereikbaar worden, waardoor waardevermindering van het bedrijf wordt voorzien.
 - c. Opgemerkt wordt dat door de toename van het aantal verkeerbewegingen, dat de Zuidelijke Verbindingsweg teweeg zal brengen, de bedrijfsuitvoering (varkenshouderij) in gevaar gebracht zal worden gezien de relatie tussen grote hoeveelheden verkeer en de ziekte varkenspest.
 - d. Aangegeven wordt dat cliënt van mening is dat de mooie en gemakkelijke verbinding met het dorp Ruurlo verloren gaat. Cliënt is dan ook tegen de sluiting van de spoorwegovergang. De nieuwe verkeerssituatie is moeilijker en gevaarlijker en levert een isolatie op, omdat het buurtschap Wissinkhoek wordt doorsneden.
 - e. Gevreesd wordt voor een aanzienlijke toename van stank, geluid- en lichtoverlast en de aanslag op de natuurwaarden.
 - f. Opgemerkt wordt dat de uitbreidings- en moderniseringsactiviteiten van het agrarisch bedrijf van cliënt worden beperkt, danwel onmogelijk gemaakt.
 - g. Bezorgdheid wordt uitgesproken over het toekomstige waterpeil op de ijsbaan.

Commentaar:

- a. *Het agrarisch verkeer kan via bestaande wegen en de Vordenseweg aan de westzijde de kom bereiken. Aan de oostzijde kan het agrarisch verkeer via de Slootsdijk en de nieuw aan te leggen verbinding tussen de Slootsdijk en de rotonde, de Zuidelijke Verbindingsweg bereiken. Vanaf de rotonde kan dit verkeer of de Zuidelijke Verbindingsweg oversteken of in oostelijke richting de Zuidelijke Verbindingsweg oprijden om het spoor te kruisen. In westelijke richting is de Zuidelijke Verbindingsweg geen agrarisch verkeer toegestaan. De ontwerpsnelheid van de verbindingsweg aan de tunnelzijde van de rotonde bedraagt 50 km/uur (daar waar het agrarisch verkeer is toegestaan). Er is dus geen sprake van beperking.*
- b. *Ten opzichte van de huidige situatie wordt slechts een zeer klein gedeelte van de gronden van de cliënt gebruikt voor de aanleg van de verbindingsweg. Van versnippering van gronden is geen sprake.*
- c. *Deze bewering draagt geen voldoende causaal verband en is derhalve niet valide. Daarnaast wordt zijdelings opgemerkt dat het bedrijf dicht op de spoorlijn Zutphen-Winterswijk is gelegen.*
- d. *De spoorwegovergang zal open blijven voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).*
- e. *Er is inderdaad sprake van een toename van de overlast ten opzichte van de huidige situatie. Deze overlast valt echter geheel binnen de daarvoor gestelde normen en richtlijnen (zie onder andere 'ontheffingsverzoek hogere grenswaarde').*
- f. *Door de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg worden geen beperkingen aangebracht voor het bedrijf om uit te breiden of te moderniseren.*
- g. *Er is niet gebleken uit overleg met de ijsclub dat dit problemen zal opleveren.*

8. Van Donkelaar B.V., Spoorstraat 68 7261 AG Ruurlo
 Kritiek wordt geuit tegen het bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg, omdat het de bereikbaarheid van het transportbedrijf en het bedrijven servicepunt aantast.

Commentaar:

Er zal overleg plaatsvinden tussen de gemeente en briefschrijver over het behouden van goede in- en uitritten en over behouden danwel verplaatsen van het bedrijvenservicepunt.

9. IJclub Ruurlo, p/a Batsdijk 28a, 7261 SP Ruurlo
 - a. Bezwaar wordt gemaakt tegen artikel 7 lid 2, onderdeel j, van de bebouwingsvoorschriften. Voorgesteld wordt een maximale bebouwingsoppervlakte van 200 m² en een maximale hoogte van 6,5 m vast te stellen overeenkomstig artikel 7 lid 13 sub a en b van het vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied 1995'.
 - b. Aangegeven wordt dat overleg plaats dient te vinden met betrekking tot de locatie van de kassa, de waterpompinstallatie, de waterbron, goede afrastering, beplanting, aansluiting op waterleiding maatschappij en voldoende parkeergelegenheid.

Commentaar:

- a. *Artikel 7 lid 2 sub j wordt in deze zin aangepast.*
- b. *Nadere inrichtingseisen zullen in overleg in de uitvoering van het werk zoveel mogelijk worden meegenomen.*

10. Familie Buunk, Kaaldijk 9 7261 SC Ruurlo

- a. *Gevraagd wordt welke noodzakelijke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidhinder te beperken en hoe dit eventueel financieel geregeld wordt.*
- b. *Opgemerkt wordt dat in de toekomst gebruik moet worden gemaakt van de afslag Beemersteeg/Kaaldijk. Deze weg is moeilijk toegankelijk. Als oplossing wordt verharding van deze zandweg met bijvoorbeeld klinkers aangedragen.*
- c. *Aandacht wordt gevraagd om goed te kijken naar de mogelijkheid een fietstunnel aan te leggen voor de kruising van fietsers met de Vordenseweg.*

Commentaar:

- a. *De noodzakelijke maatregelen en financiën worden in overleg tussen de eigenaar en de gemeente geregeld.*
- b. *De kaaldijk heeft een buurtontsluitingsfunctie voor de aanwonenden. Het verharden van deze weg past niet binnen het gemeentelijk beleid. Hierbij wordt verwezen naar de onverharde weg Zoerenbarg.*
- c. *Gezien de lage snelheden bij de rotonde kan worden gesteld dat voldoende verkeersveiligheid aanwezig is bij de rotonde.*

11. De heer H.W. Ligtenberg, De Boomkamp 2 7261 LR Ruurlo

- a. *Briefschrijver voorziet een toename van de geluidsoverlast nabij de rotonde Vordenseweg en een afname van de bereikbaarheid van de Vordenseweg en de parallelweg.*
- b. *Opgemerkt wordt dat door de directe aansluiting van de Boomkamp op de Vordenseweg een verkeersonveilige situatie, omdat het zicht op het verkeer vanuit het dorp niet optimaal is.*

Commentaar:

- a. *De betreffende woning van de inspreker is gelegen in de geluidhinderzone van de Vordenseweg. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe rotonde in de Vordenseweg. Deze aanleg levert geen toename van de geluidhinder van meer dan 2dB(A) op, hetgeen betekent dat er geen sprake is van een reconstructie volgens de Wet Geluidhinder.*
Het omleiden van de verkeersstroom van de Vordenseweg via de Zuidelijke Verbindingsweg betekent een verbetering ten opzichte van de huidige situatie waarbij al het doorgaand verkeer dicht langs de woning zou blijven rijden.
De bereikbaarheid van de woning neemt door deze ontwikkeling toe. De ontsluiting op de Vordenseweg en parallelweg wordt opnieuw meegenomen bij de aanleg van de rotonde. Daarnaast neemt de snelheid op dit deel van de Vordenseweg af door de situering van de rotonde waardoor de overzichtelijkheid/verkeersveiligheid toeneemt.

- b. *Door de aanleg van de rotonde wordt de situatie veel overzichtelijker en daardoor wordt de verkeerveiligheid aanzienlijk verbeterd.*

12. Bewoners diverse straten, p/a Palsteeg 3 7261 RT Ruurlo
Bezorgdheid wordt uitgesproken over de onveilige oversteekplaats van de Groenlose parallelweg met de Golsweg en de onveilige situatie voor scholieren en andere die zich vanuit Ruurlo naar Groenlo begeven, indien de plannen worden uitgevoerd. Met nadruk wordt aangegeven om voor veilige oversteekplaatsen te zorgen.

Commentaar:

Vanaf de parallelweg Groenloseweg, die vanaf Groenloseweg 27a fietspad wordt, kruist de fietser in de luwte van de rotonde waar de snelheid van de auto's van de Zuidelijke Verbindingsweg het laagst is middels een vrijliggend fietspad. Vervolgens kan via de parallelweg richting Groenlo of via de Kooiersdijk en Nieuwenhuishoeksteeg en parallelweg naar Borculo worden gefietst. Ook kan men via een vrijliggend fietspad langs de Golsweg het industrieterrein oprijden tot aan de Spoorstraat. Via de Spoorstraat en de spoorkruising Spoorstraat-Slootsdijk (alleen voor langzaam verkeer) kan de fietser richting Wissinkhoek en de Bruil fietsen.

13. H.P. Peters, Batsdijk 6b 7261 SP Ruurlo
- a. Opgemerkt wordt dat door de afsluiting van de Beemersteeg voor motorvoertuigen het niet meer mogelijk zal zijn om via deze weg van de huidige locatie naar de toekomstige locatie Spoorstraat 11 te rijden.
 - b. Aangegeven wordt dat vanaf de Spoorstraat niet meer afgeslagen kan worden naar de Golsweg, waardoor de Spoorstraat in principe een doodlopende weg wordt.

Commentaar:

- a. *Door het afsluiten van de Beemersteeg is het niet meer mogelijk de Spoorstraat te bereiken. Daarbij wordt opgemerkt, dat de Beemersteeg niet bereden mag worden door vrachtverkeer. Via de Batsdijk/Stapeldijk kan via de Zuidelijke Verbindingsweg de locatie Spoorstraat 11 goed worden bereikt.*
- b. *Het is mogelijk vanaf de Zuidelijke verbindingsweg de Spoorstraat in te draaien (tegenover Wansink). De Spoorstraat wordt aldus geen doodlopende weg.*

14. Bewoners Beemersteeg
- a. Opgemerkt wordt het fietspad om de rotonde Beemersteeg – Slootsdijk niet helemaal rond om de rotonde loopt. Gevraagd wordt of het mogelijk is om rond de gehele rotonde een fietspad aan te leggen dat tweezijdig te berijden is.
 - b. Gemeld wordt het niet eens te zijn met het voorstel dat werd aangedragen tijdens de inspraakavond, om van het fietspad langs de verbindingsweg van de Beemersteeg tot de rotonde een parallelweg te maken.
 - c. Gevraagd wordt er op toe te zien dat tijdens de aanleg van de verbindingsweg de Beemersteeg niet wordt gebruikt als aan- en afvoeroute van vrachtverkeer.

Commentaar:

- a. *Het ontwerp voor de rotonde wordt in deze zin aangepast.*
- b. *De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.*
- c. *De werkzaamheden voor de Zuidelijke Verbindingsweg zullen hinder voor de bewoners van onder andere de Beemersteeg veroorzaken. Wij zullen er zoveel mogelijk voor zorgdragen dat de overlast zo beperkt mogelijk zal zijn.*

15. Mr Voerman namens Kanters v.o.f., Barchemseweg 84a 7261 DE Ruurlo

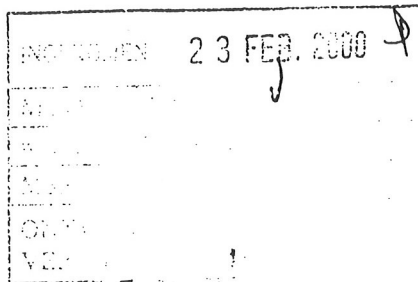
- a. Aangegeven wordt dat de problematiek van de Groenloseweg was te voorzien en er daardoor sprake is van geen goede ruimtelijke ordening.
- b. Opgemerkt wordt dat de realisering van de Zuidelijke Verbindingsweg gecombineerd dient te worden met een Noordelijke Verbindingsweg, zodat een volledige bypass ontstaat.
- c. Aangegeven wordt dat de natuurwaarden in het plangebied zoveel mogelijk veiliggesteld moeten worden.
- d. Opgemerkt wordt dat door de aanleg van de verbindingsweg de verkeersstromen van de Barchemseweg, waaraan het tankstation van cliënt is gelegen, beduidend zullen afnemen, waardoor er sprake is van een absolute en in ieder geval relatieve terugloop van klanten. De absolute terugloop zal zich met name voordoen in het middelzwaar tot zware vrachtverkeer.
- e. Gevreesd wordt voor het bestaansrecht van het tankstation. Er wordt verzocht een afweging van belangen te maken, dan wel de vrees het bestaansrecht te verliezen te compenseren.

Commentaar:

- a. *In het bestemmingsplan 'Leusinkbrink/Oostelijke Verbindingsweg' wordt de noodzaak van de Zuidelijke Verbindingsweg reeds aangegeven. In de fasering was het echter wenselijk uit financieel oogpunt eerst de Oostelijke Verbindingsweg aan te leggen gezien de relatie met Leusinkbrink. Functioneel gezien was het beter de gehele verbindingsweg (zuid en oost) stapsgewijs aan te leggen om één grote bouwput te voorkomen. Door de rondweg oost ontstaan grote negatieve gevolgen voor de Groenloseweg in de zin van geluidhinder. Lettende op de financiële consequenties is in overleg met de provincie besloten een rondweg zuid aan te leggen.*
- b. *De aanleg van een Noordelijke Verbindingsweg is overbodig, hiervoor wordt verwezen naar het rapport 'Wegenstructuur Ruurlo – Borculo – Lochem, provincie Gelderland'. Hierin wordt aangegeven wat het wensbeeld is voor het nemen van maatregelen en het bepalen van een strategie voor de wijze waarop in de toekomst met de regionale wegenstructuur wordt omgegaan.*
Om het dorp Ruurlo te ontlasten van het verkeer vanuit Lochem wordt gekozen voor een regionale omleiding van het verkeer via Borculo naar Ruurlo waar het verkeer aantakt op de Oostelijke en daarna de Zuidelijke Verbindingsweg.
- c. *Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 6.2. Landschappelijke inpassing van het bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg.*

- d. *Onderzoek van het bureau voor verkeerskundige advisering heeft aangegeven dat de aantallen niet zullen veranderen.*
- e. *Indien verzoeker meent schade te lijden, kan verwijzende naar artikel 49 WRO een verzoek om planschade bij de gemeenteraad worden ingediend.*

Waterbedrijf Gelderland



College van Burgemeester en wethouders
Van Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO

Kantoor Doetinchem

Postbus 15
7000 AA Doetinchem

Telefoon 0314 32 81 11

Telefax 0314 328234

Uw kenmerk ROB/JS
Ons kenmerk Bk/Ps/40346
Behandeld door Dhr. J.B. ten Brinke
Datum 21 februari 2000
Onderwerp voorontwerp-best.plan "Zuidelijke verbindingsweg" en
"Venterkamp, herziening 2000-1"

Geacht College,

In het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, hebben wij bovengenoemde voorontwerp-bestemmingsplan ontvangen.

A: Ten aanzien van het plan "Zuidelijke verbindingsweg" wijzen wij u erop, dat zich binnen de begrenzing drinkwaterleidingen van ons bedrijf bevinden. De ligging ervan is in rode kleur aangegeven op de hierbij retourgaande plankaart.

a Wij verzoeken u bij nadere uitwerking van het plan aan te geven welke stroken openbare grond, buiten de rijbanen, waarin de leidingen zijn gelegen danwel dienen te worden aangelegd, zijn gereserveerd voor de aanleg van nutsleidingen. Deze leidingsstroken dienen te allen tijde vrij te worden gehouden van gesloten verhardingen en/of funderingen alsmede boom- en heesterbeplanting, opstallen en obstakels. Voor wat betreft de breedte van de leidingstroken verwijzen wij u naar de dwarsprofielen uit de Algemene Voorwaarden UNOG zoals met uw gemeente is overeengekomen.

b Tevens delen wij u mede dat, indien er waterleidingen verlegd en/of bemanteld moeten worden als gevolg van de realisering van dit plan, de kosten hiervan op de gebruikelijke wijze zullen worden doorberekend.

B: Ten aanzien van het plan "Venterkamp, herziening 2000-1" hebben wij geen opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

J.B. ten Brinke
beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening

Bijlage(n) Plankaart

9.2. Overleg met instanties (artikel 10 overleg)

Bij brief van 7 februari 2000 is het voorontwerp-bestemmingsplan 'Zuidelijke Verbindingsweg' in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijk ordening toegezonden aan 16 instanties. In deze paragraaf zijn de reacties van de instanties beantwoord door de gemeente.

1. Gemeente Lichtenvoorde;
2. DGW&T;
3. Gemeente Lochem;
4. Ministerie van Economische Zaken;
5. Gemeente Eibergen.
6. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening

Bovengenoemde instanties hebben geen opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan 'Zuidelijke Verbindingsweg' (zie bijlage).

7. Waterbedrijf Gelderland

- a. Het is planologisch niet noodzakelijk en gebruikelijk waterleidingen van deze orde (voor huisaansluitingen) op de plankaart op te nemen. Voor wat betreft de voorwaarden waaraan leidingstroken dienen te voldoen zijn tussen het Waterbedrijf en de gemeente afspraken gemaakt conform de Algemene Voorwaarden UNOG.
- b. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.



GEMEENTE BORCULO
Postbus 200 7270 HA Borculo

Secretere : Markstraal 1
Telefoon : (0545) 255555
Fax : (0545) 273575
Postbanknr. : 84 68 18
Rekeningnr. : 30.91.00.046

Gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO

29 FEB. 2000

Uw brief van : 7 februari 2000
Uw kenmerk : ROB/US
Oms kenmerk : JLT/L
Oms no : UTT.00.643
Bijlagen : -

Onderwerp : reactie bestemmingsplannen Venterkamp/Zuidelijke Verbindingsweg.

28 FEB. 2000

verzonden

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovenaangehaald schrijven delen wij u mede dat wij ten aanzien van het plan Venterkamp geen opmerkingen hebben.

Ten aanzien van het plan Zuidelijke Verbindingsweg blijft overeind staan hetgeen wij hebben opgemerkt in onze brief d.d. 4 juni 1999.

Van de onderthavige brief hebben wij een afschrift gestuurd aan gedeputeerde staten van Gelderland

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Borculo,
de secretaris, de burgermeester

Mr. E.C.B. ten Oute

drs. A.M. Alma



GEMEENTE BORCULO
Postbus 200 7270 HA Borculo

Secretere : Markstraal 1
Telefoon : (0545) 255555
Fax : (0545) 273575
Postbanknr. : 84 68 18
Rekeningnr. : 30.91.00.046

Gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO

Uw brief van : 3 mei 1999
Uw kenmerk : /99.42/RG35
Oms kenmerk : JLT/L
Oms no : 99.3097
Bijlagen : -

Onderwerp : vooroverleg bestemmingsplannen.

3 mei 1999

04 JUNI 1999

verzonden

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovenaangehaald schrijven delen wij u het volgende mede.

Naar aanleiding van het bestemmingsplan Zuidelijke verbindingsweg hebben wij geconstateerd, dat het aantal verkeersbewegingen vanuit Ruurlo naar Borculo na de realisering van de Oostelijke en de Zuidelijke verbindingsweg aanzienlijk zal toenemen. Er is sprake van bijna een verdubbeling tussen het uitgangspunt 1995 en de prognose voor 2010.

Voorts is op pagina 9 van de toelichting vermeld, dat het (vracht)verkeer uit de richting Barchem zal worden omgeleid over Borculo, nadat de Oostelijke verbindingsweg gereed is en een aantal verkeersremmende maatregelen in het centrum van Ruurlo zijn genomen.

Deze ontwikkelingen baren ons zorgen. Wij hebben ernstige twijfels bij de vraag of een dergelijke toename van verkeersbewegingen kan worden opgevangen binnen de bestaande infrastructurele voorzieningen. Dat speelt te meer omdat ook de invloed van de toekomstige A18 hierbij nog niet is verwerkt. De realisering hiervan zal de druk op het lokale wegennet nog doen versterken. Het is voor ons niet goed aanvaardbaar, dat de verkeersdruk die vanuit het centrum van Ruurlo wordt geweerd voor een deel wordt afgewendeld op Borculo.

Wij overwegen om hiனenkort een gesprek te beleggen met het provinciebestuur om aandacht te vragen voor de toekomstige wegenstructuur van Borculo in een eerste aanzet tot het vinden van passende oplossingen. Wellicht moet een dergelijk gesprek in een breder verband plaats vinden. Wij willen ons daarover nog beraden.

Met betrekking tot het plan Schansekamp/Venterkamp hebben wij overigens geen opmerkingen.

Een afschrift van deze brief hebben wij toegezonden aan het provinciebestuur van Gelderland in verband met de opmerkingen inzake de infrastructuur.

Hoogachtend,

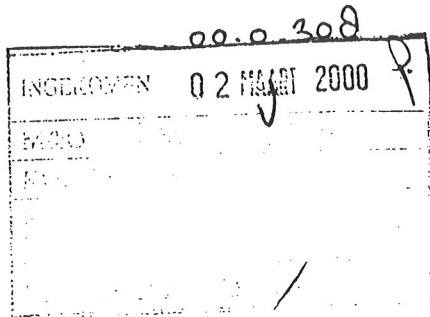
Burgemeester en wethouders van Borculo,
de secretaris, de burgermeester

Achterhoek

8. Gemeente Borculo

Het is geenszins de bedoeling dat het verkeer, met name het zware verkeer richting Lochem, via het centrum van Borculo verder te leiden. Genoemd verkeer zal gebruik maken van de rondweg Borculo en de Nettelhorsterweg.

In het overleg tussen de provincie en de gemeente Borculo, Lochem en Ruurlo is gekozen voor een verkeersstructuur van Ruurlo naar Lochem v.v. om Borculo heen (zie rapport Rubolo).



KAMER VAN KOOPHANDEL
CENTRAAL GELDERLAND

Het college van burgemeester
en wethouders van de gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO

► KANTOOR ARNHEM (HOOFDKANTOOR)
KRONENBURGSINGEL 525
POSTBUS 9292, 6800 KZ ARNHEM
T (026) 353 88 88 F (026) 353 89 99

ONS KENMERK

Stirec/RW/IL/791

BETREFFENDE

bestemmingsplannen 'Venterkamp',
herziening 2000-1 en 'Zuidelijke Verbindingsweg'

BEHANDELD DOOR

afdeling regionale economie

DOORKIESNUMMER

026-3538942

DATUM

28 februari 2000

AFDELINGSFAX

026-3538953

Geacht college,

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 BRO reageren wij hierbij op bovengenoemde plannen.

Het bestemmingsplan "Venterkamp" geeft ons geen aanleiding tot opmerkingen. Het bestemmingsplan "Zuidelijke Verbindingsweg" daarentegen wel op een tweetal punten.

- a** Wij vragen met name aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijven aan de westzijde van de Golsweg. Deze dienen goed ontsloten te blijven en indien dit niet mogelijk is een goed alternatief te worden aangeboden.

- b** Tevens zijn wij geen voorstander van de aanleg van rotondes. De 3 geplande rotondes roepen daarom bezwaren bij ons op. De zogenaamde minirotondes geven problemen voor trekker- en opleggercombinaties. Veelal levert het zeer moeizaam manoeuvreren verkeersongevallige situaties op en schade aan de trottoirs en straatmeubilair. Wij pleiten dan ook om oplossingen te zoeken die ruimte bieden aan deze verkeersdeelnemers.

Wij verwachten dat u rekening zult houden met onze opmerkingen.

Hoogachtend,

C.W. van Wieringen,
R.O./Milieu

BEZOEKADRESSEN:

KANTOOR ARNHEM, KRONENBURGSINGEL 525
KANTOOR DOETINCHEM, KOOPMANSLAAN 3
KANTOOR NIJMEGEN, KERKENBOS 10-02

OPENINGSTIJDEN ALLE KANTOREN:
8.30 - 17.00 UUR VAN MA T/M VR

INZAGELIJK HANDELSREGISTER:
0900-1091056 (F 1,05 PER MINUUT)
INTERNET: [HTTP://WWW.ARNHEM.KVK.NL](http://WWW.ARNHEM.KVK.NL)
E-MAIL: INFO@ARNHEM.KVK.NL

9. Kamer van Koophandel

- a. Met de aangrenzende bedrijven wordt overleg gepleegd over de situering ten opzichte van de verbindingsweg en de bereikbaarheid.
- b. De aan te leggen rotondes betreffen geen zogenaamde minirotondes. De maatvoering is gebaseerd op het programma van eisen van de provincie Gelderland als toekomstig wegbeheerder. Dit programma is juist afgestemd op trekker- en opleggercombinaties en bijzondere transporten.

NEON			OOST-GELDERLAND		
- 7 MAART 2000					
M&O	PZ	RCB	✓		
KOPIE GEMAAKT VOOR					
M&O	PZ	ROB			
ONTVANGSTBEVESTIGING					
VERZONDEN: NEE / JA					

Gemeente Ruurlo
t.a.v. de heren H.J. van Bilderbeek en
P. van Veen
Postbus 100
7260 AC RUURLO

Correspondentie
Postbus 21
7000 AA Doetinchem

Kantoor
Houtmolenstraat 2
7008 AR Doetinchem
Telefoon 0900-0808
Telefax (0314) 36 71 72

Datum
6 maart 2000

Uw kenmerk
ROB/JS

Ons kenmerk
IHN/JW/DW nr. 114-00

Onderwerp
Bestemmingsplannen
"Z-verbindingsweg" en
"Venterkanp"

Behandeld door
ing. J.H. Wooldrik

Doorkiesnummer
(0314) 36 72 07

Geachte heren,

Inzake bovengenoemde bestemmingsplannen delen wij u mee dat de eventuele kosten voor het omleggen van kabels en/of leidingen en het verplaatsen van transformatorstations geheel voor uw eigen rekening zullen komen.

Over deze plannen is reeds overleg geweest tussen de heer Wielaard van Witteveen & Bos en onze collega de heer Roes.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
nv Nuon Oost Gelderland



J.L. Tomassen,
manager Instandhouding Netwerken

10. NUON Oost Gelderland, Instandhouding Netwerken

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Postbus 169 7200 AD Zutphen

Gemeente Ruurlo
T.a.v. de heer H.J. van Bilderbeek
Postbus 100
7260 AC RUURLO

INGEKOMEN 13 MAART 2000 P.		
MRD	PZ	ROB
KOMT OPMAAKT VOOR		
MRD	PZ	ROB
ONTVANGSTBEVESTIGING		
VERZONDEN: NEE / JA		

Postadres
Postbus 169
7200 AD Zutphen

Bezoekadres
Coenensparkstraat 25, Zutphen
Telefoon (0575) 59 71 11
Telefax (0575) 59 72 33

Behandeld door
De heer A.H. v. Osch

Uw kenmerk
ROB/JS

Ons kenmerk
00.1403/La-Kt

Doorkiesnummer
0575-597384

Onderwerp
Bestemmingsplan (0148)

Datum
10 maart 2000

Bijlage(n)
6

Geachte heer Van Bilderbeek,

Naar aanleiding van uw ontwerp bestemmingsplan Zuiderlijke Verbindingsweg en Venterkamp delen wij u het volgende mee.

Zoals uit bijgevoegde netinformatie mag blijken, ligt in het betreffende gebied een gasinfrastructuur van onze maatschappij voor de bestaande bebouwing.

Wij zullen het op prijs stellen, indien bij de voorbereiding van het bestemmingsplan hiermede rekening zal worden gehouden.

Wij verzoeken u ons te zijner tijd in het vooroverleg te betrekken, zodat wij kunnen zorgdragen voor een tijdige energielevering c.q. eventuele aanpassing van de huidige gasinfrastructuur in het betrokken plangebied.

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

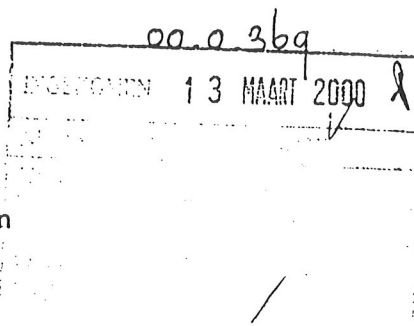
Met vriendelijke groet,



ing. W.G. Langendijk,
Hoofd Netwerkbeheer, Nuon Gamog Infra.

11. NUON, Netwerkbeheer

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.



Burgemeester en Wethouders van
de Gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO



landbouw, natuurbeheer
en visserij

uw brief van
7-2-2000

uw kenmerk
ROB/JS

ons kenmerk
TRCO/517/WLR

datum
10-03-2000

onderwerp

doorkiesnummer

bijlagen

Advies ontw. Bestemmingsplan
"Zuidelijke verbindingsweg"

0570-668806

Vanuit het landelijk beleid zoals dit is geformuleerd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) zijn er geen belemmeringen aanwezig voor de aanleg van een zuidelijke verbindingsweg. Echter over de keuze die u maakt uit de drie gepresenteerde wegvarianten heb ik wel een opmerking.

Uw keuze valt op tracé C. Dit zgn. autonome tracé loopt in de vorm van een gehele nieuwe weg midden door het kampenlandschap waarbij ettelijke bestaande wegen worden doorsneden. Gevolg hiervan is dat het kampenlandschap geheel van karakter zal veranderen.

Mijn keuze gaat uit naar tracé B die de bestaande wegen in het gebied volgt. Weliswaar moeten deze wegen compleet heringericht worden, echter aantasting van het kampenlandschap, zoals dat wel bij tracé C zal plaatsvinden, vindt bij tracé B niet plaats. Ik adviseer u nog eens uw keuze te heroverwegen.

Ministerie van Landbouw,
Natuurbeheer en Visserij
Directie Oost
Verzetslaan 30
Postadres: Postbus 554
7400 AN Deventer
Telefoon: 0570-668888
Fax: 0570-668866

DE DIRECTEUR

Ir. D.P. Visser

Afschrift:

. Secretaris PPC Gelderland, mr. W. Dijk
. IRO-Oost

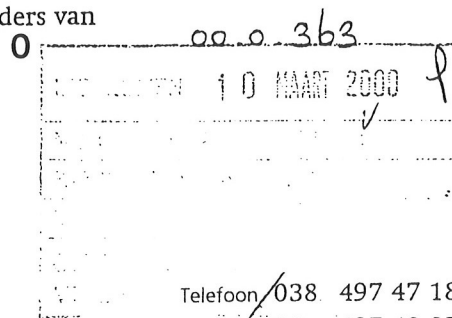
12. Ministerie LNV

Zoals ook in de toelichting is geschreven, levert tracé B het volgende beeld op: de bestaande wegen zijn te smal en ongeschikt voor het gebruik als provinciale weg. Verbreding van bestaande wegen betekent veelal de kap van bomen, het verleggen van waterpartijen (sloten) en het verharderen van de zandpaden. Daar waar verbreding absoluut ondenkbaar is, bijvoorbeeld daar waar sprake is van een smal zandpad met aan beide zijden voor het Kampenlandschap zeer karakteristieke lange bomenrijen, zou het realiseren van de provinciale weg direct naast een dergelijk bestaand pad een mogelijkheid zijn. Dit betekent echter veelal het aantasten van langs deze bestaande landwegen gelegen steilranden van de essen of houtwallen. In beide gevallen worden alle landschappelijke kenmerken en daarmee de landschappelijke waarden van het Kampenlandschap aangetast. Het gekozen tracé C laat deze waarden in tact en kan of moet, ondanks de verkeersfunctie van deze weg, gezien worden als een nieuw, toegevoegd landschappelijk element in het Kampenlandschap van Ruurlo.

**Beheer en Instandhouding,
Noordoost
Milieu- en Juridisch Beheer**

Postbus 336
8000 AH Zwolle

Het college van Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO



Uw kenmerk ROB/RdG/Zuid
Ons kenmerk MJBNO/068/8/Ruurlo/3758
Onderwerp voorontwerpbestemmingsplan Zuidelijke
Verbindingsweg

Telefoon 038 497 47 18
Telefax 038 - 497 48 83
Behandeld door J. Sandbrink

09 MAART 2000
Zwolle, maart 2000

Geacht college,

Het bestemmingsplan 'Zuidelijke Verbindingsweg', welke thans voor de eerste keer ter visie ligt, geeft ons aanleiding om de volgende zienswijze in te dienen.

- a** In het bestemmingsplan wordt onder punt 3.4 'Verkeersstructuur' en punt 5 'Tracés' geen aandacht besteed aan de opheffing van een aantal overwegen. In de 5^e alinea onder punt 5 wordt alleen aangegeven dat de overweg in de Slootsdijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit wordt ook op pagina 26 aangegeven. Onzes inziens is dit niet juist en gezien de ontwikkelingen hieromtrent onvolledig.

Wij refereren hier aan de gesprekken die wij en vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de heer de Groote van uw gemeente hebben gevoerd met betrekking tot een ongelijkvloerse kruising van de Zuidelijke Verbindingsweg met de spoorlijn Zutphen-Winterswijk.

NS Railinfrabeheer/Verkeer en Waterstaat hebben uw gemeente, onder het voorbehoud van de benodigde hogere financiële goedkeuring, een voorstel gedaan voor een bijdrage uit het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen (PVVO). Deze i.c. genoemde éénmalige vaste bijdrage zal alleen dan kunnen worden toegekend, nadat de noodzakelijke procedures (m.n. de onttrekkingsprocedure op grond van de Wegenwet) van een viertal overwegen (drie AKI's, één AHOB) binnen uw gemeente zijn afgerond. Immers, alleen in dat geval kunnen de overwegen worden afgesloten en verwijderd. Voor verdere informatie inzake de 'Zuidelijke Verbindingsweg' verwijzen wij naar de desbetreffende correspondentie.

Wij verzoeken u om de bovengenoemde situatie (het binnen uw gemeente opheffen van minimaal vier overwegen, waaronder wellicht de overweg in de Slootsdijk) in het onderhavige plan op te nemen.

13. N.S. Railinfrabeheer

- a. Onderlinge (financiële) afspraken tussen de gemeente en de NS zijn niet relevant voor de toelichting op het bestemmingsplan en zullen derhalve niet worden opgenomen.

Verder merken wij nog het volgende op.

- b** Voor de bestemming "Spoorwegdoeleinden" adviseren wij u om de NS-grens aan te houden. Volgens onze tekeningen verschilt de NS-grens met de door u op de plankaart aangegeven grens voor voornoemde bestemming.
- c** Daarnaast verzoeken wij u om op de plankaart de ongelijkvloerse kruising van de Zuidelijke Verbindingsweg met de spoorbaan (het kruisingsvlak) met de bestemming "Spoorwegdoeleinden" aan te geven. Thans zijn er op de plankaart twee separate bestemmingen aangegeven, zijnde "Spoorwegdoeleinden" en "Verkeersdoeleinden". Onze inziens kan worden volstaan met een bestemming "Spoorwegdoeleinden", daar 'verkeersdoeleinden' binnen deze bestemming past.
- d** Wij willen u verzoeken om in artikel 4 van de planvoorschriften (Woningen) in de bebouwingsvoorschriften als voorwaarde dat wel op een andere plaats nieuwbouw binnen de bestemming is toegestaan, mits de geluidsbelasting vanwege de spoorbaan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), zoals genoemd in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen, niet wordt overschreden.
- e** Tot slot merken wij op dat in artikel 10 van de planvoorschriften ("Spoorwegdoeleinden") onder lid 2, sub c, voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een maximumhoogte van 9 meter is opgenomen. Wij verzoeken u om dit te wijzigen in een maximumhoogte van 10 meter, gemeten vanaf Bovenkant Spoorstaaf.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

NS Railinfrabeheer BV
Regio Noordoost



Ir. F. Verheij
Directeur

- b. De Kaaldijk is een openbare weg, gelet op de wegenwet moet deze weg bestemd worden als Verblijfsdoeleinden en niet als Spoorwegdoeleinden. De plankaart zal derhalve niet aangepast worden.
- c. De bestemming verkeersdoeleinden zal, voor de leesbaarheid, voor dat deel dat een overlap heeft met de bestemming spoorwegdoeleinden verwijderd worden van de plankaart.
- d. In de voorschriften waarbij sprake is van woningen of andere hindergevoelige objecten zal, naast de consequenties van de geluidhinder van het autoverkeer op die objecten, ook die van het spoorweglawaai volgens het BGS worden opgenomen. De 57 dB(A) contour is op de plankaart opgenomen. De 57 dB(A) contour is gelegen op 10 meter uit de as van het spoor. Op de plankaart heeft het opnemen van deze lijn geen enkele betekenis; deze lijn doorsnijdt geen hindergevoelige functies en is door de schaal nauwelijks herkenbaar.
- e. De maximumhoogte voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, zal veranderd worden in 10 meter in plaats van 9 meter.

STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN

2 De diensten verzoeken u aan te geven of er binnen het gehele plangebied, afgezien van de weg, sprake is van wijzigingen ten opzichte van de vigerende bestemmingen en ten opzichte van de huidige bebouwings- en gebruiksmogelijkheden binnen de diverse bestemmingen.

b In het plangebied liggen 6 agrarische bouwpercelen. Geen enkele aardculti is in het plan bestaet aan de aard en onvrang van deze agrarische bedriren. Niets is vermeld ten aanzien van de gevolgen van de wegrang van het agrarisch grondgebruik en de gevolgen voor een doelmattige bedrijfsvoering. Bovendien missen de diensten informatie over het al dan niet bestaan van hinderacties en de eventueel als gevolg daarvan optredende conflictsituaties.

C In de plantenbreeding is bij diverse locaties vernield dat bomen moeten worden gekapt. Nergens wordt echter concreet aangegeven hoeveel bomen eruit moet/provaleide behouden moet gekapt. Duidelijkheid op dit onderdeel is gewenst in verband met het opvallende bodemmilieubehoud bij handhaving van bos en natuur, zoals verwoord in het 'Streeplanja Goleiderland. Bovendien is het formidabele noodzakelijk om te kunnen beoordelen of de 'Richtlijn compensatie natuur en bos' (vastgesteld door G.S. op 30 juni 1989) van toepassing is. Moett sprake zijn van gebruikmaking van de compensatieregeling, dan dient de plantologische regeling, waarin de compensatie wordt geregeld, parateel te lopen met het nu voorliggende plan.

d In de toelichting is vermeld dat de woningen Kaaldijk 3 en 5 op de monumentenlijst staan. Uit het plan blijkt dit nergens uit.

PLAN ZUIDELIJKE VERBINDINGSWEG

e De diensten merken op dat voor de nog te voeren procedure hogere grenswaarden van recente verkeersgegevens moet worden uitgegaan. Deze hogere grenswaarden moeten tijdig, d.w.z. vóór de vaststelling van het plan, zijn verkregen.

f Een aantal woningen ligt binnen de zone van de spoorlijn. Om cumulatie van het geluid te kunnen beoordelen moet voor de betreffende panden ook railverkeerslawaai in beeld worden gebracht.

2

Province
GELDERLAND

Baseball
Prisoner of A
Prisoner of S
Anthem

Postcards
Postcard 8000
8000 SX Anthem

telephone (026) 359 97 75
 telex (026) 359 94 80
 e-mail post@gaiderland.nl

Het college van Burgemeester en
Wethouders van Ruuro
Postbus 100
7260 AC RUUROL

derby

24 augustus 2000

RE2000.13843

Overleg ex artikel 10 BRO 1985 voorontwerp-bestemmingsplannen Zuidelijke Verbindingsweg en Venterkamp, herziening 2000-1

Uw kenmerk ROB/RdG/Zuid

Gedächtniscollege,

Bovenvermeld ontwerp-bestedingsplannen geven de provinciale diensten aanleiding het volgende op te merken.

BEKNOPTE PLANBESCHRIJVING

Bij brief van 6 december 1939 reageerden de provinciale diensten, in het kader van artikel 10-570 overleg, eerder op de plannen Zuidelijke Verbondingsweg en Vensterkamp. Daarna vond discussie plaats over de ongelijkvloerse kruising van de weg met het spoor. Als gevolg hiervan werd een gewijzigd tracé-onderwerp ten opzichte van het reeds betrachtende plan opgesteld; een tracé met een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Zutphen-Winterswijk.

Eveneens het vorige plan voorziet het nu voorliggende plan Zuidelijke Verbindingsweg in de realisering van een nieuwe verbindingsweg ten zuiden van de kern Bruto. Het bestemmingsplan "Versterkand, herziening 2000-1" voorziet in een zone, welke wordt bepaald door de voorkeursgrenswaarde rond de Zuidelijke Verbindingsweg.

PLANOLOGISCHE TOETSING

RAAKVLAKKEN MET PROVINCIAAL BELEID

In het streekplan Gelderland is onder "beleidsbeschrijving Actieruimte" reeds aangegeven dat een idee van de verkeersproblematiek van Fluorio kan worden opgelost door de aanleg van een verbindingsswaaier tussen de N318 en de N315. Dit betreft de oostelijke verbindingsswaaier, die op de streekplankkaart indicatief is aangegeven.

dhr. R.W.G. Keijzer

doordeens. 359 97 32

verzonden

1 - SEP. 2000

Postcard photographing 880762
ALBN ALFRO Arnhem, nr. 17. 88.50.88.403
ENG 3-Gravenhage, nr. 28.50.10.424

14. Provincie Gelderland

- a. In principe omvat het bestemmingsplan Zuidelijke Verbindingsweg slechts een deel van het vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Ruurlo 1995'. Alle daarin opgenomen bestemmingen zijn overgenomen en slechts de Zuidelijke Verbindingsweg (bestemming verkeersdoeleinden) is er als nieuwe bestemming in opgenomen. Daarnaast is dit deel van het buitengebied geactualiseerd op functies. De Kaaldijk 7 heeft een woonfunctie gekregen in plaats van een agrarische conform de huidige situatie. Ook de bouwblokken zijn, in de gedetailleerdere opzet van de plankaart, direct op de plankaart opgenomen in plaats van door een omschrijving in de voorschriften. De uit het buitengebied overgenomen bestemmingen zijn onveranderd overgenomen.
- b. In de toelichting zal in hoofdstuk 6, naast de reeds omschreven ontsluiting van de verschillende percelen, dieper worden ingegaan op de verwervingsproblematiek van de agrarische bedrijven. Wat betreft de hindercirkels van de agrarische bedrijven is niet gesproken van een nieuwe situatie ten opzicht van het bestemmingsplan Buitengebied 1995. Hierbij is alleen de kaaldijk 7 omgezet van een agrarisch bedrijf in een woning. De met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling en de stankcirkels hebben geen invloed op elkaar. Derhalve is het opnemen van stankcirkels in het bestemmingsplan overbodig en niet noodzakelijk.
- c. In het gebied worden als gevolg van de aanleg van de Zuidelijke Verbindingsweg 11 eiken en 6 beuken bij de rotonde met de Vordenseweg gekapt, een aantal bomen in de houtwal daar waar de beek de weg kruist en een 5- tot 10-tal bomen op de plek waar de rotonde nabij de Zoerenbarg wordt gerealiseerd. Voor de kap van deze bomen wordt een kapvergunning aangevraagd.
- d. Alle te kappen bomen maken geen onderdeel uit van een bos of natuur. Het betreft laanbomen en in één geval een onderdeel van een houtwal. Deze bomen vallen niet onder de richtlijn 'compensatie bos en natuur', zoals die door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland is vastgesteld. De gemeente is overigens wel voornemens tussen de Zuidelijke Verbindingsweg en de Stapeldijk rond de beoogde carpoolparkeerplaats tot herplant over te gaan.
- e. Kaaldijk 3 en 5 zullen als monument op de plankaart worden aangeduid.
- f. Na overleg met de provincie is afgesproken de telgegevens van 1995 te blijven hanteren als uitgangspunt voor de prognoses voor de intensiteiten in 2010, aangezien de tellingen uit 1998, lettende op de wegwerkzaamheden in en rondom Ruurlo niet als valide kunnen worden beschouwd.
Het cumulatief effect van het spoorweglawaai en het wegverkeerslawaai is, conform artikel 157 van de Wet Geluidhinder, bekeken. In de hieraan gewijde paragraaf is de bijdrage van het spoorweglawaai aan de geluidsbelasting aan de gevel ten opzichte van de belasting aan de gevel door het wegverkeer, verwaarloosbaar klein en niet van invloed op de totale geluidsbelasting.

- g** De combinatie van geluidsbelasting en maatregelen moet leiden tot een goed binnenniveau. Er moet worden aangegeven welke maatregelen hiervoor noodzakelijk zijn en wat deze maatregelen kosten.

Water

- h** Ten aanzien van het aspect water is opvallend dat in de plantoelichting geen aandacht is besteed aan het onderdeel water en dat evenmin relaties zijn gelegd met het provinciaal Waterhuishoudingsplan.

In verband met de realisering van een tunnel onder het spoor wijzen de diensten erop dat bronbemaling noodzakelijk is en dat daarbij bovendien een vergunning nodig is.

PLAN VENTERKAMP, HERZIENING 2000-1

Geluid

- i** Een akoestisch onderzoek ontbreekt bij het plan.
Uw gemeente heeft niet aangegeven wat zich binnen de contour bevindt en voor welke woningen een hogere waarde is vastgesteld.
Indien niet vóór de vaststelling van het plan door de raad van Ruurlo een hogere waarde door G.S. is vastgesteld, kan binnen de gegeven contour (als die goed ligt) geen geluidgevoelige bebouwing met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) worden gebouwd.
U zult dit moeten onderzoeken, afwegen en daarover een beslissing moeten nemen.
- j** Het gestelde in de tweede alinea van pagina 1 (nieuwbouw (dienst)woningen binnen de 50dB(A) contour) moet worden onderbouwd en in de tekst duidelijk worden gemaakt.
In de vierde alinea wordt aangegeven dat de onderbouwing onvoldoende is. In het definitieve plan moet een en ander dus worden aangepast.

Bodem

- k** Het is onduidelijk wat de reconstructiewerkzaamheden inhouden en of hiervoor een bodemonderzoek noodzakelijk is.

De diensten verzoeken het plan op deze punten ten aanzien van milieuaspecten aan te passen.

ARCHEOLOGISCHE ASPECTEN

PLAN ZUIDELIJKE VERBINDINGSWEG

- l** De diensten merken naar aanleiding van paragraaf 6.4 op dat het niet de bedoeling van archeologie is de aanleg van een weg tegen te gaan. Wel dient van tevoren door middel van een AAI de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen te worden vastgesteld.

Het BGS zal overigens in de voorschriften worden opgenomen daar waar sprake is van de mogelijkheid tot de bouw van geluidhindergevoelige objecten.

De procedure hogere grenswaarde loopt ten aanzien van de woningen waar sprake is een hogere gevelbelasting dan de voorkeursgrenswaarde.

- g. Eventuele maatregelen en een opsomming van kosten zullen in het ontheffingsverzoek worden opgenomen.
- h. In het bestemmingsplan zal een waterparagraaf worden opgenomen.
- k. Een bodemonderzoek is uitgevoerd ter plaatse van het gehele tracé. De uitkomsten van dit bodemonderzoek zijn verwoord in de rapportage 'verkenkend bodemonderzoek en kwaliteitsbepaling vrijkomende grond en Zuidelijke Verbindingsweg te Ruurlo'.
Op basis van de onderzoeksresultaten worden geen bezwaren voor het voorgenomen gebruik van de locatie gezien. De conclusies van dit onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
- l. De aanwezigheid van archeologische vindplaatsen zullen middels een AAI(aanvullend archeologische inventarisatie) en AAO (aanvullend archeologisch onderzoek) worden gedaan.

Indien deze vriedplaatsen niet behouden kunnen blijven, moet er een archeologische opgraving plaatsvinden.

JURIDISCHE TOETSING

VOORSCHRIFTEN (plannen Verortkamp, herziening 2000-1 en Zuidelijke Verbindingsweg):

m Voor wat betreft de voorschriften is opvallend dat de opmerkingen, gemaakt in ons advies van 6 december 1989, niet zijn verwerkt. Hiermee rekening houdend verwijzen de diensten naar het eerder uitgebrachte advies.

n Voor wat betreft het geluidaspect benadrukken de diensten dat de bouw van een woning met geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) slechts door middel van een aparte planprocedure dan wel een wijzigingsbevoegdheid, waarbij een hogere grenswaarde voorwaarde is, mogelijk is.

o Voor wat betreft de bouw van extra woningen benadrukken de diensten dat dit vanwege het gebrek aan planologische ruimte niet door middel van vrijstelling mogelijk is. Dit is slechts mogelijk met geschiktmaking van een planprocedure dan wel een wijzigingsbevoegdheid, waarbij het uitgangspunt is dat planologische ruimte aanwezig moet zijn.

p Aanvullend op het eerder uitgebrachte advies, zijn de diensten van mening dat de regeling in artikel 7 (agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden) en artikel 14 (wiel- en omgevoegdheid) nog eens kritisch moet worden bekeken. Een onderbouwing van de gekozen regeling kan niet worden genist. Bovendien moet een en ander tavers worden gezien in het licht van de opmerking die de diensten eerder in dit advies maken ten aanzien van de gevolgen van de tracé-keuze voor de agrarische bedrijven.

FINANCIEEL-ECONOMISCHE TOETSING

PLAN ZUIDELIJKE VERBINDINGSWEG

q Een exploitatie-opzet ontbrekt, uw gemeente schuift dit planonderdeel naar voren, waardoor de uitvoerbaarheid van het plan thans niet kan worden beoordeeld.

Hoewel u telefonisch heeft medegedeeld dat de exploitatie-opzet van de Oostelijke Verbindingsweg een geheel zal vormen met de exploitatie van de Zuidelijke Verbindingsweg, blijft het ontbreken van een exploitatie een overwegend probleem. De diensten achten het noodzakelijk dat aan de hand van een exploitatieopzet wordt aangegeven dat dit plan economische uitvoerbaar is, vóórdat het plan verder in procedure kan worden gebracht.

SLUITCONCLUSIE

De provinciale diensten adviseren u de plannen, met inachtneming van de gemaakte opmerkingen pas verder in procedure te brengen, wanneer uit een exploitatieopzet blijkt dat het plan Zuidelijke Verbindingsweg economisch uitvoerbaar is.

De diensten zijn van mening dat deze plannen geen basis vormen voor toepassing van artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Hoogachtend,
hoofd van de onderafdeling
Gemeentelijke Plannen


(ing. T.J. Streppel)

- m. Met betrekking tot de opmerking over de wijzigingsbevoegdheid ter realisering van glasopstallen en vergroting van het agrarisch bouwperceel kan gesteld worden dat de bestemming 'agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden' inclusief de wijzigingsbevoegdheid is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Buitengebied 1995' exclusief de delen waaraan goedkeuring is onthouden. De overige opmerkingen uit de reactie van 6 december 1999 zijn verwerkt en worden deels voor kennisgeving aangenomen.
- n. In de voorschriften wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
- o. In de voorschriften wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
- p. Deze regeling is ongewijzigd (gelijkheidsbeginsel) overgenomen uit het bestemmingsplan 'Buitengebied 1995'.
- q. De exploitatie van het plan Zuidelijke Verbindingsweg wordt ter hand genomen door Rijsenburg Invest.

Waterschap Rijn en IJssel



Aan de gemeente Ruurlo
Postbus 100
7260 AC RUURLO

99-00-015	
11 JUNI 1999	ROB
TWAASSTEVESTIGING	
A. ZONDEN NEE JA	

Geacht college,

Naar aanleiding van de door u toegestuurde voorontwerp-
bestemmingsplannen Zuidelijke Verbindingsweg en Schansekamp,
Venterkamp herziening 1999-1 bericht ik u het volgende.

- a** Op de bij het bestemmingsplan behorende plankarten zijn bij het
waterschap in beheer en onderhoud zijnde A- en B-watertangen
betrokken. Deze zijn niet allen en/of deels onjuist op de plankarten
aangegeven. Wij verzoeken u derhalve deze alsnog aan de plankarten toe
te voegen. Op de plankart (blad 1) ontbreken de volgende watertangen.
- De A-watertang nr. 3010
 - De B-watertang nr. 3004,05 en 3004.10

b Ter plaatse van de nieuw aan te leggen westelijke rotonde ligt A-watertang
nr. 3010. Deze watertang kruist momenteel de Vordenseweg ter plaatse
van de nieuw aan te leggen rotonde. In het bestemmingsplan is niet
aangegeven hoe een en ander wordt aangepast ten behoeve van deze A-
watertang.

c In het bestemmingsplan wordt niet of nauwelijks aandacht geschonken aan
het onderdeel water (natte paragraaf). Het waterschap Rijn en IJssel zou
graag zien dat in het bestemmingsplan ook het beleid van het waterschap
(WOG) wordt vertaald.

d Er wordt in het bestemmingsplan niet genoemd wat er met het hemelwater
van de aan te leggen bermstoten langs de zuidelijke verbindingsweg
gebeurt.

e In geen van de voorschriften wordt verwezen naar de keur van het
waterschap. Wij verzoeken u in het bestemmingsplan op te nemen dat de
keur van het waterschap van toepassing is binnen een zone van 4 meter uit
de insteek van de A- en B-watertangen.

Datum:

11 JUNI 1999

Nummer:

99.05964

Uw brief van:

3 mei 1999

Uw kenmerk:

/99.42/RC35

Onderwerp:

voorontwerp-

bestemmingsplannen

Zuidelijke

Verbindingsweg en

Schansekamp,

Venterkamp

herziening 1999-1

Bezoekadres:

Hooftstraat 98

7061 CM

Terborg

Postadres:

Postbus 148

7000 AC

Doetinchem

Telefoon:

0314-369369

Fax:

0314-369605

Bank:

63.67.57.331

Contactpersoon:

ing. A.P.A.

Holkenborg

Telefoon:

0314-369628

E-mailadres:

Documentnaam:

voorontwerp

Zuidelijke

verbindingsweg.doc

Hierbij dient te worden opgemerkt dat het waterschap Rijn en IJssel momenteel
aan het werk is om de keur van de verschillende gefuseerde voormalige schappen
om te zetten in een nieuwe keur. Voorts blijft voor de verschillende gebieden
binnen de gemeente Ruurlo de keur van het voormalige waterschap IJsselland-
Baakse Beek van toepassing.

Teneinde een en ander op elkaar af te stemmen verzoeken wij u contact op te
nemen met de heer A. Holkenborg van ons waterschap.

Gaarne vernemen wij voorafgaand aan de ter inzage van het ontwerp-
bestemmingsplan van u of en op welke wijze u onze opmerkingen in het
bestemmingsplan verwerkt.

de directeur afdeling Midden, a.i.

(G.W.F. van Neijgen van Lier)

15. Waterschap Rijn en IJssel

- a. Op de plankaart zullen de betreffende watergangen die in het bestemmingsplan buitengebied zijn bestemd worden opgenomen.
- b. In overleg met het waterschap, hetgeen reeds heeft plaatsgevonden, zal er in de betreffende watergang die de Zuidelijke Verbindingsweg kruist een duiker worden geplaatst.
- c. Een natte paragraaf zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- d. Een natte paragraaf zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- e. Het keur geldt reeds volgens de plannen van het waterschap, derhalve is het niet noodzakelijk het keur in de planvoorschriften van het bestemmingsplan op te nemen. Het bestemmingsplan is niet het juiste juridische instrument om waterschapsbelangen vast te leggen. Het bestemmingsplan is een planologische afweging van alle ruimtelijke belangen en is gebaseerd op de Wet Ruimtelijk Ordening. Het keur is opgenomen in een plan voor waterstaatkundige belangen en is gebaseerd op waterschapswetgeving.



00.0.334

INGEKOMEN - 7 MAART 2000		
M&O	PZ	ROB
KOPIE GEMAAKT VOOR		
M&O	PZ	ROB
Ruurlo, 6 maart 2000		
ONTVANGSTBEVESTIGING		
VERZONDEN: NEE / JA		

Van: GLTO afdeling Ruurlo,
P/a Willem Alexanderlaan 32
7261 WK Ruurlo

Aan: College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Ruurlo,
Postbus 100,
7260 AC Ruurlo.

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan zuidelijke rondweg.

Geacht College van B & W,

Hierbij willen wij opnieuw reageren op het bestemmingsplan zuidelijke rondweg zoals deze momenteel ter inzage ligt. Wij hebben als GLTO Ruurlo in het verleden ook al verschillende zienswijzen ingediend met betrekking tot de oostelijke rondweg. Aangezien wij samenhang trachten te bewerkstelligen tussen deze twee oplossingen om het dorp Ruurlo van zoveel mogelijk doorgaand verkeer te verlossen willen wij de volgende opmerkingen maken met betrekking tot deze tweede versie van de zuidelijke rondweg.

Route agrarisch verkeer:

- a** Wij hebben in het plan van de oostelijke verbindingsweg steeds gewezen op het feit dat de busbaan op de Nieuwe weg ook geschikt moet worden voor het doorgaand agrarisch verkeer. Als dit niet zou kunnen dan kan dit tot gevolg hebben dat alle agrarisch verkeer vanuit de richting Borculo met bestemming richting Vorden/Zieuwent/Zelhem v.v. alsnog door de Dorpstraat zal gaan. Dit is niet de doelstelling van het plan. De busbaan zal dus toegankelijk moeten zijn voor het agrarisch verkeer. Naar onze mening geeft het huidige voorstel met betrekking tot de busbaan niet het gewenste resultaat. Hierbij verwijzen wij naar onze schriftelijke reactie inzake de busbaan op de Nieuwe weg. Door de Nieuwe weg goed toegankelijk te houden voor het agrarisch verkeer zal er weinig tot geen sluipverkeer ontstaan in zowel het plangebied voor de oostelijke rondweg als de zuidelijke rondweg.

Planschade agrarische bedrijven.

- b** Wij verwachten van de gemeente Ruurlo dat zij in overleg met de betrokken bedrijven tot overeenstemming komen inzake de grondverwerving voor deze rondweg. Gelet op de problematiek van extensivering binnen de verschillende agrarische sectoren zullen zij in staat moeten worden gesteld om elders ter compensatie grond te verwerven.

Z.O.Z.

16. GLTO afdeling Ruurlo

- a. De Nieuwe Weg maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Indirect heeft deze opmerking wel een relatie met het plangebied. De parallelweg langs
- b. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bijlage
Akoestische
berekeningen

De computeruitvoer heeft betrekking op de variant met de tunnelbak.

Verkeersgegevens:

ETMAALINTENSITEIT = 8830 Zuidelijke verbindingsweg in 2010
 daguurpercentage = 6.5 % van de etmaalintensiteit
 nachtuurpercentage = 1 % van de etmaalintensiteit
 MAATGEVENDE PERIODE: 2 1=DAG en 2=NACHT

voertuig- categorie	aant.mvtg daguur	%	aant.mvtg nachtuur	%	snelheid
2 lichte mvtg	433.3	75.5	66.7	75.5	80
3 middelzware	93.6	16.3	14.4	16.3	80
4 zware mvtg	47.1	8.2	7.2	8.2	80
1 motorfietsen	0.0	0.0	0.0	0.0	80
TOTALEN:	574.0	100.0	88.3	100.0	
Emissie dag/nacht	80.8 dB(A)		72.6 + 10 dB =	82.6	

Betrekking van de geluidsoverdracht Zuidelijke verbindingsweg

Zandvoort Ordening en Advies bv

Wegverkeerslawaaai, SRM2

ZVBRUURL : Zuidelijke verbindingsweg Ruurlo
 niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1 X1 Y1	Hmvlld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2 Y2	Hmvlld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
1	B	85.77 -41.50	-	-	1.78 3.28	-	-	7.59	-	-	-
2	B	127.85 -82.54	-	-	81.10 -47.66	-	-	-7.62	-	-	-
3	B	201.52 -151.34	-	-	133.21 -75.97	-	-	8.23	-	-	-
4	B	217.84 -175.27	-	-	195.60 -156.92	-	-	-8.64	-	-	-
5	B	262.37 -202.97	-	-	217.79 -175.27	-	-	-8.40	-	-	-
6	B	327.96 -228.91	-	-	262.40 -203.14	-	-	-9.02	-	-	-
7	B	327.96 -228.91	-	-	391.56 -237.50	-	-	9.28	-	-	-
8	B	392.05 -227.87	-	-	564.68 -229.68	-	-	-9.89	-	-	-
9	B	629.90 -240.57	-	-	564.39 -229.33	-	-	10.48	-	-	-
10	B	713.81 -278.94	-	-	629.80 -240.62	-	-	10.87	-	-	-
11	B	783.00 -342.91	-	-	713.80 -278.81	-	-	11.17	-	-	-
12	B	775.38 -350.89	-	-	849.59 -403.81	-	-	10.92	-	-	-
13	B	945.57 -432.70	-	-	878.15 -415.21	-	-	-9.09	-	-	-
14	B	993.22 -432.45	-	-	1035.03 -423.83	-	-	9.23	-	-	-
15	B	993.22 -432.45	-	-	945.57 -432.70	-	-	-9.14	-	-	-
16	B	1034.91 -423.42	-	-	1083.37 -401.09	-	-	8.85	-	-	-
17	B	1083.33 -399.44	-	-	1121.23 -367.65	-	-	8.36	-	-	-
18	B	786.16 -222.46	-	-	846.56 -311.89	-	-	5.04	-	-	-
19	B	858.33 -424.62	-	-	847.63 -398.89	-	-	-27.38	-	-	-
20	B	1121.06 -367.65	-	-	1148.70 -325.59	-	-	8.38	-	-	-
21	G	388.60 -109.79	5.00	7.50	385.37 -96.16	5.00	7.50	-11.56	0.80	0	0
22	G	391.94 -303.79	5.00	7.50	377.55 -313.09	5.00	7.50	12.10	0.80	0	0
23	G	738.35 -236.12	5.00	6.50	726.48 -247.65	5.00	6.50	-11.65	0.80	0	0
24	G	725.33 -222.81	5.00	6.50	712.07 -235.57	5.00	6.50	-13.27	0.80	0	0
25	G	712.95 -197.32	5.00	6.50	719.33 -203.72	5.00	6.50	-14.47	0.80	0	0

Wegverkeerslawaaai, SRM2 - versie: V6.3
 Zandvoort Ordening en Advies bv

17 feb 2000 - 15:30 uur
 Wegverkeerslawaaai, SRM2

Object nr	Status object	Hoekpunt 1 X1 Y1	Hmvld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2 Y2	Hmvld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
26	G	744.62 -193.68	5.00	7.50	753.87 -202.93	5.00	7.50	-12.99	0.80	0	0
27	G	900.82 -281.21	5.00	7.50	884.55 -293.88	5.00	7.50	12.13	0.80	0	0
28	G	885.51 -266.51	5.00	7.50	866.56 -280.68	5.00	7.50	14.28	0.80	0	0
29	G	1038.17 -453.84	5.00	7.50	1032.32 -462.65	5.00	7.50	10.21	0.80	0	0
30	B	702.65 -207.36	-	-	732.47 -237.65	-	-	26.65	-	-	-
31	B	790.13 -215.27	-	-	736.58 -230.34	-	-	4.60	-	-	-
32	B	887.59 -262.53	-	-	910.75 -292.50	-	-	-38.40	-	-	-
33	G	870.69 -305.99	5.00	5.50	895.53 -330.08	5.00	5.50	9.46	0.80	0	0
34	G	362.19 -45.33	5.00	7.50	371.62 -39.27	5.00	7.50	8.01	0.80	0	0
35	G	344.43 -27.68	5.00	7.50	352.13 -22.88	5.00	7.50	16.03	0.80	0	0
36	B	1322.44 -450.08	-	-	1129.45 -307.57	-	-	-199.68	-	-	-
37	B	1247.60 -147.31	-	-	954.83 -1.72	-	-	195.08	-	-	-
38	B	868.34 -175.68	-	-	304.57 111.40	-	-	-195.46	-	-	-
39	G	468.63 34.23	5.00	5.50	488.97 25.14	5.00	5.50	7.77	0.80	0	0
40	G	492.26 23.51	5.00	5.50	504.59 17.93	5.00	5.50	9.71	0.80	0	0
41	G	517.02 21.61	5.00	6.00	513.40 14.27	5.00	6.00	10.76	0.80	0	0
42	G	531.64 16.48	5.00	7.50	528.38 9.53	5.00	7.50	6.84	0.80	0	0
43	G	571.44 -10.00	5.00	6.50	579.59 -13.94	5.00	6.50	13.55	0.80	0	0
44	G	583.28 -16.71	5.00	6.00	596.37 -23.03	5.00	6.00	6.44	0.80	0	0
45	G	602.99 -22.84	5.00	6.50	606.87 -14.81	5.00	6.50	-6.68	0.80	0	0
46	G	623.32 -22.82	5.00	6.00	630.27 -27.77	5.00	6.00	8.65	0.80	0	0
47	G	633.90 -7.47	5.00	6.00	640.78 -12.41	5.00	6.00	6.96	0.80	0	0
48	G	645.55 12.81	5.00	6.00	654.37 6.45	5.00	6.00	8.91	0.80	0	0
49	G	650.47 37.52	5.00	6.00	665.05 27.00	5.00	6.00	5.78	0.80	0	0
50	G	639.07 45.75	5.00	6.00	646.37 40.48	5.00	6.00	5.72	0.80	0	0
51	G	626.73 58.82	5.00	6.00	634.14 55.54	5.00	6.00	-13.83	0.80	0	0
52	G	652.40 -36.95	5.00	6.50	663.29 -44.71	5.00	6.50	8.61	0.80	0	0
53	G	669.20 -13.42	5.00	6.00	675.19 -17.72	5.00	6.00	-9.76	0.80	0	0
54	G	675.00 -6.44	5.00	8.00	687.40 -15.36	5.00	8.00	9.77	0.80	0	0
55	G	692.32 7.03	5.00	7.50	697.46 14.10	5.00	7.50	-7.42	0.80	0	0
56	G	708.69 29.33	5.00	7.00	715.75 24.30	5.00	7.00	6.96	0.80	0	0
57	G	763.16 -22.62	5.00	7.50	775.94 -31.34	5.00	7.50	6.55	0.80	0	0
58	G	729.50 -23.46	5.00	5.50	755.42 -41.59	5.00	5.50	14.11	0.80	0	0
59	G	725.72 -25.66	5.00	5.50	765.66 -53.46	5.00	5.50	-16.16	0.80	0	0
60	G	825.87 -132.34	5.00	5.50	768.25 -91.94	5.00	5.50	-65.61	0.80	0	0

= non-actief B = bodengebied D = dempingsgebied
G = gewoon object S = scherm W = woonwijk

Wegverkeerslawaii, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawaii, SRM2

RUURL : Zuidelijke verbindingsweg Ruurlo
niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Situatienummer : 2

Beschrijving : niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte
Bodem : ZACHT
Periode : NACHT
Punten : 1-37
Wegen : 1-27
Objecten : 1-98
Reflecties : 1-98
Maaiveldlijnen : 1-18

Wegverkeerslawaii, SRM2 - versie: V6.3

niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Status object	Hoekpunt 1 X1	Hoekpunt 1 Y1	Hmvlld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2	Hoekpunt 2 Y2	Hmvlld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
61	G	843.29	-141.40	5.00	5.00	859.14	-118.27	5.00	5.00	-10.98	0.80	0	0
62	G	959.63	-141.07	5.00	5.50	1039.07	-181.91	5.00	5.50	-45.76	0.80	0	0
63	G	890.54	-139.76	5.00	4.00	877.23	-159.10	5.00	4.00	14.37	0.80	0	0
64	G	953.61	-86.86	5.00	7.50	961.61	-74.36	5.00	7.50	17.71	0.80	0	0
65	G	979.75	-75.95	5.00	7.50	990.35	-83.28	5.00	7.50	8.28	0.80	0	0
66	G	961.56	-102.95	5.00	7.50	952.08	-95.33	5.00	7.50	-9.64	0.80	0	0
67	G	1083.64	-133.87	5.00	8.00	1089.17	-143.36	5.00	8.00	15.98	0.80	0	0
68	G	1116.67	-132.69	5.00	8.00	1127.94	-125.79	5.00	8.00	17.66	0.80	0	0
69	G	1103.75	-155.70	5.00	6.00	1134.73	-136.96	5.00	6.00	-14.09	0.80	0	0
70	G	1092.80	-262.44	5.00	5.50	1062.14	-244.83	5.00	5.50	-24.92	0.80	0	0
71	G	865.18	-117.52	5.00	6.00	911.19	-51.58	5.00	6.00	-11.12	0.80	0	0
72	G	853.76	-148.00	5.00	3.00	869.35	-125.27	5.00	3.00	-13.22	0.80	0	0
73	G	1158.93	-116.33	5.00	7.00	1163.33	-109.89	5.00	7.00	10.04	0.80	0	0
74	G	1160.65	-170.90	5.00	5.00	1177.57	-182.26	5.00	5.00	-18.56	0.80	0	0
75	G	1138.33	-234.99	5.00	5.00	1152.35	-213.83	5.00	5.00	-24.89	0.80	0	0
76	G	923.21	-143.42	5.00	5.00	898.87	-126.76	5.00	5.00	13.71	0.80	0	0
77	G	1209.10	-175.63	5.00	8.00	1203.54	-171.94	5.00	8.00	8.81	0.80	0	0
78	G	1205.24	-169.47	5.00	8.00	1200.15	-165.96	5.00	8.00	7.74	0.80	0	0
83	G	1117.12	-273.02	5.00	6.00	1129.09	-279.91	5.00	6.00	10.63	0.80	0	0
86	B	377.61	-313.08	-	-	402.74	-296.37	-	-	4.65	-	-	-
87	B	400.88	-297.26	-	-	392.61	-246.17	-	-	-3.25	-	-	-
88	B	401.06	-297.26	-	-	430.19	-349.44	-	-	4.09	-	-	-
89	S	1196.93	-239.92	5.00	0.00	1145.81	-313.54	0.00	5.00	-	0.90/0.90	0	0
90	S	1204.84	-245.56	5.00	0.00	1153.76	-319.34	0.00	5.00	-	0.90/0.90	0	0
91	S	1046.07	-408.43	5.00	0.00	1077.79	-392.56	4.00	1.00	-	0.90/0.90	0	0
92	S	1050.47	-417.25	5.00	0.00	1084.05	-400.75	4.00	1.00	-	0.90/0.90	0	0
93	S	1077.79	-392.56	4.00	1.00	1114.96	-360.73	2.00	3.00	-	0.90/0.90	0	0
94	S	1084.05	-400.75	4.00	1.00	1122.47	-367.07	2.00	3.00	-	0.90/0.90	0	0
95	S	1114.98	-360.62	2.00	3.00	1133.68	-332.56	0.00	5.00	-	0.90/0.90	0	0
96	S	1122.48	-367.10	2.00	3.00	1141.38	-337.70	0.00	5.00	-	0.90/0.90	0	0
97	G	953.63	-473.40	5.00	7.50	956.09	-485.01	5.00	7.50	-10.02	0.80	0	0
98	G	660.09	-402.02	0.00	6.00	666.37	-387.47	0.00	6.00	-10.68	0.80	0	0

= non-actief B = bodemgebied D = dempingsgebied
G = gewoon object S = scherm W = woonwijk

Wegverkeerslawaaai, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawaaai, SRM2

ZVBRUURL : Zuidelijke verbindingsweg Ruurlo
niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Overzicht weggegevens - geometrie

Wegnr	Straatnaam	X-coord	Y-coord	Hmvlld	Hweg	X-coord	Y-coord	Hmvlld	Hweg
1	Zuidelijke verbindingsweg	0.07	0.00	5.00	0.60	83.59	-43.98	5.00	0.60
2	Zuidelijke verbindingsweg	83.59	-43.98	5.00	0.60	131.05	-79.60	5.00	0.60
3	Zuidelijke verbindingsweg	131.05	-79.60	5.00	0.60	194.35	-149.26	5.00	0.60
4	Zuidelijke verbindingsweg	194.35	-149.26	5.00	0.60	221.67	-172.54	5.00	0.60
5	Zuidelijke verbindingsweg	221.67	-172.54	5.00	0.60	263.95	-199.13	5.00	0.60
6	Zuidelijke verbindingsweg	263.95	-199.13	5.00	0.60	328.66	-224.24	5.00	0.60
7	Zuidelijke verbindingsweg	328.66	-224.24	5.00	0.60	395.44	-233.01	5.00	0.60
8	Zuidelijke verbindingsweg	395.44	-233.01	5.00	0.60	563.65	-234.55	5.00	0.60
9	Zuidelijke verbindingsweg	563.65	-234.55	5.00	0.60	625.97	-245.32	5.00	0.60
10	Zuidelijke verbindingsweg	625.97	-245.32	5.00	0.60	707.82	-281.13	5.00	0.60

Wegverkeerslawaaai, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawaaai, SRM2

Wegnr	Straatnaam	Uiteinde 1				Uiteinde 2			
		X-coord	Y-coord	Hmvlld	Hweg	X-coord	Y-coord	Hmvlld	Hweg
11	Zuidelijke verbindingsweg	707.82	-281.13	5.00	0.60	779.75	-346.50	5.00	0.60
12	Zuidelijke verbindingsweg	779.75	-346.50	5.00	0.60	827.13	-382.54	5.00	0.60
13	Zuidelijke verbindingsweg	879.51	-410.46	5.00	0.60	945.08	-427.05	5.00	0.60
14	Zuidelijke verbindingsweg	945.08	-427.05	5.00	0.60	992.41	-428.40	5.00	0.60
15	Zuidelijke verbindingsweg	992.41	-428.40	5.00	0.60	1044.32	-415.04	5.00	0.00
16	helling tunnel	1044.32	-415.04	5.00	0.00	1081.42	-396.33	4.00	0.00
17	Zuidelijke verbindingsweg	826.99	-382.45	5.00	0.60	853.67	-399.22	5.00	0.60
18	ZVB rotonde, 35 km/uur	851.66	-400.02	5.00	0.60	871.25	-391.84	5.00	0.60
19	ZVB rotonde, 35 km/uur	851.66	-400.02	5.00	0.60	860.09	-420.91	5.00	0.60
20	ZVB rotonde, 35 km/uur	860.09	-420.91	5.00	0.60	880.23	-411.89	5.00	0.60
21	ZVB rotonde, 35 km/uur	880.23	-411.89	5.00	0.60	871.25	-391.84	5.00	0.60
22	Zuidelijke verbindingsweg	1201.17	-242.92	5.00	0.00	1215.58	-221.83	5.00	0.00
23	Zuidelijke verbindingsweg	1215.58	-221.83	5.00	0.00	1226.07	-171.39	5.00	0.00
24	Zuidelijke verbindingsweg	1226.07	-171.39	5.00	0.00	1236.52	-148.47	5.00	0.00
25	helling tunnel	1081.42	-396.33	4.00	0.00	1117.27	-364.84	2.00	0.00
26	helling tunnel	1117.27	-364.84	2.00	0.00	1137.94	-335.20	0.00	0.00
27	helling tunnel	1201.17	-242.92	5.00	0.00	1149.73	-316.46	0.00	0.00

= non-actieve weg

Wegverkeerslawaaï, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawaaï, SRM2

ZVBRUURL : Zuidelijke verbindingsweg Ruurlo
niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Overzicht weggegevens - vermogen (nachtperiode)

Wegnr	Hbron [m]	Chelling [dB]	Wegdektype	Qmr aantal/h	Vmr km/h	Qlv aantal/h	Vlv km/h	Qmv aantal/h	Vmv km/h	Qzv aantal/h	Vzv km/h
1	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
2	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
3	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
4	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
5	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
6	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
7	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
8	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
9	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
10	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
11	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
12	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	80	66.7	80	14.4	80	7.2	80
13	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
14	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
15	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
16	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
17	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	50	66.7	50	14.4	50	7.2	50
18	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	35	33.4	35	7.2	35	3.6	35
19	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	35	33.4	35	7.2	35	3.6	35
20	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	35	33.4	35	7.2	35	3.6	35
21	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	35	33.4	35	7.2	35	3.6	35
22	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
23	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	50	66.7	50	14.4	50	7.2	50
24	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	35	66.7	35	14.4	35	7.2	35
25	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
26	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60
27	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	60	66.7	60	14.4	60	7.2	60

= non-actieve weg

Wegverkeerslawaaï, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawaaï, SRM2

niveaus zuidelijke Verbindingsweg op 2 en 4,5 m hoogte

Overzicht maaiveldlijnen

Nummer	X-begin	Y-begin	Mvld	X-eind	Y-eind	Mvld	Status
1	1145.86	-313.20	5.00	1196.97	-239.75	5.00	gewoon
2	1196.97	-240.13	5.00	1146.05	-313.39	0.00	gewoon
3	1204.59	-245.28	5.00	1153.49	-319.30	0.00	gewoon
4	1154.25	-319.30	5.00	1205.17	-245.85	5.00	gewoon
5	1045.84	-408.25	5.00	1077.78	-392.31	5.00	gewoon
6	1046.30	-408.62	5.00	1077.51	-392.92	4.00	gewoon
7	1050.52	-416.95	5.00	1084.04	-400.46	4.00	gewoon
8	1050.80	-417.33	5.00	1084.11	-400.85	5.00	gewoon
9	1077.78	-392.31	5.00	1114.78	-360.61	5.00	gewoon
10	1077.51	-392.92	4.00	1115.07	-360.75	2.00	gewoon
11	1084.04	-400.46	4.00	1122.55	-366.79	2.00	gewoon
12	1084.11	-400.85	5.00	1122.47	-367.29	5.00	gewoon
13	1114.78	-360.61	5.00	1133.48	-332.45	5.00	gewoon
14	1115.07	-360.75	2.00	1133.86	-332.61	0.00	gewoon
15	1122.55	-366.79	2.00	1141.20	-337.58	0.00	gewoon
16	1122.47	-367.29	5.00	1141.42	-337.81	5.00	gewoon
17	1141.45	-320.71	5.00	1149.25	-325.80	5.00	gewoon
18	1145.72	-313.64	5.00	1154.01	-319.56	5.00	gewoon

Wegverkeerslawai, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawai, SRM2

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 2 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele kruispuntcorrectie)

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	HmVld [m]	-- hoogte A --			-- hoogte B --			-- hoogte C --			Ck
							Hpunt	dBA	Etm	Hpunt	dBA	Etm	Hpunt	dBA	Etm	
1	Slootdijk 2 en 2a	868.8	-283.8	28	3	5.0	2.0	45.1	55	4.5	46.1	56	-	-	-	-
2	Slootdijk 2 en 2a	874.5	-274.6	28	3	5.0	2.0	41.3	51	4.5	42.1	52	-	-	-	-
3	Slootdijk 5	1042.5	-456.6	29	3	5.0	2.0	48.8	59	4.5	50.3	60	-	-	-	-
4	Slootdijk 5	1034.6	-459.0	29	3	5.0	2.0	49.8	60	4.5	51.1	61	-	-	-	-
5	Slootdijk 1 en 1a	704.0	-209.0	25	3	5.0	2.0	46.3	56	4.5	47.7	58	-	-	-	-
6	Kaaldijk 9	386.7	-307.1	22	3	5.0	2.0	46.2	56	4.5	47.4	57	-	-	-	-
7	Kaaldijk 7	392.2	-109.0	21	3	5.0	2.0	43.4	53	4.5	44.3	54	-	-	-	-
8	schuur	366.1	-42.9	34	3	5.0	2.0	40.0	50	4.5	40.8	51	-	-	-	-
9	Kaaldijk 3 en 5	347.0	-26.2	35	3	5.0	2.0	38.8	49	4.5	39.6	50	-	-	-	-
10	Bleumkeskamp	1121.4	-129.9	68	3	5.0	2.0	39.7	50	4.5	40.8	51	-	-	-	-
11	Bleumkeskamp	1087.8	-141.2	67	3	5.0	2.0	37.4	47	4.5	38.4	48	-	-	-	-
12	Ventersteeg 1	992.3	-80.6	65	3	5.0	2.0	32.3	42	4.5	34.7	45	-	-	-	-
13	Ventersteeg 3	953.6	-96.7	66	3	5.0	2.0	36.4	46	4.5	39.2	49	-	-	-	-
14	De Venterkamp 6	774.7	-30.7	57	3	5.0	2.0	32.4	42	4.5	36.1	46	-	-	-	-
15	burg. v Arkellaan 12	714.8	24.8	56	3	5.0	2.0	35.7	46	4.5	37.5	48	-	-	-	-
16	burg. v Arkellaan 14	699.1	3.5	55	3	5.0	2.0	35.4	45	4.5	36.0	46	-	-	-	-
17	burg. v Arkellaan 16	690.0	-12.0	54	3	5.0	2.0	37.1	47	4.5	37.5	48	-	-	-	-
18	burg. v Arkellaan 18	671.3	-23.3	53	3	5.0	2.0	36.4	46	4.5	37.3	47	-	-	-	-
19	burg. v Arkellaan 20	659.2	-41.9	52	3	5.0	2.0	39.2	49	4.5	39.8	50	-	-	-	-
20	Nijverheidsstraat 14	664.1	27.5	49	3	5.0	2.0	31.7	42	4.5	33.7	44	-	-	-	-
21	burg. v Arkellaan 17	656.3	9.0	48	3	5.0	2.0	35.3	45	4.5	36.0	46	-	-	-	-
22	burg. v Arkellaan 19	642.2	-10.6	47	3	5.0	2.0	37.1	47	4.5	37.7	48	-	-	-	-
23	burg. v Arkellaan 21	629.1	-27.1	46	3	5.0	2.0	39.0	49	4.5	39.7	50	-	-	-	-
24	Spoorstraat 54	607.1	-24.9	45	3	5.0	2.0	39.0	49	4.5	39.7	50	-	-	-	-
25	Spoorstraat 50+52	590.3	-20.2	44	3	5.0	2.0	38.8	49	4.5	39.6	50	-	-	-	-
26	Spoorstraat 48	576.6	-12.6	43	3	5.0	2.0	38.7	49	4.5	39.5	50	-	-	-	-
27	Spoorstraat 44a	532.3	7.6	42	3	5.0	2.0	38.5	49	4.5	39.2	49	-	-	-	-
28	Spoorstraat 42	520.5	10.6	41	3	5.0	2.0	38.5	49	4.5	39.2	49	-	-	-	-
29	Spoorstraat 38+40	498.4	20.6	40	3	5.0	2.0	38.0	48	4.5	38.7	49	-	-	-	-
30	Spoorstraat 30+36	478.9	29.5	39	3	5.0	2.0	38.1	48	4.5	38.7	49	-	-	-	-
31	Groenloseweg 27a	1207.7	-177.9	77	3	5.0	2.0	58.8	69	4.5	59.0	69	-	-	-	-
32	Spoorstraat 70	1131.6	-275.8	83	3	5.0	2.0	48.1	58	4.5	50.2	60	-	-	-	-
35	Kaaldijk 9	395.4	-309.0	22	3	5.0	2.0	45.7	56	4.5	46.9	57	-	-	-	-
36	Zoerenbarg 1	949.7	-474.1	97	3	5.0	2.0	49.6	60	4.5	50.9	61	-	-	-	-
37	Bremersteeg 1/1a	670.5	-389.1	98	3	0.0	2.0	44.3	54	4.5	47.1	57	-	-	-	-

= non-actief punt

Wegverkeerslawai, SRM2 - versie: V6.3 17 feb 2000 - 15:30 uur
Zandvoort Ordening en Advies bv Wegverkeerslawai, SRM2