



Zienswijzennota Provinciaal Inpassingsplan Landbouwpasseerhavens N318



 provincie
Gelderland

Zienswijzennota

Provinciaal Inpassingsplan

Landbouwpasseerhavens N318

1 Inleiding

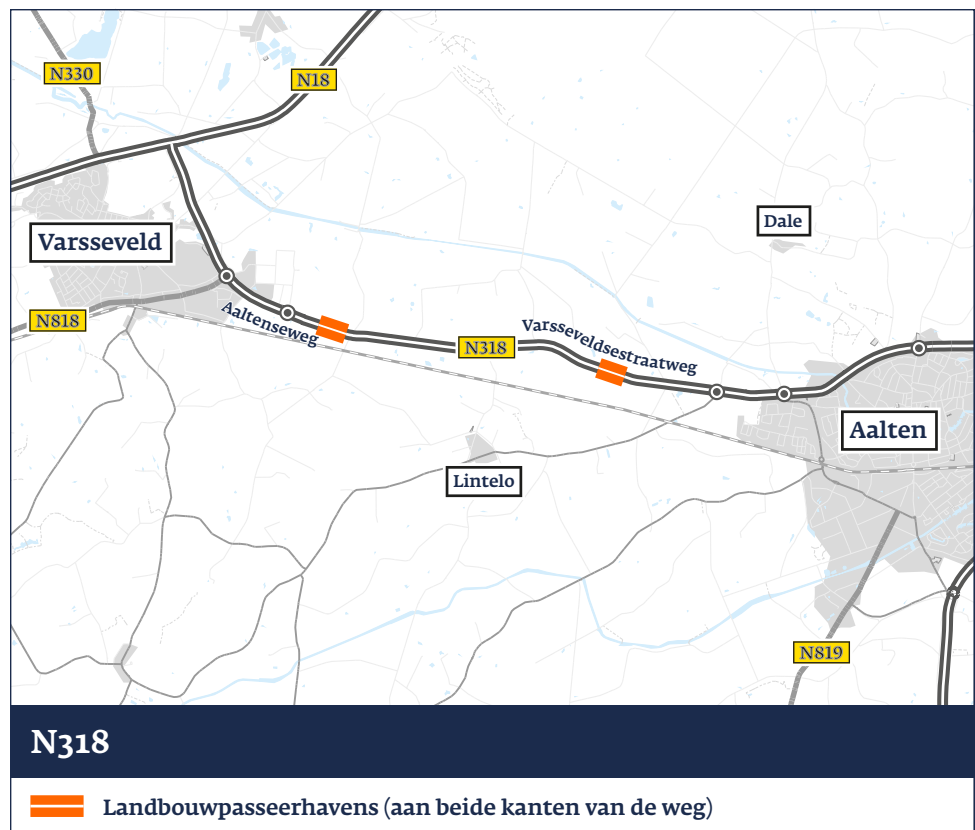
1.1 Inleiding

In deze nota vatten wij de zienswijzen samen die wij ontvingen op het ontwerp inpassingsplan N318 Landbouwpasseerhavens. Ook beantwoorden wij de zienswijzen.

Wij merken dat onduidelijkheid bestaat over welke passeerhaven welke locatie betreft. Deellocatie 1 en 2 liggen bij Varsseveld, deellocaties 3 en 4 bij Aalten. Deellocaties 2 en 4 liggen aan de spoorzijde, deellocaties 1 en 3 aan de andere zijde.

1.2 Korte kenschets van het project

Op en aan de provinciale weg N318 tussen Varsseveld en Aalten voert provincie Gelderland een aantal maatregelen uit om de veiligheid en het veiligheidsgevoel van bestuurders te verbeteren. Een van deze maatregelen is het aanleggen van vier verplichte landbouwpasseerhavens in combinatie met een inhaalverbod. Hierdoor daalt de kans op risicovolle inhaalmanoeuvres en verbetert de doorstroming. Het inpassingsplan gaat alleen over de landbouwpasseerhavens en niet over het inhaalverbod. Het plan is tot stand gekomen in overleg met de gemeenten Oude IJsselstreek en Aalten, de politie en de organisaties LTO Noord en Cumela.



1.3 Ontwerp-inpassingsplan en binnengekomen zienswijzen

Op 19 december 2023 stelden Gedeputeerde Staten het ontwerp inpassingsplan vast. Van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 kon iedereen hierop reageren. Wij hebben vier zienswijzen ontvangen:

Zienswijze 1: Klein Wolterink Vastgoed	ontvangen op 25 januari 2024
Zienswijze 2: Bomenstichting Achterhoek	ontvangen op 2 februari 2024
Zienswijze 3: Locis Adviseurs	ontvangen op 6 februari 2024
Zienswijze 4: PSP '92	ontvangen op 7 februari 2024

In het kader van de wet op de bescherming van de privacy zijn deze zienswijzen geanonimiseerd. Daar waar een adres of locatie-aanduiding inhoudelijk relevant is voor de behandeling van de zienswijze, of noodzakelijk is voor een goed begrip van de samenvatting en beantwoording van de zienswijze, is bij de samenvatting van de zienswijze en de beantwoording daarvan deze informatie wel vermeld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt de samenvatting en beantwoording van alle zienswijzen. In hoofdstuk 3 beschrijven we op welke onderwerpen naar aanleiding van de zienswijzen het provinciaal inpassingsplan is bijgesteld.

2 Bespreking individuele zienswijzen

2.1 Zienswijze 1

Inhoud zienswijze

Klein Wolterink Vastgoed geeft aan dat het uitgangspunt altijd is geweest dat haar cliënt alleen meewerkt met dit plan als dit geen oppervlakte van hun huisperceel zou kosten. De passeerhaven wordt deels geprojecteerd op een perceel in bezit bij haar cliënt. Daarom maken zij bezwaar tegen de planvorming. Zij zullen niet vrijwillig meewerken aan de realisatie van de passeerhavens, tenzij de benodigde grond aan de huiskavel in vervangende oppervlakte volledig wordt gecompenseerd. Ook is zij van mening dat nut en noodzaak van de passeerhavens onvoldoende is onderbouwd.

Beantwoording

Wij zijn nog in gesprek met de grondeigenaar over de grondverwerving en hopen daar in goed overleg uit te komen. Daarbij spannen wij ons in om de grondeigenaar met vervangende grond te compenseren.

De nut en noodzaak van de passeerhavens wordt in de toelichting van het inpassingsplan onderbouwd. Verder verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 3.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.

2.2 Zienswijze 2

Inhoud zienswijze

Bomenstichting Achterhoek maakt bezwaar tegen de aanleg van passeerhaven 3, waarbij 10 bomen gekapt moeten worden. In deze tijd van klimaatverandering kan het volgens de stichting niet zo zijn dat aan de ene kant bomen geplant moeten worden en aan de andere kant gezonde bomen gekapt worden. Inspreker verzoekt de situatie ter plekke leidend te laten zijn voor infrastructurele projecten en de passeerhaven op grotere afstand van de weg te situeren zodat de bomen in de groenstrook kunnen blijven staan.

Beantwoording

Wij hebben bij het ontwerp van de landbouwpasseerhavens en bij het zoeken naar geschikte locaties veel aandacht geschonken aan de aanwezige bomen. Hierbij hebben wij ons beleid Bomen Langs Provinciale Wegen (zie Statenbrief 30 maart 2021, PS 2021-261) toegepast. Zo hebben we gekeken naar mogelijkheden om de bomen te sparen, zonder dat het ten koste zou gaan van de effectiviteit en meerwaarde van de landbouwpasseerhavens. En zonder dat het een onevenredig zware (extra) ingreep zou vergen. Op drie van de vier locaties is dat gelukt. Alleen op locatie 3 is realisatie van de passeerhaven niet mogelijk zonder bomenkap. Het op een andere plaats aanleggen van de deze passeerhaven zou op andere thema's te veel concessies vergen (verkeersveiligheid, gebruik, zicht, effectiviteit) of zou leiden tot bomenkap op een andere plaats.

Wij hebben ook nagedacht over de suggestie van inspreker om de passeerhaven op grotere afstand van de weg aan te leggen. Dit levert echter een verkeersonveilige situatie op. De bomen in de tussenberm (tussen rijbaan en passeerhaven) belemmeren dan het zicht van het landbouwvoertuig dat gebruik maakt van de passeerhaven op het reguliere verkeer. Hierdoor kan de bestuurder van het landbouwvoertuig niet goed inschatten of hij kan invoegen. Andersom wordt het landbouwvoertuig door de bomen pas laat zichtbaar voor naderende automobilisten, waardoor deze verrast kan worden wanneer het landbouwvoertuig invoegt.

Bovendien zouden ook met de suggestie van inspreker niet alle bomen kunnen blijven staan. De in- en uitvoegplekken zouden nog steeds de huidige boomlocaties doorsnijden, net als het uitgebogen fietspad. Minstens de helft van de 10 bomen zou alsnog gekapt moeten worden. Van de bomen die wel zouden kunnen blijven staan wordt de groeiplaats aangetast als gevolg van de ingreep.

Wij zijn voornemens deze bomen te herplanten. Daarom willen we graag met uw stichting, de stichting Natuur en Milieu Aalten en de gemeente overleggen over de plaats en manier van herplant.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.

2.3 Zienswijze 3

Inhoud zienswijze

Locis Adviseurs heeft namens een aantal direct aanwonenden en eigenaren van gronden in de directe nabijheid van het voorgenomen project een zienswijze ingediend.

- 1 In de aanloop naar het ontwerp-inpassingsplan hebben cliënten gesprekken met provincie gevoerd en daarbij suggesties gedaan. Daar is volgens inspreker weinig tot niets mee gebeurd. Net als tijdens een inloopbijeenkomst in oktober 2022 betwijfelt inspreker nog steeds de nut en noodzaak van de landbouw-passeerhavens. Het bevreemdt inspreker dat het ontwerp inpassingsplan ter inzage ligt, terwijl de voor de aanpassingen benodigde gronden nog niet in eigendom van de provincie zijn en daar ook geen concreet zicht op is aangezien meerdere grondeigenaren hebben aangegeven hieraan niet te willen meewerken.
- 2 Inspreker vindt de noodzaak voor de passeerhavens onvoldoende onderbouwd. Niet inzichtelijk is in hoeverre landbouwverkeer de oorzaak is van verkeers-onveilige situaties, en niet is onderbouwd welke voordelen de landbouw-passeerhavens opleveren. Daartegenover staat dat de landbouw-passeerhavens juist verkeersonveilige situaties opleveren. Ook liggen de passeerhavens conform het CROW handboek te ver uit elkaar. Inspreker benoemt een aantal alternatieven die veiliger en goedkoper zijn. Verder zijn de passeerhavens op alle locaties niet geschikt in verband met de bestaande veelgebruikte in- en uitritten van agrarische bedrijven of woningen, met name daar waar een verkooppunt voor fruit is gevestigd. Dit leidt tot verkeersrisico's.
- 3 De toelichting op het ontwerp-inpassingsplan lijkt volgens inspreker te suggereren dat Cumela en LTO volledig achter het plan staan, dat is echter te kort door de bocht. Zij zijn akkoord gegaan met de minst slechte optie.
- 4 Ten onrechte is geen beoordeling voor de milieueffectrapportage uitgevoerd. De aanleg van passeerhavens moet gezien worden als stedelijk ontwikkelingsproject.

Beantwoording

1 Gesprekken met grondeigenaren

In de Reactienota over de voorgenomen aanpassingen op N318 (bijlage 6 bij de toelichting) hebben wij aangegeven wat we hebben gedaan met de inspraak gedurende de participatie. Daarnaast hebben wij de afgelopen periode verschillende gesprekken gevoerd met de grondeigenaren, en blijven wij in gesprek. Wij hebben het inpassingsplan ter inzage gelegd zonder het eigendom van alle benodigde percelen te hebben verworven. Wij hopen nog altijd de gronden in overleg met de grondeigenaren te kunnen verwerven. Mocht dat niet lukken dan hebben Provinciale Staten de bevoegdheid een besluit over onteigening te nemen.

2 Nut- en noodzaak passeerhavens

Wij hebben Sweco gevraagd inzicht te geven in de wachttijd van landbouwvoertuigen op de passeerhavens en de doorstromingsmogelijkheden voor het overige verkeer. Dit rapport voegen wij toe als bijlage bij het inpassingsplan.

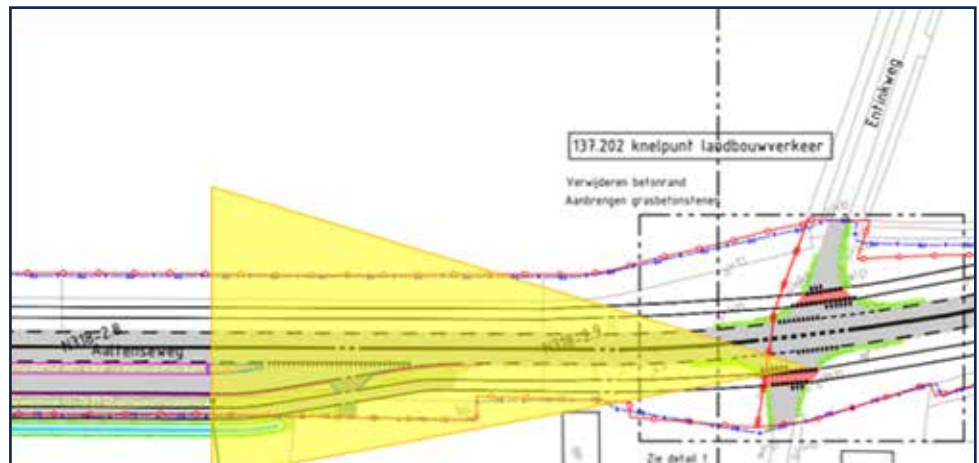
Inspreker voert de volgende argumenten aan, waarbij de schuingedrukte tekst de inspraak is (I) en de tekst daaronder het antwoord (A).

- I *Niet inzichtelijk in hoeverre landbouwverkeer een issue is voor verkeersonveilige situaties. De veronderstelling dat elke 10 minuten een trekker passeert klopt niet.*
- A Landbouwverkeer rijdt gemiddeld 40 tot 45 km/uur, terwijl de toegestane snelheid op deze weg voor automobilisten 80 km/uur is. Het verkeer achter het landbouwvoertuig vertraagt hierdoor en heeft vaak weinig tot geen veilige inhaal mogelijkheden. Dit leidt tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres van automobilisten. Dit signaal is door de agrarische sector ingebracht tijdens de preverkenning van de trajectaanpak van de N318. Aanhakend op het landelijk verkeersveiligheidsbeleid, waarin gepleit wordt voor proactief sturen op risico's, hebben we dit als serieus knelpunt opgepakt. Verkeersveiligheid is het primaire doel van deze passeerhavens. Sweco heeft gebruik gemaakt van een simulatiemodel om de doorstromingsmogelijkheden en wachttijden te berekenen. Hierbij zijn wij uitgegaan van 6 trekkerbewegingen per uur. Dit aantal is gekozen om een zuivere rekenkundige vergelijking te kunnen maken tussen scenario's: het getal is hoog genoeg om het effect van de passeerhavens te kunnen berekenen, maar niet dermate hoog dat een automobilist op de N318 tweemaal een landbouwvoertuig treft. Het klopt dat de kans op 6 trekkers per uur gedurende een groot deel van het jaar niet groot is. Dit doet echter niets af aan de meerwaarde van de passeerhavens. Het grootste risico treedt op wanneer automobilisten gedurende langere tijd of afstand achter een tractor rijden, uit ongeduld meer risico accepteren en daardoor eerder geneigd zullen zijn om risicovolle inhaalmanoeuvres uit te voeren. De ernst van een dergelijk manoeuvre (en de mogelijke afloop) is daarbij meer bepalend dan de frequentie.
- I *Volgens de modelstudie van Sweco leveren de passeerhavens een tijdswinst op van slechts 40 seconden in de drukste periode en 10 seconde in een rustige periode.*
- A Het belangrijkste doel van de passeerhavens is het verbeteren van verkeersveiligheid. Tijdswinst is wel belangrijk, maar dan vooral als indicator die iets zegt over de kans dat een automobilist in de verleiding komt om een landbouwvoertuig in te halen. De berekende reis- en verliestijden dienen dit doel, waarbij niet de gemiddelde maar de maximale verliestijden indicatief zijn voor de kans op een inhaalmanoeuvre.

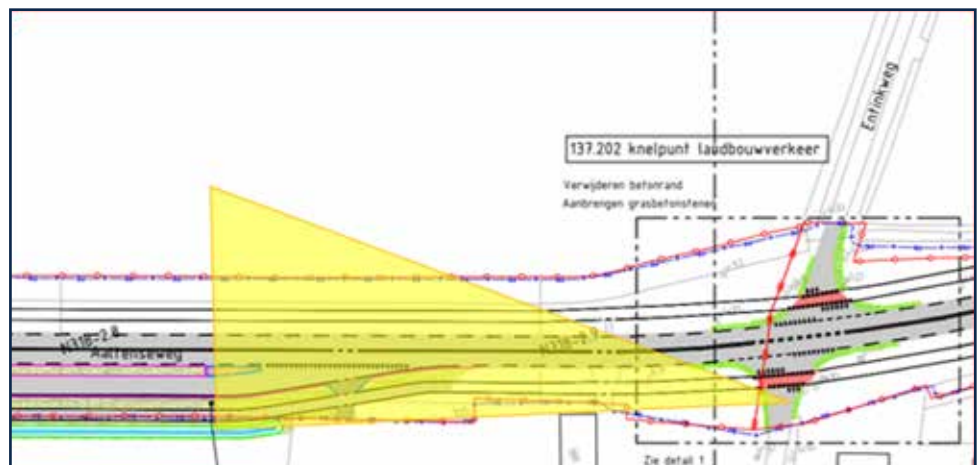
- I *Betere alternatieven zijn bewustwording bij automobilisten, trekkers twee rondjes laten rijden op de rotonde of het inhaalverbod handhaven.*
- A Bewustwording is en blijft uiteraard nodig, en ook het rijden van rondjes over de rotonde moedigen wij aan. Het is alleen niet voldoende. De afstand tussen de rotondes is dermate groot dat op het tussenliggende stuk het risico te groot is dat automobilisten toch gaan inhalen. Zonder landbouwpasseerhavens zal het inhaalverbod over deze weglengte lastig te handhaven zijn door de politie.
- I *Risicovolle inhaalmanoeuvres zijn met een passeerhaven niet te voorkomen omdat automobilisten niet zullen wachten tot een landbouwvoertuig een passeerhaven bereikt.*
- A De kans blijft bestaan dat automobilisten landbouwvoertuigen inhalen, maar deze kans wordt een stuk kleiner door de passeerhavens. Voor de automobilist is niet de gemiddelde reistijd maar zijn vooral de pieken belangrijk. Hoe groter de vertraging, hoe groter het risico wordt dat een automobilist bereid is te nemen. In de referentiesituatie loopt de vertraging voor de automobilisten die pech hebben (bijv. omdat ze meteen na de laatste rotonde achter een tractor belanden) op tot meer dan 3 minuten. Juist bij deze automobilisten is de kans relatief groot dat ze een risicovolle inhaalmanoeuvres ondernemen. De piekvertraging zakt als gevolg van de passeerhavens van meer dan 3 minuten tot ca. 1,5 minuut. Qua beleving en risico-acceptatie bij de automobilist scheelt is dit een aanzienlijke daling.
- I *De passeerhavens liggen conform CROW-normen te ver uit elkaar (3 kilometer). Volgens het CROW Handboek Wegontwerp moet de tussenafstand 2 kilometer bedragen.*
- A De richtafstanden van het CROW zijn niet verplicht maar indicatief. De afstanden zijn een van de factoren waar wij rekening mee houden. Een afstand van 2 kilometer is ons streven, maar wij houden ook rekening met factoren als zicht en bebouwing bij het kiezen van de locaties. De afstand van 3 kilometer is acceptabel.
- I *Landbouwvoertuigen die invoegen op de weg hebben een lage snelheid. Dit levert gevaarlijke situaties op met automobilisten die de neiging hebben extra gas te geven bij het zien van een trekker in de passeerhaven.*
- A De bestuurder van het landbouwvoertuig zal wachten wanneer hij een automobilist op korte afstand ziet aankomen dat de bestuurder van het landbouwvoertuig geen voorrang heeft.
- I *De N318 is een drukke weg waardoor trekkers na het gebruiken van de passeerhaven niet of niet veilig kunnen invoegen.*
- A De Sweco-simulatie laat zien dat de verliestijd voor landbouwvoertuigen toeneemt als gevolg van de passeerhavens (nu hoeven ze immers nergens op te wachten), in de ochtendspits met gemiddeld 40 seconden per passeerhaven. Buiten de spitsen is de gemiddelde vertraging voor landbouwvoertuigen nog lager; 10 à 15 seconden per passeerhaven. Met dergelijke aantallen verwachten wij niet dat de landbouwbestuurder geneigd zal zijn risico's te nemen bij het invoegen op de N318.
- I *Een trekker instructeur noemt het voorgestelde ontwerp gevaarlijk en kent geen vergelijkbare situaties waarbij zo kort op bestaande in- en uitritten een landbouwpasseerhaven wordt gerealiseerd.*
- A In Nederland bestaan weinig verplichte landbouwpasseerhavens van deze omvang, dus is het lastig om een vergelijkbare situatie te vinden. In het ontwerp heeft de verkeerssituatie met betrekking tot bestaande in- en uitritten de volle aandacht gehad. Het ontwerp is veilig.

- I De passeerhavens komen dichtbij de inritten van bedrijven of een afslag. Van landbouwverkeer dat naar deze bedrijven gaat of gebruik maakt van de afslag kan niet verwacht worden dat ze gebruik maken van de passeerhaven. De bestuurder loopt dan wel het risico op een boete.
- A Het kan zijn dat passeerhavens voor specifieke gevallen een nadeel opleveren als deze een inrit moet inrijden vlak na het berijden van een passeerhaven. In de onderhavige gevallen blijft dit nadeel beperkt en zien wij er geen extra risico in.
- I Bij alle locaties levert de situering van de passeerhavens bij de bestaande in- en uitritten verkeersonveilige situaties op, mede omdat de passeerhaven een voorrangsweg is terwijl dit niet bij alle verkeersdeelnemers bekend zal zijn.
- A De toegepaste bebording en de markering (haaiantanden) komen zeer veel voor langs wegen en is bekend bij de gebruikers. Het zicht op de passeerhaven is in orde.
- I Vanuit het Rademakersbroek is er aan de linkerkant een woning die het zicht op de passeerhaven vrijwel volledig belemmert.
- A Uit onderstaande visualisaties blijkt dat vrij zicht (het gele vlak) is op de passeerhaven, zowel wanneer het voertuig stil staat het invoegen op de N318 (afbeelding 1) als wanneer het voertuig stilstaat voor het fietspad (afbeelding 2).

Afbeelding 1

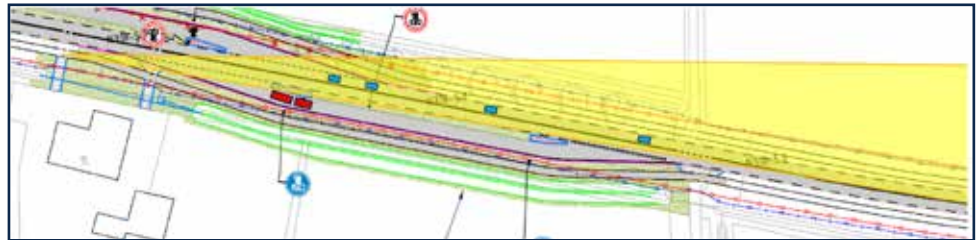


Afbeelding 2



- I *Op de in- en uitrit kan het zicht op de N318 belemmerd worden door landbouwverkeer op de passeerhaven, waardoor het lastig is in te schatten of het veilig is om de weg op te rijden.*
- A Hiermee is rekening gehouden bij de locatiekeuze en bij het ontwerp. De kans op zichtbelemmering bestaat met name wanneer een uitrit of zijweg meteen na een passeerhaven ligt. Als een passeerhaven voor een uitrit of zijweg ligt, dan ligt de passeerhaven in de kijkrichting waarbij naderend autoverkeer op de verste rijstrook rijdt. Het is in dit geval onmogelijk dat landbouwverkeer op de passeerhaven het zicht op dit naderende autoverkeer ontnemt. Zie ter illustratie afbeelding 3. Vanaf de uitrit van huisnummer 95 is het aankomende autoverkeer (blauw) uit oostelijke richting goed zichtbaar, ondanks de tractor met aanhanger op de passeerhaven (rood).

Afbeelding 3

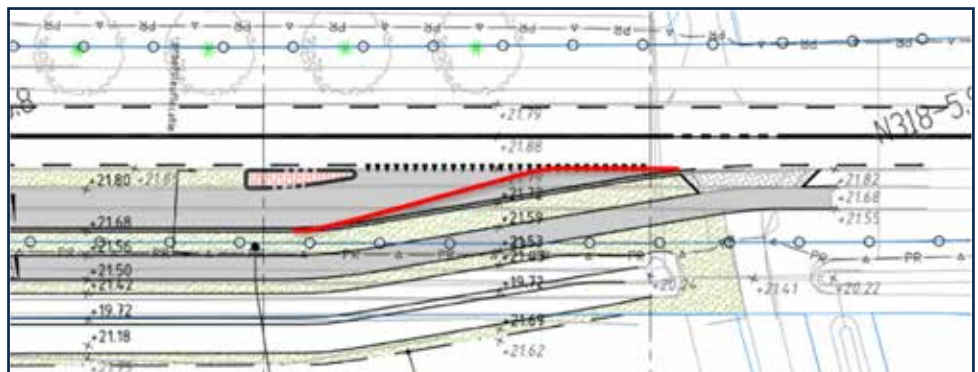


Bij deellocatie 1,2 en 3 ligt de passeerhaven niet na een passeerhaven een uitrit of zijweg ligt. De enige uitzondering hierop is deellocatie 4. Naar deze situatie hebben we op diepgaand detailniveau gekeken, waarna we het ontwerp hebben aangescherpt.

- I *De plek bij deellocatie 3 is niet geschikt voor een passeerhaven in verband met het daar aanwezige verkooppunt voor fruit.*
- A Het betreft niet deellocatie 3 maar deellocatie 4. We hebben samen met de grondeigenaar zeer grondig naar de situatie gekeken. Daarop hebben we nog enkele serieuze aanpassingen gedaan aan het ontwerp:
- Bij de uitrit wordt een bord geplaatst, gericht op automobilisten die de uitrit verlaten, met de tekst: "Geef invoegende tractor voorrang". Dit helpt om twijfel over de voorrangssituatie weg te nemen.
 - De hoek waaronder de tractor vanaf de passeerhaven invoegt op de weg wordt scherper gemaakt. Daardoor heeft de tractor eerder zijn invoegbeweging voltooid, zit hij eerder volledig op de rijbaan. Daardoor zal er bij de automobilist niet snel twijfel ontstaan of de tractor nog bezig is met invoegen of dat hij al op de N318 zit. Zie afbeelding 4 voor een indicatieve weergave.

We hebben dit ook met de eigenaar en diens vertegenwoordiger gecommuniceerd, per mail op 18 oktober 2023. Het ontwerp is veilig en zal naar verwachting niet tot verkeersonveilige situaties leiden.

Afbeelding 4



We hebben dit ook met de eigenaar en diens vertegenwoordiger gecommuniceerd, per mail op 18 oktober 2023. Het ontwerp is veilig en zal naar verwachting niet tot verkeersonveilige situaties leiden.

3 Cumela en LTO

Provincie Gelderland heeft gezamenlijk met Cumela en LTO gekozen voor deze passeerhavens. Het bepalen van de locaties is afgestemd met zowel Cumela en LTO op basis de randvoorwaarden die in de toelichting staan. Wij zien geen aanleiding de toelichting aan te passen. Overigens is Cumela van mening dat de vier landbouwpasseerhavens - in de door ons ontworpen uitvoering - een goed middel is om onveilig inhalen van landbouwvoertuigen landbouwmaterieel door automobilisten te verminderen. Hierdoor zal naar verwachting de verkeersveiligheid voor het verkeer op de N318 landbouwverkeer worden vergroot.

4 Milieueffectrapportage

Omdat het inpassingsplan nog in 2023 ter inzage is gelegd, is de oude regelgeving van het Besluit milieueffectrapportage van toepassing. Voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, is sprake van een beoordelingsplicht en onder omstandigheden ook van de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. De toelichting bij het Besluit milieueffectrapportage geeft aan dat het bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan. De nota van toelichting bij het Omgevingsbesluit geeft aan dat onder andere woningbouw, de bouw van kantoren, universiteiten, bioscopen, theaters, winkelcentra, woonboulevards, parkeerterreinen, ziekenhuizen en scholen onder dit begrip vallen. Bij het voorliggende inpassingsplan wordt alleen landbouwpasseerhavens gerealiseerd en geen van de genoemde voorzieningen. Onder verwijzing naar haar uitspraken van 15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:694, van 31 januari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:348 en van 17 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1253, overweegt de Afdeling dat het antwoord op de vraag of sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. afhangt van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen. Het aanleggen van landbouwpasseerhavens in het buitengebied kwalificeert niet als een stedelijke ontwikkeling. De aard van de landbouwpasseerhavens is anders dan de genoemde voorbeelden bij het stedelijk ontwikkelingsproject. De genoemde voorbeelden zijn activiteiten die stedelijke bedrijvigheid aantrekken, de landbouwpasseerhavens functioneren om de verkeersveiligheid in het buitengebied te vergroten. Ook de omvang van de passeerhavens geeft geen aanleiding voor de conclusie dat hier sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze verduidelijken wij de deellocaties en voegen wij het rapport van Sweco bij als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan.

2.4 Zienswijze 4

Inhoud zienswijze

PSP '92 steunt de plaatsing van de passeerhavens voor landbouwvoertuigen op de N318. Inspreker verzoekt het onderzoeksrapport over Cumela en LTO over de periode april 2018 – april 2019 openbaar te maken en bij het besluit te voegen. Ook vraagt inspreker zich af of dit de eerste keer is dat van deze methode gebruik wordt gemaakt. Hij bepleit een evaluatie.

Beantwoording

Wij waarderen het dat inspreker de plannen ondersteunt.

Het genoemde onderzoeksrapport betreft de Verkenningsrapportage van 13 mei 2019, deze is als bijlage 1 ter inzage gelegd met het ontwerp inpassingsplan en is ook als bijlage 1 gevoegd bij het inpassingsplan.

Wij hebben eerder verplichte landbouwpasseerhavens op de N346 bij Lochem aangelegd. Hier ligt de passeerhaven bij een rotonde, dat is een groot verschil met deze passeerhavens. Wij hebben verder geen recente evaluatie uitgevoerd voor verplichte landbouwpasseerhavens die vergelijkbaar zijn met deze passeerhavens. Wij willen het gebruik van verplichte landbouwpasseerhavens in de toekomst evalueren. Op de N825 bereiden wij ook landbouwpasseerhavens voor, het is wenselijk om beide projecten dan gelijktijdig te evalueren.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het inpassingsplan.

3 Wijzigingen aan het inpassingsplan

Op basis van de zienswijzen hebben we enkele aanpassingen doorgevoerd aan de toelichting van het inpassingsplan:

- Duidelijker maken wat deellocatie 1, 2, 3 en 4 betreft
- Rapport Sweco toegevoegd

Ambtshalve hebben wij ook enkele aanpassingen doorgevoerd:

- Water. De tekst over waterberging (paragraaf 5.10 van de toelichting) is aangevuld.
- Archeologie. De bijlage 5 Archeologisch onderzoek is toegevoegd. De toelichting bij het onderdeel archeologie (5.10) is hierop ook aangepast.
- Zienswijzen. De zienswijzeronde is toegevoegd aan hoofdstuk 8 van de toelichting.

Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl