



MER N345 Rondweg Voorst

Deelrapport Ruimtelijke Ordening en Economie

Provincie Gelderland

10 oktober 2011

Definitief

Documenttitel	MER N345 Rondweg Voorst Deelrapport Ruimtelijke Ordening en Economie
Verkorte documenttitel	MER N345 Voorst Ruimtelijke Ordening en Economie
Status	Definitief
Datum	10 oktober 2011

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1	INLEIDING
1.1	Aanleiding
1.2	Doelstelling
1.3	Leeswijzer
2	WERKWIJZE EN UITGANGSPUNTEN
2.1	Inleiding
2.2	Beleidskader
2.3	Beoordelingskader en werkwijze
2.4	Afbakening en uitwerking alternatieven
2.5	Afbakening plan- en studiegebied
3	EFFECTANALYSE
3.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling
3.2	Westelijke rondweg
3.3	Oostelijke rondweg
3.4	Effectbeoordeling
3.5	Verdiepte aanleg oostelijke rondweg
4	MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN
4.1	Mitigerende maatregelen
4.2	Compenserende maatregelen
4.3	Effectbeoordeling inclusief mitigerende maatregelen
5	LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET TOT EVALUATIE
5.1	Leemten in kennis
5.2	Aanzet tot evaluatie
BIJLAGE 1	
Bestemmingsplankaart Dorp Voorst 2010	

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) maar doorsnijdt in de huidige situatie de dorpskern van Voorst. Het doorgaande verkeer op de weg leidt tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid in Voorst, vooral ten aanzien van de barrièrewerking in de kern en geluidoverlast. Verder zijn er op de N345 in Voorst knelpunten betreffende de verkeersveiligheid aanwezig. De provincie Gelderland wil de problemen op de Rijksstraatweg (N345) door Voorst oplossen. Op 16 februari 2011 hebben Provinciale Staten daarom besloten om een milieueffectrapportage uit te voeren naar een rondweg ten westen en ten oosten van Voorst.

Ten behoeve van de realisatie van een rondweg wil de provincie een inpassingsplan opstellen. Aan het besluit over het provinciale inpassingsplan voor een rondweg is een m.e.r.-plicht (milieueffectrapportage) gekoppeld. In het milieueffectrapport (MER) zijn de resultaten van het onderzoek in het kader van de m.e.r. beschreven. Het milieueffectrapport (MER) biedt daarmee de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de tracékeuze en de uitwerking van de voorkeursoplossing en het inpassingsplan. Het onderzoek in de m.e.r. is uitgesplitst naar verschillende aspecten. Het voorliggende deelrapport beschrijft het onderzoek in het kader van het aspect ruimtelijke ordening en economie.

1.2 Doelstelling

1.2.1 Doel van het project

De provincie Gelderland heeft voor de problemen in Voorst de volgende doelstellingen voor ogen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid in de bebouwde kom van Voorst, door:
 - Het verminderen van de barrièrewerking en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N345 in Voorst;
 - Het oplossen van geluidknelpunten (woningen met geluidbelasting hoger dan 63 dB);
 - verminderen aantal woningen met een geluidbelasting boven de 48 dB (voorkeursgrenswaarde);
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Voorst;
- Het waarborgen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van het verkeer op de N345.

De kern van de problematiek wordt echter gevormd door de leefbaarheidproblemen in Voorst. Zowel verbetering van de oversteekbaarheid, de verkeersveiligheid als het verminderen van de geluidoverlast worden bereikt door het verlagen van de verkeersintensiteiten op de N345 in Voorst.

1.2.2 Doel van dit rapport

Het doel van dit rapport en het onderliggende onderzoek is om een bijdrage te leveren aan de benodigde informatie die nodig is om het milieubelang een volwaardige plaats in

de besluitvorming te geven. Dit rapport richt zich op het bieden van de benodigde informatie ten aanzien van het aspect ruimtelijke ordening en economie.

1.3 Leeswijzer

Elk deelrapport is als volgt gestructureerd:

- In hoofdstuk 2 zijn de werkwijze en uitgangspunten toegelicht. Daarbij wordt tevens ingegaan op het vigerende beleid en het beoordelingskader.
- In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van het feitelijke onderzoek beschreven. Op basis van de effectanalyse zijn de alternatieven onderling vergeleken en zijn de alternatieven beoordeeld.
- In hoofdstuk 4 zijn eventuele mitigerende en compenserende maatregelen beschreven, ter verzachting of compensatie van eventuele negatieve effecten die blijken uit het onderzoek. Tevens zijn de alternatieven inclusief mitigerende en compenserende maatregelen beoordeeld.
- In hoofdstuk 5 zijn leemten in kennis en (aanbevelingen voor) een aanzet tot evaluatie beschreven.

2 WERKWIJZE EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het volgende:

- Beleidskader betreffende ruimtelijke ordening & economie;
- Beoordelingskader en werkwijze;
- Afbakening studiegebied;
- Afbakening en uitwerking alternatieven.

2.2 Beleidskader

2.2.1 Inleiding

Het beleid betreffende ruimtelijke ordening & economie splitst zich uit naar nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Het relevante beleid op elk niveau is hieronder kort beschreven.

2.2.2 Nota Ruimte

Eind 2000 heeft het kabinet de PKB deel 1 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening vastgesteld, deze is echter na inspraak vervangen door de Nota Ruimte (VROM, LNV, V&W, EZ, 2004) als PKB deel 3.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid in de Nota Ruimte is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. In dat kader zijn de volgende algemene doelen opgesteld:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- wegnemen ruimtelijke knelpunten voor economische groei;
- krachtige steden en een vitaal platteland;
- benutten bestaande kansen en mogelijkheden, aanpak achterstanden;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van veiligheid;
- water als structurerend principe integraal onderdeel van ruimtelijke planvorming.

De Nota Ruimte gaat uit van een zogenoemde lagenbenadering (ondergrond, netwerken, occupatie) voor de ruimtelijke ontwikkeling. Iedere laag heeft haar specifieke bijdrage aan integrale ruimtelijke ontwikkeling, er is niet één laag het belangrijkste. De Nota Ruimte gaat in deze benadering uit van een bepaalde basiskwaliteit als ondergrens voor alle ruimtelijke plannen. De basiskwaliteit economie, infrastructuur en verstedelijking bestaat onder andere uit de volgende aspecten:

- voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor alle functies;
- bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten;
- bundelingsbeleid en ruimtelijke inpassing van (hoofd)infrastructuur;
- locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen;
- balans tussen rood en groen/blauw;
- groen in en om de stad;
- overige infrastructuur en bijbehorende ruimtelijke reserveringen;
- milieuregelgeving;
- externe veiligheid.

De Nota 'Pieken in de Delta' (EZ, 2004) bevat de gebiedgerichte economische agenda voor de komende jaren (2006-2010) die in breder verband ook vastgelegd is in de Nota Ruimte. Pieken in de Delta is een regiogerichte nota die de economische groei in alle regio's wil stimuleren. Door knelpunten weg te nemen kan de overheid nieuwe economische kansen scheppen. De Nota constateert dat meer dan 20% van de bestaande oppervlakte aan bedrijventerreinen is verouderd. De kwaliteit van deze bedrijventerreinen voldoet niet meer aan de eisen van bedrijven (uitbreiding, bereikbaarheid, parkeervoorzieningen) of aan maatschappelijke eisen (landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, externe veiligheid, lawaai en stank). Het ministerie geeft in een Actieplan Bedrijventerreinen aan hoe ze deze kwalitatieve en kwantitatieve knelpunten voor bedrijventerreinen willen aanpakken. Kern van de aanpak is de expliciete keuze voor vijftig topprojecten waarvoor mensen en middelen beschikbaar worden gesteld. Het gaat daarbij zowel om herstructurering van verouderde terreinen als om aanleg van nieuwe. Bedrijventerrein "De Mars" in Zutphen is aangeduid als een topproject herstructurering bedrijventerrein.

2.2.3 Ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit geactualiseerd. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De forse bezuinigingsopgave maakt dat er scherp geprioriteerd moet worden. Tot 2020 realiseert het Rijk geplande investeringen met kracht in heel Nederland. Al geplande investeringen in het infrastructuurnetwerk worden gerealiseerd en integrale, grootschalige gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet. Daarnaast worden nieuwe projecten opgestart.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Het Rijk benoemt nog rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt voor heel Nederland. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Door het introduceren van een nieuwe bereikbaarheidsindicator wordt tevens meer regionaal maatwerk mogelijk.

2.2.4 Provinciaal beleid

Het Streekplan Gelderland 2005 hanteert de volgende uitgangspunten ten aanzien van ruimtelijk beleid en ruimtegebruik:

- regionale inzet voor efficiënte en effectieve besluitvorming over ruimtelijke plannen;

- versterking ruimtelijke kwaliteit:
 - water en ruimtegebruik;
 - bundeling infrastructuur en ruimtegebruik;
 - bundeling stedelijke functies – stedelijke netwerken.

Ruimtelijke kwaliteit is een complex begrip dat op alle schaalniveaus aan de orde is. Het heeft betrekking op de betekenissen die aan kenmerken van de ruimte kunnen worden ontleend. Het geheel aan kenmerken kan daarbij worden uitgedrukt in de begrippen 'gebruikswaarde', 'belevingswaarde' en 'toekomstwaarde'. Om ruimtelijke veranderingen te laten bijdragen aan een duurzame ontwikkeling wordt in het streekplan de lagenbenadering uit de Nota Ruimte gehanteerd. Een goede wisselwerking tussen deze lagen is bepalend voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunt is verder dat de provincie haar ruimtelijk beleid toespitst op specifieke kenmerken en kwaliteiten die op provinciaal niveau van belang zijn. Dat is het schaalniveau waarop het streekplan wettelijk een kaderstellende rol vervult in de afstemming van gemeentelijke ruimtelijke plannen. De selectieve beleidsinzet op zaken die van provinciaal belang zijn, is vertaald in de volgende tweeledige provinciale ruimtelijke hoofdstructuur:

- Het rode raamwerk, zijnde hoogdynamische functies samenhangend met de hoofdinfrastructuur en intensieve vormen van ruimtegebruik;
- Het groenblauwe raamwerk, zijnde laagdynamische ruimtelijke functies, zoals de ecologische hoofdstructuur en waardevolle open gebieden.

Buiten de provinciale ruimtelijke hoofdstructuur bevindt zich het multifunctionele gebied, dat het grootste deel van de provincie beslaat. Dit gebied omvat de steden, dorpen, buurtschappen buiten de provinciaal ruimtelijke hoofdstructuur, waardevolle landschappen en het multifunctioneel platteland. In het provinciaal planologisch beleid wordt op deze gebieden geen expliciete provinciale sturing gericht.

De doelstellingen ten aanzien van de provinciaal ruimtelijke hoofdstructuur zijn toegespitst op de hierboven vermeldde drie zones:

- behoud en ontwikkeling van het groenblauwe raamwerk, door onder meer:
 - bescherming van ecologische kerngebieden en waardevolle open gebieden;
 - de realisering van ecologische verbindingzones.
- ontwikkeling van sterke, aantrekkelijke en goed bereikbare stedelijke netwerken (waaronder de Stedendriehoek), met als belangrijke belangen en doelen:
 - bereikbaarheid in (boven)regionaal en (inter)nationaal verband;
 - behoefte aan regionale bedrijventerreinen accommoderen in aansluiting op infrastructurele knooppunten;
 - zorgen voor voldoende recreatie en groen in en om de steden;
- ontwikkeling van multifunctioneel gebied, met als belangrijke doelen:
 - accommoderen van nieuwe economische dragers;
 - inspelen op regionale structuurkenmerken.

In het studiegebied ligt geen landelijke reservering. In het streekplan van de provincie Gelderland is een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opgenomen die gedeeltelijk in het studiegebied ligt. Tevens zijn er op en rondom de Voorsterbeek zoekruimtes voor waterberging aangegeven (zowel ten westen als ten oosten van Voorst).

2.2.5 Regionaal beleid

De Regio Stedendriehoek heeft in maart 2002 de discussienota 'Ruimtelijke perspectieven Stedendriehoek 2030' (Stedendriehoek, 2002) gepresenteerd, met een verkenning van de ontwikkelingen. In dat kader zijn een tweetal ruimtelijke perspectieven beschreven als eerste stap naar een regionale structuurvisie. In februari 2004 is vervolgens de notitie 'Ruimtelijk Structuurbeeld Stedendriehoek 2030' (Stedendriehoek, 2004) uitgebracht. In deze notitie zijn de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van De Stedendriehoek samengevat. De notitie is vertaald in de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (2007). Onderstaand is een globale beschrijving van de inhoud van deze structuurvisie opgenomen.

De Stedendriehoek kiest in de structuurvisie een aantal ruimtelijke onderwerpen waaraan vervolgens een aantal opgaven zijn gekoppeld (bron: samenvatting regionale structuurvisie 2030):

- Toekomst van het landelijke gebied:
 - Het oplossen van problemen met wateroverlast in combinatie met ecologisch herstel;
 - Het oplossen van de dalende economische vitaliteit van de landbouw door onder meer verbreding van de landbouw (functiemenging).
- Externe en interne bereikbaarheid:
 - Prioriteit voor de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Deventer;
 - Verbetering van de doorstroming en leefbaarheid op en langs de N348 en N345, in combinatie met de omlegging Voorst en Zutphen de Hoven.
- Wonen, werken, recreatie:
 - Herstructurering en inbreiding van woningen in de binnenstedelijke randzones;
 - Intensiveren en herontwikkelen van de dorpen en afronding van bestaande dorpsstructuren voor het realiseren van hun autonome woningbehoefte;
 - Een betere toegankelijkheid van het landelijke gebied door aanleg van een recreatief netwerk van wandel-, fiets- en ruiterspaden.
- Vitale economische structuur:
 - Verbreding naar een meer kennisintensieve economie;
 - Differentiatie van het aanbod van bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

2.2.6 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke beleid voor het gebied rond Voorst is vastgelegd in de toekomstvisie Voorst, de dorpsvisie Voorst, het bestemmingsplan buitengebied en het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010. Een uitgebreide beschrijving van de inhoud van deze plannen is opgenomen in paragraaf 3.1 (over de huidige situatie en autonome ontwikkeling in en om Voorst). Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste doelen in deze plannen.

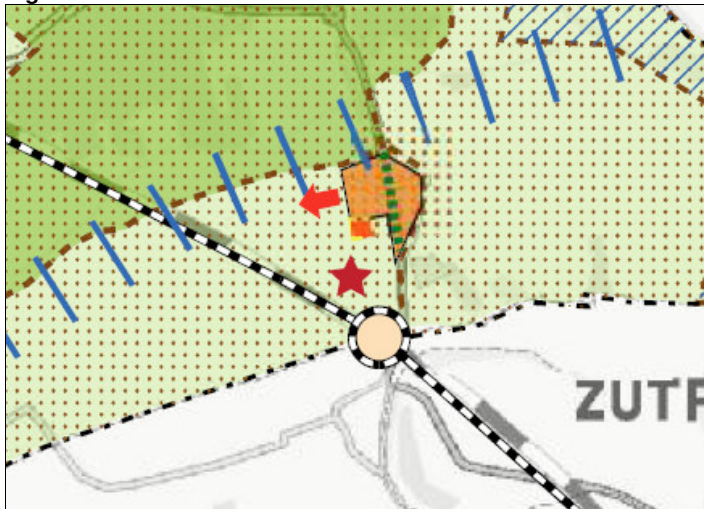
Toekomstvisie Voorst

De toekomstvisie van de gemeente Voorst is het visievormende beleidskader voor het lokale ruimtelijke beleid van de gemeente Voorst. Het dient verschillende doelen, waaronder: het formuleren van een kader voor toekomstig gemeentelijk ruimtelijk beleid en het aangaan van de discussie over ruimtelijke ontwikkelingen binnen Stedendriehoekverband en daarmee indirect ook binnen de provincie. De zogenaamde

“Voorster ambitie” is de aanpassing van de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen aan het karakter van en de sfeer binnen de gemeente Voorst met als doel onder meer het versterken van de Voorster identiteit en het leveren van een bijdrage aan de leefbaarheid van kern en platteland. Per kern is vervolgens in de visie een ruimtelijke koers beschreven, dat onder meer bestaat uit het volgende:

- Een woningbouwprogramma met zoeklocaties vooral aan de (noord)westkant.
- Nader onderzoek naar een nieuwe verbinding en afwaardering en herinrichting van de Rijksweg.

Figuur 2.1: uitsnede kaart toekomstvisie Voorst



Rode pijl: indicatieve ontwikkelingsrichting wonen en werken.

Oranje vlek: locatie in ontwikkeling.

Blauwe onderbroken band: ecologische verbingszone.

Dorpsvisie Voorst

Door de gemeente Voorst is de dorpsvisie opgesteld om invulling te geven aan de structuurvisie voor de Stedendriehoek. Het is tevens onderdeel van het uitvoeringsprogramma in de Toekomstvisie Voorst. De dorpsvisie is geen wettelijk bindend plan. Wel geeft de dorpsvisie weer hoe de gemeente denkt over de toekomstige inrichting van het dorp. Hierbij zijn als uitgangspunt zogenaamde belangrijke maatschappelijke ruimten aangewezen. Het betreft daarbij voornamelijk het gebied van de Voorster Klei (ten oosten van Voorst) alsook de als groene kamers te beschouwen buurtschappen aan de flank van de es (ten westen van Voorst). In deze gebieden kan op grond van de dorpsvisie geen sprake zijn van nieuwe ontwikkelingen. Zie onderstaand kader over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor Voorst, zoals verwoord in de Dorpsvisie.

De richting waarin deze ruimte (voor woningbouw) moet worden gezocht, is aangegeven in de Regionale Structuurvisie Voorst 2030 en de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst. Daarbij wordt vooral naar het gebied ten westen van het dorp en de Rijksstraatweg gekeken. Het gebied ten oosten van Voorst, de Voorster Klei, heeft zodanige landschappelijke en cultuurhistorische waarden en speelt daarbij ook een rol in het kader van Ruimte voor de Rivier, dat woningbouw hier zowel niet wenselijk als mogelijk is. Aan de noord- en zuidoostzijde liggen landgoed Beekzicht en de Voorsterbeek. Ook hier is een verdere uitbreiding van het dorp niet wenselijk.

Het gebied van de Voorster Enk lijkt dan het aangewezen gebied in de zoektocht naar nieuwe woningbouwlocaties. Daarbij zal recht moeten worden gedaan aan de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden. (...) Wel heeft er landschappelijk een verschraling plaatsgevonden. Het is wenselijk hier het landschap te versterken, maar verder deze buurtschappen in de open ruimte te laten op de grens van enk en (voormalige) gras- en hooilanden.

Bron: Dorpsvisie pagina 22.

In de Dorpsvisie wordt gesproken over afwaardering van de bestaande N345, naar een weg met een verblijfsfunctie: *“Met een afwaardering van de Rijksstraatweg ontstaat de mogelijkheid in het dorp om tot een centrumgebied te komen. Dit is de locatie voor de toekomst om tot een clustering van voorzieningen en detailhandel te komen”* (Dorpsvisie, pagina 25). Voor afwaardering van de Rijksstraatweg dient de N345 om het dorp te worden geleid.

In paragraaf 3.1.2 (effectbeschrijving van de autonome ontwikkeling) is nader ingegaan op de inhoud van de Dorpsvisie Voorst.

Bestemmingsplan buitengebied

In het vigerende bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Voorst is het agrarische gebied ten oosten van Voorst opgenomen als gebied met agrarische functie en als landschapselement. Het gebied ten westen van Voorst heeft alleen een agrarische bestemming. De bestemming landschapselement kent in het bestemmingsplan de volgende omschrijving: *“de betreffende gronden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de landschappelijke waarde, zoals deze tot uitdrukking komt in de voorkomende landschapselementen (houtwallen, singels, hagen en bosjes) afzonderlijk en als samenhangend onderdeel van de (oorspronkelijke/cultuurhistorische) landschapsstructuur”*.

Er is ten tijde van schrijven een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding.

Bestemmingsplan Dorp Voorst 2010

Het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 is vooral een behoudend plan, er zijn in het plan enkele locaties voor functiewijziging of inbreiding aangegeven.

2.3 Beoordelingskader en werkwijze

2.3.1 Inleiding

Op basis van het vigerende beleid en de doelstellingen van het project zullen de alternatieven ten aanzien van het aspect ruimtelijke ordening & economie op de volgende criteria worden beoordeeld:

- Ruimtebeslag;
- Ontstaan van functioneel beperkte gebieden;
- Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- Economie.

Door middel van bovenstaande criteria is het aspect economie grotendeels integraal onderdeel gemaakt van het beoordelingskader. Door middel van het criterium ruimtebeslag kan namelijk worden bepaald welke (economische) functies er verloren gaan door aanleg van een rondweg. Door middel van de overige criteria kan in kaart worden gebracht welke kansen of beperkingen er zijn voor de uitvoering en/of ontwikkeling van (economische) functies. Om dubbeltelling te voorkomen is het aspect economie daarom alleen afzonderlijk beschouwd ten aanzien van reistijdwinst en de ontwikkeling van de middenstand in Voorst.

Om de alternatieven op bovenstaande criteria te kunnen toetsen, zijn de criteria verder uitgewerkt naar subcriteria en concrete (meetbare) indicatoren, zie onderstaande tabel.

Tabel 2.1: beoordelingskader ruimtelijke ordening & economie

Criterion	Subcriterium	Meeteenheid/indicator	Werkwijze/methode
Ruimtebeslag	Toe- of afname van woongebied	Oppervlakte (ha)	Kwantitatief
		Aantal woningen	Kwantitatief
	Toe- of afname van bedrijventerrein	Oppervlakte (ha)	Kwantitatief
	Toe- of afname van landbouwgebied	Oppervlakte (ha)	Kwantitatief
	Toe- of afname van recreatiegebied	Oppervlakte (ha)	Kwantitatief
	Doorsnijding van kabels en leidingen	Aantal en soort	Kwantitatief
Ontstaan van functioneel beperkte gebieden.	Ontstaan van functioneel gehinderde woongebieden.	Kwaliteit van ontsluiting, doorsnijding van routes, ruimtelijke impact	Kwalitatief
	Ontstaan van functioneel gehinderde werkgebieden.	Kwaliteit van ontsluiting, doorsnijding van routes, ruimtelijke impact	Kwalitatief
	Ontstaan van functioneel gehinderde landbouwgebieden.	Kwaliteit van ontsluiting, doorsnijding van routes, ruimtelijke impact	Kwalitatief
	Ontstaan van functioneel gehinderde recreatiegebieden.	Kwaliteit van ontsluiting, doorsnijding van routes, ruimtelijke impact	Kwalitatief
Kansen voor	Ontstaan van restgebieden.	Oppervlakte (ha)	Semi-kwantitatief

Criterium	Subcriterium	Meeteenheid/indicator	Werkwijze/methode
ruimtelijke ontwikkelingen.	Kansen voor ontwikkelingen en toetsing aan beleidsvisies.	Doelen in dorpsvisie Voorst en overig beleid	Kwalitatief
Economie	Kwaliteit van de regionale verbinding	Reistijdwinst	Kwantitatief (minuten)
		Uitstraling	Kwalitatief
	Ontwikkeling van de middenstand in Voorst	Omzet	Kwalitatief

Hieronder zijn de bovenstaande criteria toegelicht.

2.3.2 Ruimtebeslag

Een weg heeft, afhankelijk van het ontwerp, een bepaald ruimtebeslag. Op het moment dat een nieuwe weg wordt aangelegd of een bestaande weg wordt verbreed, neemt het ruimtebeslag van wegen toe. Omdat vrijwel alle grond in Nederland is bestemd voor een bepaalde functie, gaat het ruimtebeslag van een nieuwe weg in de meeste gevallen ten koste van een bestaande functie. Met het criterium ruimtebeslag wordt onderzocht hoeveel hectare woongebied, bedrijventerreinen, recreatiegebied en/of landbouwgebied verloren gaat ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van de aanleg de tracéalternatieven.

De effecten op dit criterium zijn bepaald op basis van bureaustudie. Daartoe zijn de bestaande ruimtelijke functies in kaart gebracht, op basis van topgrafische kaarten en bestemmingsplannen van de gemeente Voorst. Voor de autonome ontwikkeling zijn hieraan relevante ruimtelijke plannen met een 'harde' planstatus aan de kaart toegevoegd. De harde status wil zeggen dat de ruimtelijke plannen met goed gevolg de planologische procedure hebben doorlopen. De nieuwe kaart van Nederland (www.nieuwekaartvannederland.nl) is hierbij gebruikt als eerste indicatie voor de relevante ruimtelijke ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen zijn afgestemd met de gemeente Voorst.

2.3.3 Ontstaan van functioneel beperkte gebieden

Door de aanleg-/verbreding van een weg kunnen ongewenste effecten optreden waardoor gebieden beperkt kunnen worden in het optimaal functioneren. Voor vooral woon- en landbouwgebieden wordt geanalyseerd in hoeverre zij nadelige effecten ondervinden als gevolg van de westelijke of oostelijke rondweg. Hierbij wordt niet ingegaan op bijvoorbeeld de aspecten lucht- en geluidskwaliteit omdat de effecten in dat kader al zijn beschreven in de relevante deelrapporten. In dit onderzoek wordt op kwalitatieve wijze bekeken in hoeverre de functie onder druk komt te staan door de fysieke komst van de weg. Bij de effectbepaling is per functie gekeken naar de kwaliteit van ontsluiting van gebieden, de doorsnijding van routes, de ruimtelijke impact door aanpassing van de weg en als gevolg daarvan mogelijke beperking van de woon- of werkfunctie, recreatieve functie of landbouwfunctie.

Een verbetering van de woon/werkfunctie is mogelijk indien een woon/werkgebied wordt aangesloten op het ontsluitende wegennet, waardoor de bereikbaarheid van het woon- of werkgebied kan verbeteren. Ontsluiting, bereikbaarheid en uitstraling zijn aspecten die vooral in het functioneren van bedrijventerreinen een duidelijke rol spelen. Onderzocht is in hoeverre de weg fysiek invloed heeft op de bereikbaarheid van de bestaande en geplande bedrijventerreinen.

2.3.4 Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen

Onder “kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen” wordt ten eerste verstaan het ontstaan van restgebieden door de nieuwe infrastructuur (feitelijk een bedreiging). Dat zijn gebieden die hun functie verliezen als gevolg van de realisatie van de infrastructuur en waarbinnen de ontwikkeling van (nieuwe) functies (wonen, werken, landbouw of recreatie) niet mogelijk is door de nabijheid van de weg. Hierbij is opnieuw voornamelijk gebruik gemaakt van kaarten en ontwerptekeningen. Op basis daarvan kunnen (oppervlaktes van) restruimtes worden bepaald, waarbinnen geen functies ontplooid kunnen worden.

Ten tweede worden er in de autonome ontwikkeling in het studiegebied nieuwe functies ontwikkeld of uitgebreid. Een deel van deze initiatieven hebben nu nog echter een ‘zachte’ status. Dit betekent dat deze initiatieven nog geen definitieve planologische procedure met goed gevolg hebben doorlopen. Bij dit criterium wordt aangegeven welke kansen de verschillende alternatieven bieden voor dergelijke ‘zachte’ ontwikkelingen in het studiegebied. Concrete aandacht is er daarbij voor de aangegeven ontwikkelingen en doelstellingen in de Dorpsvisie Voorst.

2.3.5 Economie

Door realisatie van een rondweg om Voorst kunnen er verschillende economische effecten optreden, zowel op lokale als regionale schaal. Op regionale schaal kunnen de volgende effecten zich voordoen:

- Door realisatie van nieuwe infrastructuur kunnen er reistijdwinsten ontstaan.
- Door realisatie van een verbinding zonder obstakels of verstoringen (zoals (erf)aansluitingen of parkeervoorzieningen langs de weg) kan er een positief bereikbaarheidseffect optreden omdat de uitstraling van de weg verbetert. Dit effect is echter moeilijk meetbaar (want subjectief).

Op lokale schaal kunnen zich de volgende effecten voordoen:

- effecten op de omzet van de middenstand in Voorst, door een wijziging van de verkeersintensiteiten op de Rijksstraatweg;
- effecten op de recreatieve en toeristische waarde van de kern en de gebieden rondom Voorst kunnen leiden tot effecten op de middenstand in de toeristische en recreatieve sector in Voorst;
- ontstaan van mogelijkheden voor de ontwikkeling van een centrumgebied in Voorst. In een dergelijk centrumgebied kunnen voorzieningen, detailhandel en horeca worden geclusterd. Door de onderlinge nabijheid en de realisatie van een verkeersluw centrumgebied, kan er profijt ontstaan voor de middenstand in Voorst.

Eventuele reistijdwinsten zijn kwantitatief in kaart gebracht, op basis van het deelonderzoek Verkeer & Vervoer. De uitstraling van de verbinding is kwalitatief (op beschouwende wijze) in kaart gebracht. Effecten op de middenstand zijn kwalitatief in kaart gebracht, met nadrukkelijk aandacht voor de bestaande economische structuur en ambities zoals beschreven in de dorpsvisie Voorst. Er is geen goede kwantitatieve informatie beschikbaar over de relatie tussen een rondweg en economische effecten in een dorpskern.

2.4 Afbakening en uitwerking alternatieven

2.4.1 Inleiding

In de Verkenning N345 Voorst (tot december 2010) heeft er een brede afweging plaatsgevonden van een groot aantal mogelijk oplossingsrichtingen. Op basis van de verkenning heeft de provincie besloten om een westelijke en oostelijke rondweg nader te onderzoeken in de milieueffectrapportage. Tevens wordt het zogenaamde referentiealternatief onderzocht. Dit alternatief heeft alleen instrumentele functie en beschrijft de autonome ontwikkeling in Voorst tot 2020, waarbij de vorm en functie van de N345 door Voorst ongewijzigd blijven. De nieuwe tracés om Voorst worden vergeleken met dit referentiealternatief.

2.4.2 Referentiealternatief (autonome ontwikkeling)

In het referentiealternatief vinden er geen aanpassingen aan de N345 plaats, behoudens onderhoudmaatregelen. In het referentiealternatief zijn wel de autonome ontwikkelingen tot 2020 opgenomen, zodat de effecten van de westelijke en oostelijke rondweg met dit alternatief kunnen worden vergeleken. Autonome ontwikkelingen tot 2020 betreffen vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele plannen in en om Voorst en in de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) en ruimtelijke en demografische ontwikkelingen die naar verwachting zullen plaatsvinden, maar die nog niet zijn vastgesteld. Deze ontwikkelingen zijn afgestemd met de relevante gemeentes.

2.4.3 Westelijke rondweg

Het alternatief 'westelijke rondweg' wijkt af van het referentiealternatief door de realisatie van een westelijke rondweg om Voorst. Voorafgaand aan het onderzoek in de m.e.r. is de westelijke rondweg tot het niveau van conceptontwerp uitgewerkt, waarbij op basis van de beschikbare kennis het verloop van het tracé is uitgewerkt, alsook eventuele kruisingen en landschappelijke en akoestische inpassingmaatregelen (verdieping, beplanting etc.).

Figuur 2.2: conceptontwerp westelijke rondweg Voorst



De conceptontwerpen zijn de objecten van studie in het voorliggende onderzoek. Na uitvoering van het onderzoek kunnen beide ontwerpen mogelijk worden geoptimaliseerd, ten behoeve van gunstiger effecten op één of meer aspecten. Voor een uitgebreide beschrijving en onderbouwing van het conceptontwerp van de westelijke rondweg wordt verwezen naar de ontwerpnotitie (bijlage bij het MER).

De meest in het oog springende kenmerken van de westelijke rondweg zijn de volgende elementen:

- Westelijke rondweg om Voorst met functie gebiedsontsluitingsweg, 1x2 rijstroken, maximumsnelheid 80 km/u en een verbod voor langzaam verkeer (bromfiets/fiets- en landbouwverkeer);
- Afwaardering van de Rijksstraatweg in Voorst naar erftoegangsweg 30 km/u;
- Noordelijke en zuidelijke aansluiting van de rondweg op de bestaande Rijksstraatweg door middel van rotondes;
- Bypass op de noordelijke aansluiting voor de richting Apeldoorn → Zutphen;
- Iets verlaagde ligging van de rondweg tussen de Kruisweg en de Klarenbeekse weg;
- Viaduct in de Enkweg;
- Omleiding van andere gekruiste wegen door middel van parallelwegen naar de noordelijke en zuidelijke aansluiting en viaduct in de Enkweg;
- Asverschuiving van de noordelijke tak op de noordelijke aansluiting. De bestaande N345 wordt een parallelweg ter ontsluiting erven langs de weg. De Klarenbeekseweg (buitengebied) wordt omgeleid naar deze parallelweg

2.4.4 Oostelijke rondweg

Ook het alternatief 'oostelijke rondweg' is uitgewerkt tot conceptontwerp waarin het verloop van het tracé is uitgewerkt, alsook eventuele kruisingen en landschappelijke en akoestische inpassingmaatregelen (verdieping, beplanting etc.).

De meest in het oog springende kenmerken van de oostelijke rondweg zijn de volgende:

- Oostelijke rondweg om Voorst met functie gebiedsontsluitingsweg, 1x2 rijstroken, maximumsnelheid 80 km/u en een verbod voor langzaam verkeer (bromfiets/fiets- en landbouwverkeer);
- Afwaardering van de Rijksstraatweg in Voorst naar erftoegangsweg 30 km/u;
- Noordelijke en zuidelijke aansluiting van de rondweg op de bestaande Rijksstraatweg door middel van rotondes;
- Fietstunnel in de Voorsterklei;
- Omleiding van de Voorsterklei voor het gemotoriseerde verkeer via een parallelweg naar de noordelijke aansluiting;
- Omleiding van de Bongerdskamp voor alle verkeer via een parallelweg naar de noordelijke tak van de zuidelijke aansluiting (Rijksstraatweg);
- Asverschuiving van de noordelijke tak op de noordelijke aansluiting. De bestaande N345 wordt een parallelweg ter ontsluiting erven langs de weg.

Figuur 2.3: conceptontwerp oostelijke rondweg Voorst



2.5 Afbakening plan- en studiegebied

2.5.1 Plangebied

Het plangebied is voor elke deelstudie gelijk en betreft het gebied waarin de voorgenomen activiteit plaats zal vinden. Voor wat betreft deze milieueffectrapportage is er feitelijk sprake van twee plangebieden: één ten westen en één ten oosten van Voorst.

2.5.2 Studiegebied

Het studiegebied kan per aspect en deelonderzoek wisselen. Het studiegebied is het gebied waarin naar verwachting de effecten van de voorgenomen activiteit zullen plaatsvinden. Voor het deelaspect ruimtelijke ordening wordt het studiegebied gevormd door het plangebied en de aangrenzende gebieden (functies).

3 EFFECTANALYSE

3.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

3.1.1 Huidige situatie

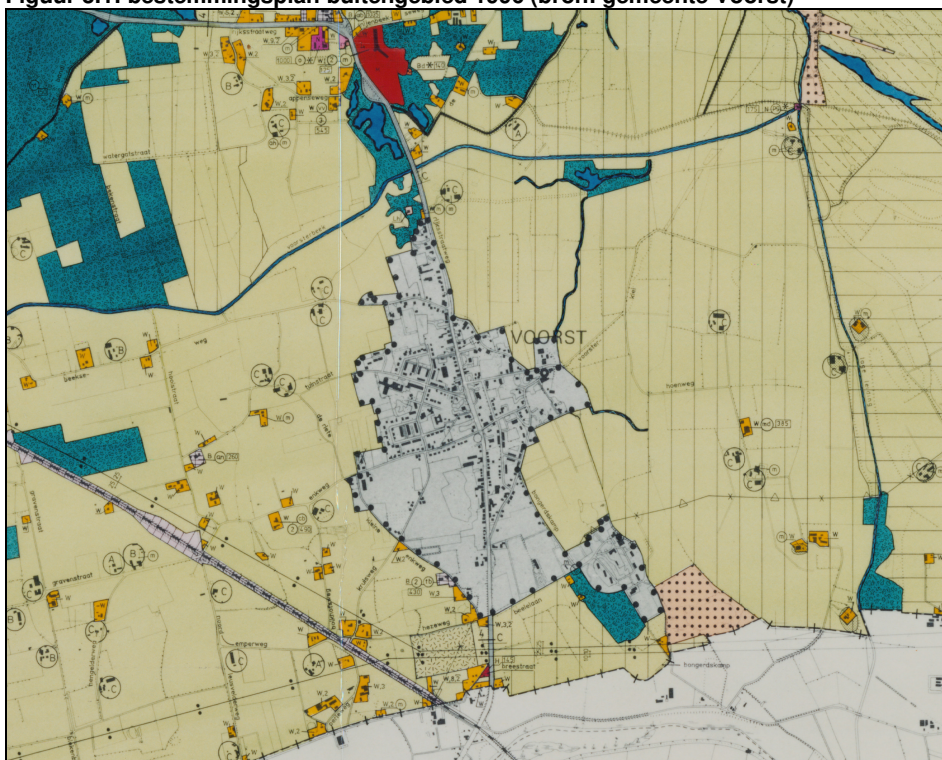
Voor de huidige situatie zijn de volgende bestemmingsplannen relevant:

- Bestemmingsplan buitengebied 1996;
- Bestemmingsplan Dorp Voorst 2010.

Wat betreft het bestemmingsplan buitengebied zijn in februari 2010 de werkzaamheden begonnen voor het nieuwe bestemmingsplan buitengebied. De planning is erop gericht dat de gemeenteraad het bestemmingsplan buitengebied in 2012 kan vaststellen. Wat betreft het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 wordt ook ingegaan op de relatie tot de dorpsvisie Voorst (zie ook de beschrijving van de autonome ontwikkeling).

Onderstaande figuur geeft een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan buitengebied weer.

Figuur 3.1: bestemmingsplan buitengebied 1996 (bron: gemeente Voorst)



Op basis van bovenstaand bestemmingsplan kan het volgende worden vastgesteld met betrekking tot de huidige situatie:

- Ten westen van Voorst is er overwegend sprake van de bestemming “agrarisch cultuurgebied” met daarin agrarische bedrijven en kleine gebieden met woondoeleinden;
- Het gebied ten oosten van Voorst onderscheidt zich door de bestemming “landschapselement” bovenop de overwegend agrarische bestemming (door middel van verticale arcering in bovenstaande figuur aangegeven);

- Er is sprake van verspreide gebieden met de bestemming “bos” aan beide zijden van de kern en ten noorden van de kern, aan de westelijke zijde van de N345 (door middel van groene vlekken in de plankaart aangegeven).

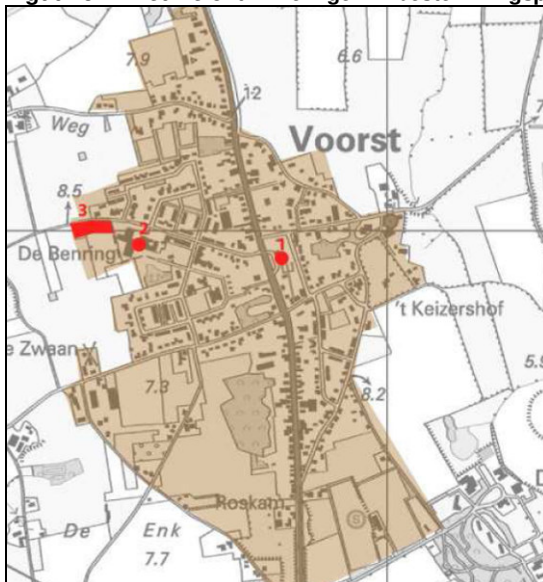
De bestemming landschapselement kent in het bestemmingsplan de volgende omschrijving: *“de betreffende gronden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de landschappelijke waarde, zoals deze tot uitdrukking komt in de voorkomende landschapselementen (houtwallen, singels, hagen en bosjes) afzonderlijk en als samenhangend onderdeel van de (oorspronkelijke/cultuurhistorische) landschapsstructuur”*.

Het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 heeft betrekking op de kern Voorst. Hieronder zijn de bestemmingen in het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 weergegeven.

Het bestemmingsplan 'Dorp Voorst 2010' is in hoofdzaak een beherend plan. Dit betekent dat het plan zorg draagt voor een actuele planologische regeling van de bestaande situatie. Bestaande rechten en plichten uit de vigerende regeling worden zoveel mogelijk overgenomen en waar nodig aangepast aan de eisen en wensen van deze tijd. Het bestemmingsplan 'Dorp Voorst 2010' is voor een klein deel een ontwikkelend plan. Een aantal inbreidingen of functiewijzigingen krijgt, waar mogelijk en wenselijk, een plek binnen het bestemmingsplan. Het gaat dan om de volgende inbreidingen en bestemmingswijzigingen (zie ook onderstaande figuur):

- Bestemmingswijziging Rabobankkantoor;
- Bestemmingswijziging de Benring;
- Bouw van 10 woningen aan de Tuinstraat/Dillestraat.

Figuur 3.2: nieuwe ontwikkelingen in bestemmingsplan Dorp Voorst 2010



In de Dorpsvisie Voorst is een woningbouwprogramma opgenomen tot 2030. Dit woningbouwprogramma wordt grotendeels door middel van uitbreidingslocaties ontwikkeld. Deze locaties vallen niet binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Dorp Voorst 2010'. Voor de ontwikkeling van deze locaties worden afzonderlijke bestemmingsplannen opgesteld. Daarnaast wordt in de Dorpsvisie Voorst een aantal inbreidingslocaties aangegeven. Ten aanzien van de Rabobanklocatie en de

Tuinstraat/Dillestraat wordt de actuele situatie in het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 opgenomen. Andere locaties zijn nog niet zo ver in hun planvorming of ontwikkeling dat deze in dit bestemmingsplan kunnen worden meegenomen.

De locatie De Windvang (oranje vlek in de dorpsvisie op de volgende pagina) is inmiddels gerealiseerd. De locatie is inmiddels ook opgenomen in het geactualiseerde bestemmingsplan "Dorp Voorst 2010".

Enkele bestemmingen, die relevant zijn voor deze deelstudie, zijn niet in bovenstaande bestemmingsplannen aangegeven. Dit betreffen de bestemmingen aan de Beelelaan: een voetbalvereniging, een tennisvereniging, een zorginstelling en een basisschool. Deze bestemmingen hebben in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling een directe functionele relatie met de kern Voorst.

In de dorpsvisie is de huidige economische structuur van Voorst belicht. Daaruit wordt het volgende opgetekend (dorpsvisie, pagina 9):

- Er is sprake van een goed voorzieningenniveau. Basisvoorzieningen als een basisschool, dorpshuis, huisarts, tandarts, bank en supermarkt zijn aanwezig.
- Er zijn meerdere winkels, waaronder enkele speciaalzaken. Detailhandel is vooral gevestigd aan de Rijksstraatweg en de Schoolstraat. Daarnaast zijn er voldoende horecavoorzieningen in het dorp, waaronder ook een zalencentrum.
- In het dorp Voorst zijn diverse grotere en kleinere bedrijven gevestigd. Het merendeel van deze bedrijven is gevestigd op het bedrijventerrein aan de Enkweg. De overige bedrijven bevinden zich aan de Rijksstraatweg.
- Het landschap om Voorst, met daarin veel nieuwe wandelpaden, is een onderscheidende kwaliteit in recreatief opzicht.

In de huidige situatie heeft het tracé van de N345 in Voorst een negatief effect op de uitstraling van de regionale verbinding. Dit komt doordat het regionale verkeer in Voorst te maken heeft met verstoringen in de verbinding door erfaansluitingen, parkeerbewegingen en zijwegen. Zie voor een nadere toelichting het deelrapport Verkeer & Vervoer.

3.1.2 Autonome ontwikkeling

De situatie in de autonome ontwikkeling tot 2020 is gebaseerd op het bestemmingsplan buitengebied en het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010, zogenaamde "harde" plannen.

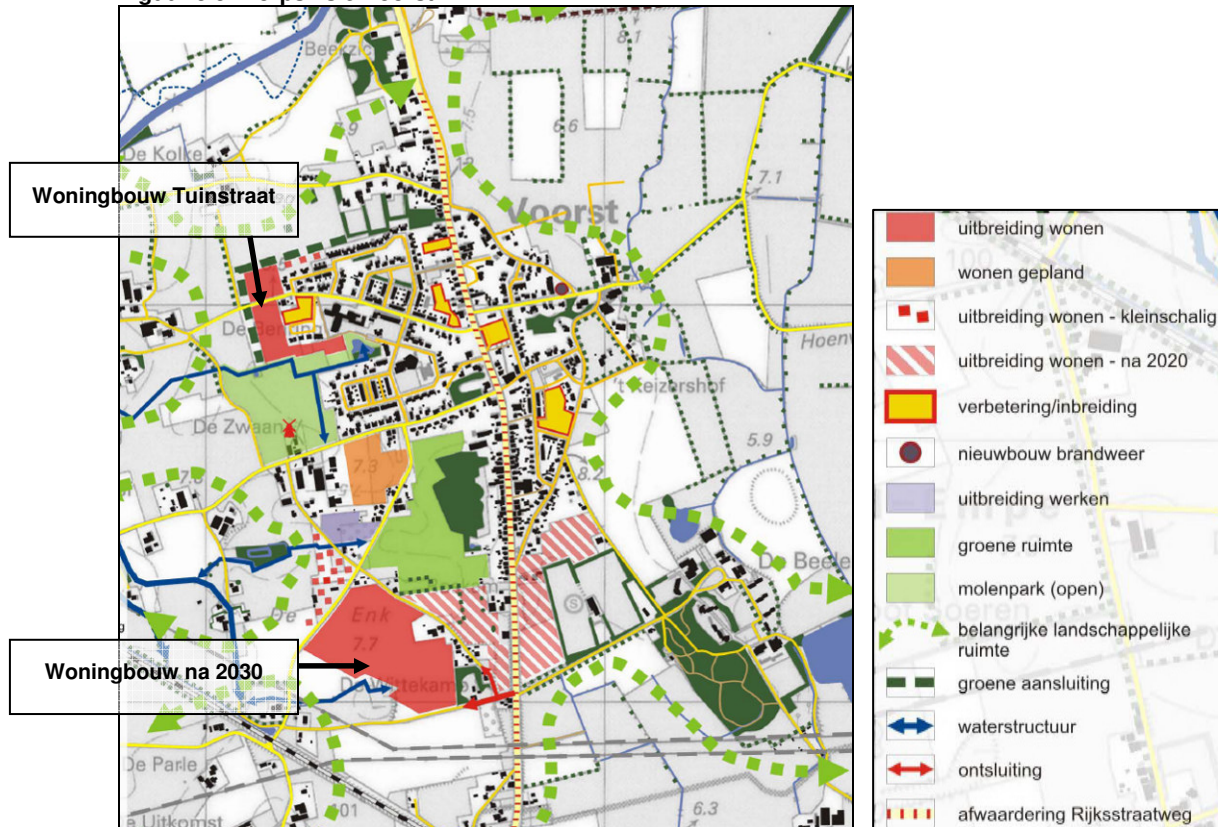
De Dorpsvisie Voorst is een "zacht plan" en is richtinggevend wat betreft de autonome ruimtelijke ontwikkeling in en om Voorst. Het belangrijkste doel van de Dorpsvisie Voorst is het geven van een visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het dorp tot 2030. De ontwikkeling van nieuwe woongebieden en de leefbaarheid binnen het dorp staan daarin centraal.

De Dorpsvisie Voorst is een uitwerking van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek en het woningbouwprogramma zoals dat is geformuleerd in de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst. In deze Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst is voor het dorp Voorst een woningbouwprogramma opgenomen van 440 woningen tot 2030. Als zoeklocatie is het gebied ten westen en noordwesten van het dorp aangegeven. Als bijzonder aandachtspunt geldt het drukke verkeer over de Rijksstraatweg. De hoge verkeersintensiteit vormt volgens de Dorpsvisie een belangrijk leefbaarheidprobleem

binnen het dorp. Tot 2020 wordt, in overleg met de gemeente Voorst, uitgegaan van de uitbreiding van de woningbouw aan de Tuinstraat (30 woningen). Tot 2030 wordt uitgegaan van een bijgestelde woningbouwopgave van circa 100 woningen ten zuidwesten van Voorst, in het gebied dat daarvoor is aangegeven op de Voorster Enk. Het woongebied aan de Enkweg (oranje vlek in onderstaande figuur) is inmiddels gerealiseerd.

Aan de doelen in de dorpsvisie Voorst wordt getoetst onder het criterium “kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen”. Zie onderstaande figuur voor een weergave van de visie.

Figuur 3.3: Dorpsvisie Voorst



In economisch opzicht gelden de volgende ambities:

- In de dorpsvisie wordt uitgegaan van een beperkte voorraad (nieuw) bedrijventerrein (vooral langs de Enkweg) en het verruimen van de mogelijkheden van bedrijfsmatige activiteiten aan huis, vooral langs de Rijksstraatweg. Het dient te gaan om lokale, kleinschalige en niet-milieuhinderlijke activiteiten.
- Handhaven van een basissniveau aan voorzieningen (basisschool, dorps huis en sportvoorzieningen). Geen groei van het aantal commerciële voorzieningen.
- Afwaardering van de Rijksstraatweg en de realisatie van een centrumgebied in Voorst, de locatie voor een clustering van voorzieningen en detailhandel.

De vormgeving van de N345 in Voorst wijzigt in de autonome ontwikkeling niet. Er zijn alleen onderhoudmaatregelen voorzien. De reistijden op de verbinding en uitstraling van de verbinding blijven ongewijzigd.

3.1.3 Conclusie

Samengevat kan het volgende worden vastgesteld:

- De huidige kern Voorst ligt in een overwegend agrarische omgeving, waarin verspreide bebouwing in lage dichtheid aanwezig is;
- Het gebied ten oosten van de dorpskern heeft naast een agrarische functie ook een bestemming als “landschapselement”, waarbij het behoud, de bescherming en/of herstel van de landschappelijke waarde expliciet als doel is gesteld;
- Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich ten eerste op inbreiding en functiewijzingen in de bestaande kern;
- Uitbreidingen (van woningbouw en bedrijvigheid) zijn vooral voorzien aan de westelijke zijde van de dorpskern. Het betreft vooral woningbouw en een uitbreiding in zuidelijke richting van het bedrijvencluster aan de Enkweg;
- De kern heeft een goed voorzieningenniveau. In de autonome ontwikkeling worden geen uitbreidingen verwacht. Het landschap rondom Voorst onderscheidt zich in recreatief opzicht;
- De kwaliteit van de regionale verbinding wordt negatief beïnvloedt door het tracé door Voorst.

3.2 Westelijke rondweg

3.2.1 Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag van de westelijke rondweg is circa 11 hectare (110.000 vierkante meter). Het ruimtebeslag van de westelijke rondweg gaat voor het grootste deel ten koste van agrarisch gebied. Ter plaatse van de noordelijke aansluiting gaat het ruimtebeslag van de rondweg ten koste van een perceel met functie bedrijfsdoeleinden.

De westelijke rondweg gaat verder ten koste van één woning, nabij de noordelijke aansluiting. Verder gaat er een gebouw langs de Enkweg verloren. Het betreft een gebouw met een functie voor agrarische bedrijfsvoering. Bij de noordelijke aansluiting dienen er tot slot één of twee bedrijfsgebouwen geamoveerd te worden. De westelijke rondweg gaat niet ten koste van een gebied met recreatieve functie.

De westelijke rondweg doorsnijdt de volgende kabels en leidingen:

- Een defensieleiding ten zuiden Voorst;
- Een gasleiding aan de oostzijde van de N345 ten noorden van Voorst (door asverschuiving van de weg);
- Onder elke doorsneden weg zijn tevens huisaansluitingen aanwezig. De westelijke rondweg doorsnijdt vijf wegen.

3.2.2 Ontstaan van functioneel beperkte gebieden

Door de westelijke rondweg worden er een zestal wegen doorsneden. Alleen de Enkweg is in het conceptontwerp volledig in stand gehouden door middel van een viaduct. Alle overige wegen zijn omgeleid door middel van parallelwegen naar de zuidelijke of noordelijke aansluiting op de Rijksstraatweg of het viaduct in de Enkweg. Dit leidt tot zowel negatieve effecten voor de bewoners in het buitengebied als de agrariërs in het buitengebied, omdat zij voor een deel omrijdafstanden moeten accepteren. Hetzelfde geldt voor gebruikers van recreatieve routes in het buitengebied ten westen van Voorst.

Door de doorsnijding van agrarische percelen ten westen van Voorst, ontstaan er gebieden die (te) klein zijn voor de effectieve uitvoering van de agrarische functie. Door de westelijke rondweg dient tenminste één agrarisch bedrijf te worden geamoveerd (aan de Enkweg).

3.2.3 Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen

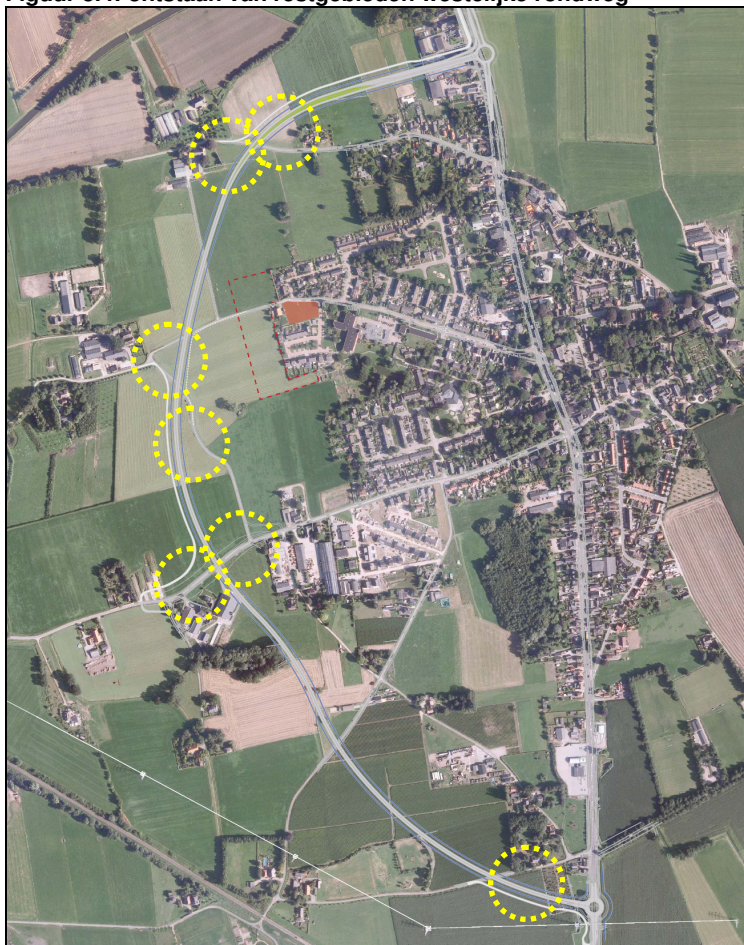
Wat betreft de kansen en bedreigingen voor ruimtelijke ontwikkelingen is er onderscheid gemaakt naar de volgende subcriteria:

- A. Ontstaan van restgebieden.
- B. Toetsing aan de gewenste ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst.

A. Ontstaan van restgebieden

Door de realisatie van de westelijke rondweg ontstaan er verschillende kleine gebieden die door hun beperkte omvang niet geschikt zijn voor een woon-, werk-, landbouw-, of recreatieve functie. Dit betreft vooral de gebieden rondom doorsneden wegen en rondom het viaduct in de Enkweg. In onderstaande figuur zijn deze restgebieden globaal weergegeven.

Figuur 3.4: ontstaan van restgebieden westelijke rondweg



B. Toetsing aan de gewenste ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst.

Wat betreft de kansen voor de ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst kan er onderscheid worden gemaakt naar grofweg twee doelen:

- Verbetering van de leefbaarheid door afwaardering van de Rijksstraatweg;
- Ruimte bieden aan de woningbouwopgave en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Aan het eerste doel wordt door zowel de oostelijke als westelijke rondweg voldaan. Door beide rondwegen neemt het verkeer op de Rijksstraatweg namelijk zeer sterk af (zie deelstudie verkeer en vervoer), daardoor kan de Rijksstraatweg op een goede manier worden afgewaardeerd en als leefgebied worden ingericht.

Aan de uitvoering van het tweede doel legt de westelijke rondweg geen beperkingen op aan de voorgenomen woningbouw aan de Tuinstraat. Een westelijke rondweg legt wel beperkingen op aan de mogelijke ontwikkeling van woningbouw op de Voorster Enk (woningbouwopgave na 2020). Om de woonkwaliteit in dat gebied te waarborgen, dienen er mogelijk extra maatregelen te worden getroffen. Daarnaast legt de westelijke rondweg beperkingen op aan de ontwikkeling van de afzonderlijke “belangrijke landschappelijke ruimtes” ten westen van Voorst, zoals aangegeven in de Dorpsvisie Voorst. Hiertegenover staat dat bij een westelijke rondweg verschillende ontwikkelingen kunnen worden gebundeld (vooral woningen en infrastructuur). Ook biedt de realisatie van de westelijke rondweg de kans om de ‘verschraling’ van het landschap (zie paragraaf 2.2.5 over het gemeentelijke beleid) tegen te gaan. Dit kan door de realisatie van de rondweg onderdeel te maken van een integrale aanpak voor het landschap ten westen van Voorst. Dit is echter geen onderdeel van het onderhavige plan en daarom niet als positief effect meegenomen.

3.2.4 Economie

Er treden betreffende economische effecten geen reistijdwinsten of reistijdverliezen op. De reistijd via de westelijke rondweg is nagenoeg gelijk aan de huidige reistijd over de N345 door de kern (zie het deelrapport Verkeer & Vervoer). Er treedt wel een positief bereikbaarheidseffect op door de verbetering van de kwaliteit van de regionale verbinding: het regionale verkeer hoeft niet meer door de kern te rijden, maar kan ongehinderd om de kern rijden (zonder erfaansluitingen, parkeerbewegingen en zijwegen).

Ten aanzien van de middenstand in Voorst zijn er twee tankstations aanwezig in Voorst die (naar verwachting) voor een deel van hun omzet afhankelijk zijn van het doorgaande verkeer op de N345. Na realisatie van de rondweg zullen mogelijk niet beide tankstations economisch levensvatbaar zijn. Effecten op de middenstand zonder een directe relatie met het regionale verkeer op de N345 kunnen zich voordoen in de recreatieve en toeristische sector, door de doorsnijding van recreatieve routes ten westen van Voorst. Hierdoor treden mogelijk negatieve economische effecten op. Dit dient te worden afgewogen tegenover de kansen voor de middenstand in de kern, waarbij wordt aangesloten op de ambities in de Dorpsvisie Voorst. Door clustering van voorzieningen in de kern en de herinrichting van de Rijksstraatweg in Voorst, kunnen er namelijk positieve effecten optreden. Ook door een verbeterde ontsluiting van de kern kunnen er positieve economische effecten optreden.

3.3 Oostelijke rondweg

3.3.1 Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag van de oostelijke rondweg is circa 8,8 hectare (88.000 vierkante meter). Het ruimtebeslag van de oostelijke rondweg gaat voor het grootste deel ten koste van agrarisch gebied. Nabij de zuidelijke aansluiting gaat de rondweg ten koste van grond met de functie "sport". Het betreft een deel van de voetbalvelden ten zuiden van Voorst.

De oostelijke rondweg gaat verder ten kosten van één woning, aan de Bongerdskamp. Verder dient het tankstation aan de oostelijke zijde van de Rijksstraatweg geamoveerd te worden.

De oostelijke rondweg doorsnijdt de volgende kabels en leidingen:

- Een waterleiding onder de Bongerdskamp;
- Een gasleiding ten noorden van Voorst, aan de oostzijde van de N345 (door de asverschuiving van de weg);
- Onder elke doorsneden weg zijn tevens huisaansluitingen aanwezig. De oostelijke rondweg doorsnijdt twee wegen.

3.3.2 Ontstaan van functioneel beperkte gebieden

Door de oostelijke rondweg worden er twee wegen doorsneden: de Voorsterklei en de Bongerdskamp. De doorsnijding van de Voorsterklei heeft vooral effect op de uitvoering van de functie van agrarische gronden. Bestaande agrarische percelen aan de oostelijke zijde van de dorpskern worden doorsneden en agrariërs dienen om te rijden. De doorsnijding van de Bongerdskamp heeft vooral effect op functies aan de Beelelaan. Dit betreffen een voetbalvereniging, tennisvereniging, basisschool en zorginstelling. Zij hebben een directe functionele relatie met de kern en worden door een oostelijke rondweg van de kern afgesneden. Dit is tevens een negatief effect voor de bewoners van de kern.

Aan de noordkant van de kern is er in het ontwerp rekening gehouden met het behoud van voldoende ruimte voor agrarische bedrijfsvoering. Ten zuiden van de Voorsterklei is dit niet het geval. Door de ligging van het tracé ten opzichte van de kern worden de agrarische percelen dusdanig doorsneden dat er te kleine gebieden ontstaan voor effectieve uitvoering van de agrarische functie. De bestemmingen aan de Beelelaan kunnen worden behouden, inclusief de voetbalvereniging, ondanks de doorsnijding van een deel van een voetbalveld.

Door de doorsnijding van het agrarische gebied met bestemming "landschappelijk element" kan niet aan de in het vigerende bestemmingsplan buitengebied geformuleerde doelstelling voor het gebied ten oosten van Voorst worden voldaan: voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de landschappelijke waarde (zie de deelstudie Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie). Omdat dit effect al in een andere deelstudie is beoordeeld, wordt dit effect verder niet gewogen in de voorliggende deelstudie, om dubbeltelling te voorkomen.

3.3.3 Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen

Wat betreft de kansen en bedreigingen voor ruimtelijke ontwikkelingen is er onderscheid gemaakt naar de volgende subcriteria:

- A. Ontstaan van restgebieden.
- B. Toetsing aan de gewenste ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst.

A. Ontstaan van restgebieden

Door de realisatie van de oostelijke rondweg ontstaan er verschillende kleine gebieden die door hun beperkte omvang niet geschikt zijn voor een woon-, werk-, landbouw-, of recreatieve functie. Dit betreffen vooral gebieden rondom de noordelijke en zuidelijke aansluiting en gebieden langs het tracé die worden ingesloten door infrastructuur, waterlopen en/of andere functies. In onderstaande figuur zijn deze restgebieden globaal weergegeven.

Figuur 3.5: ontstaan van restgebieden oostelijke rondweg



B. Toetsing aan de gewenste ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst.

Wat betreft de kansen voor de ontwikkelingen en doelen in de Dorpsvisie Voorst kan er onderscheid worden gemaakt naar grofweg twee doelen:

- Verbetering van de leefbaarheid door afwaardering van de Rijksstraatweg;
- Ruimte bieden aan de woningbouwopgave en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Aan het eerste doel wordt door zowel de oostelijke als westelijke rondweg voldaan. Door beide rondwegen neemt het verkeer op de Rijksstraatweg namelijk zeer sterk af (zie deelstudie verkeer en vervoer), daardoor kan de Rijksstraatweg op een goede manier worden afgewaardeerd en als leefgebied worden ingericht.

De oostelijke rondweg legt geen beperkingen op aan de woningbouwopgave in de Dorpsvisie Voorst. Wel wordt de in de Dorpsvisie aangegeven aaneengesloten “belangrijke landschappelijke ruimte” ten oosten van Voorst doorsneden, waarin volgens de Dorpsvisie geen woningbouw wenselijk is. De oostelijke rondweg sluit daarmee niet aan op de andere gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Voorst.

3.3.4 Economie

Er treden betreffende economie geen reistijdwinsten of reistijdverliezen op. De reistijd via de oostelijke rondweg is nagenoeg gelijk aan de huidige reistijd over de N345 door de kern (zie het deelrapport Verkeer & Vervoer). Er treedt wel een positief bereikbaarheidseffect op door de verbetering van de kwaliteit van de regionale verbinding: het regionale verkeer hoeft niet meer door de kern te rijden, maar kan ongehinderd om de kern rijden (zonder erfaansluitingen, parkeerbewegingen en zijwegen).

Ten aanzien van de middenstand in Voorst zijn er twee tankstations aanwezig in Voorst die (naar verwachting) voor een deel van hun omzet afhankelijk zijn van het doorgaande verkeer op de N345. Door realisatie van de oostelijke rondweg, dient één van de tankstations geamoveerd te worden (zie het criterium ruimtebeslag). Het andere tankstation ligt nabij de zuidelijke aansluiting van de rondweg op de Rijksstraatweg en zal via de Rijksstraatweg een directe verbinding kennen naar de zuidelijke aansluiting. Het economische effect op dit tankstation is daarom naar verwachting klein. Effecten op de middenstand zonder een directe relatie met het regionale verkeer op de N345 kunnen zich voordoen in de recreatieve en toeristische sector, door de doorsnijding van recreatieve routes ten westen van Voorst. Hierdoor treden mogelijk negatieve economische effecten op. Dit dient te worden afgewogen tegenover de kansen voor de middenstand in de kern, waarbij wordt aangesloten op de ambities in de Dorpsvisie Voorst. Door clustering van voorzieningen in de kern en de herinrichting van de Rijksstraatweg in Voorst, kunnen er namelijk positieve effecten optreden. Ook door een verbeterde ontsluiting van de kern kunnen er positieve economische effecten optreden.

3.4 Effectbeoordeling

3.4.1 Inleiding

In deze paragraaf zijn de alternatieven beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Omdat de autonome ontwikkeling de referentiesituatie weergeeft, is de beoordeling op elk criterium gesteld op neutraal (0). Voor de beoordeling geldt de volgende systematiek:

(- -)	zeer negatief
(-)	negatief
(0)	neutraal
(+)	positief
(++)	zeer positief

3.4.2 Ruimtebeslag

Wat betreft het ruimtebeslag leiden beide rondwegen tot verlies aan ruimte voor andere functies. Het ruimtebeslag van de westelijke rondweg is 11 hectare ten opzichte van circa 9 hectare van de oostelijke rondweg. Wat betreft het aantal te amoveren woningen onderscheiden de westelijke en oostelijke rondweg zich niet. Betreffende het aantal doorsneden kabels en leidingen leidt de westelijke rondweg tot meer doorsnijdingen. Hierom en vanwege het grotere ruimtebeslag is de westelijke rondweg zeer negatief (- -) beoordeeld en is de oostelijke rondweg negatief tot zeer negatief beoordeeld (-/- -).

3.4.3 Ontstaan van functioneel beperkte gebieden

Zowel een westelijke als oostelijke rondweg doorsnijden verschillende agrarische percelen die daardoor in hun functie worden beperkt. Wat betreft de overige functies onderscheiden de rondwegen zich niet. Enerzijds leidt de westelijke rondweg tot aantasting van de functionele relatie tussen de woningen ten westen van Voorst en de kern Voorst. Anderzijds leidt de oostelijke rondweg tot de aantasting van de functionele relatie tussen de kern en de (maatschappelijke) bestemmingen aan de Beelelaan (sportverenigingen, een zorginstelling en een basisschool). Beide rondwegen zijn daarom negatief (-) beoordeeld. Door de maatregelen in de huidige ontwerpen van beide rondwegen in de vorm van een viaduct, tunnel en/of parallelwegen, zijn beide rondwegen niet zeer negatief beoordeeld.

3.4.4 Ontwikkelingskansen

Betreffende het ontstaan van restgebieden (zonder mogelijkheden voor ontwikkeling van een woon-, werk-, landbouw-, of recreatieve functie) onderscheiden beide rondwegen zich niet.

In het kader van de dorpsvisie Voorst dragen beide rondwegen ten eerste bij aan het doel betreffende afwaardering van de Rijksstraatweg. De westelijke rondweg legt daartegenover beperkingen op aan de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in de Dorpsvisie Voorst, vooral ten aanzien van de woningbouwopgave. Hiertegenover staat dat door middel van een westelijke rondweg verschillende ontwikkelingen kunnen worden gebundeld. Ten oosten van Voorst zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. De oostelijke rondweg legt daarom geen beperkingen op aan de eventuele uitbreiding van Voorst. Dit dient echter te worden afgewogen tegen de doorsnijding van de aaneengesloten "belangrijke landschappelijke ruimte" (Voorsterklei) waarin volgens de Dorpsvisie geen woningbouw wenselijk is.

Aldus dragen beide rondwegen zowel bij aan de doelen in de Dorpsvisie als dat zij hier beperkingen aan op leggen. Betreffende de dorpsvisie zijn beide rondwegen daarom neutraal beoordeeld. Gezien het ontstaan van kleine restgebieden en hun neutrale uitwerking op de dorpsvisie zijn beide rondwegen op het aspect ontwikkelingskansen licht negatief beoordeeld (0/-).

3.4.5 Economie

Beide rondwegen leiden niet tot reistijdwinsten of reistijdverliezen. Ze dragen wel bij aan een verbeterde uitstraling van de regionale verbinding.

Beide rondwegen leiden verder tot een vergelijkbaar effect wat betreft de middenstand in Voorst. Enerzijds leidt de realisatie van een rondweg tot minder doorgaand verkeer op de Rijksstraatweg en daardoor mogelijk tot omzetverlies voor de middenstand. Ook aantasting van de lokale recreatieve en toeristische waarden kunnen leiden tot negatieve economische effecten. Anderzijds biedt de realisatie van een rondweg de kans om de Rijksstraatweg in Voorst herin te richten en om voorzieningen te clusteren, waardoor positieve economische effecten kunnen optreden. Ook een verbeterde ontsluiting van bedrijvigheid in de kern kan leiden tot positieve economische effecten.

Omdat door een rondweg zowel positieve als negatieve economische effecten op kunnen treden, zijn beide rondwegen neutraal beoordeeld (0).

3.4.6 Conclusie

Betreffende het aspect ruimtelijke ordening & economie leiden beide rondwegen tot vergelijkbare negatieve effecten. De westelijke rondweg leidt tot een groter ruimtebeslag, maar dit heeft geen invloed op de totaalbeoordeling.

Tabel 3.1: effectbeoordeling

Criterium	AO 2020	Rondweg west	Rondweg oost
Ruimtebeslag	0	- -	-/- -
Ontstaan van functioneel beperkte gebieden	0	-	-
Ontwikkelingskansen	0	0/-	0/-
Economie	0	0	0
Totaal	0	-	-

3.5 Verdiepte aanleg oostelijke rondweg

Een landschappelijke mitigerende maatregel betreft verdieping van de oostelijke rondweg. Dit heeft tot gevolg dat de weg Voorsterklei ten oosten van Voorst, die in het huidige ontwerp voor alleen langzaam verkeer in stand wordt gehouden, voor alle verkeer open blijft. Dit heeft de volgende effecten tot gevolg in het kader van ruimtelijke ordening en economie:

- De functionele relatie tussen de kern en de Voorsterklei wordt volledig in stand gehouden;
- Als gevolg van bovenstaande is de parallelweg langs de rondweg niet noodzakelijk. Door de parallelweg niet in het ontwerp op te nemen, wordt het ruimtebeslag beperkt.

Het eerste effect heeft positieve invloed op het criterium "ontstaan van functioneel beperkte gebieden". Echter, omdat de relatie al in het huidige ontwerp in stand wordt gehouden door middel van een parallelweg in combinatie met een fietstunnel, is het effect van de verdiepte aanleg klein. Dit mede vanwege de acceptabele omrijafstanden voor het gemotoriseerde verkeer (zie het deelrapport verkeer en vervoer). Bovendien is de beoordeling op het criterium afhankelijk van andere effecten.

Het tweede effect, betreffende het ruimtebeslag, is ten opzichte van het gehele ontwerp eveneens klein en komt daarom niet tot uitdrukking in de totale beoordeling.

In totaal is het effect van de verdiepte aanleg op het aspect ruimtelijke ordening en economie niet zichtbaar in de beoordeling van de oostelijke rondweg.

4 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

4.1 Mitigerende maatregelen

Voor het ontstaan van restgebieden en de aantasting van functionele relaties zijn mitigerende maatregelen mogelijk:

- Het ontstaan van restgebieden kan (deels) gemitigeerd worden door middel van herverkaveling en/of het clusteren van gronden.
- De aantasting van functionele relaties kan gemitigeerd worden door middel van de realisatie van meer (ongelijkvloerse) kruisingen over de rondwegen. Bij de oostelijke rondweg geldt dit vooral voor de Bongerdskamp. Bij de westelijke rondweg geldt dit vooral voor de Klarenbeekseweg. Zie voor een nadere beschrijving van mitigerende maatregelen om de relaties te herstellen het deelrapport Verkeer en Vervoer.

4.2 Compenserende maatregelen

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot compenserende maatregelen.

4.3 Effectbeoordeling inclusief mitigerende maatregelen

Door middel van de benoemde mitigerende maatregelen worden de functionele relaties tussen het buitengebied en de kern nagenoeg volledig hersteld. Het ontstaan van restgebieden kan niet volledig worden gemitigeerd en komt daarom niet tot uitdrukking in onderstaande beoordeling. De mitigerende maatregelen komen verder niet tot uitdrukking in de totaalbeoordeling.

Tabel 4.1: effectbeoordeling

Criterium	AO 2020	Rondweg west		Rondweg oost	
		Zonder mitigatie	Met mitigatie	Zonder mitigatie	Met mitigatie
Ruimtebeslag	0	- -	- -	-/- -	-/- -
Ontstaan van functioneel beperkte gebieden	0	-	0/-	-	0/-
Ontwikkelingskansen	0	0/-	0/-	0/-	0/-
Economie	0	0	0	0	0
Totaal	0	-	-	-	-

5 LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET TOT EVALUATIE

5.1 Leemten in kennis

Er zijn twee leemten in kennis aanwezig:

1. Kennis over het effect van rondwegen op de middenstand in een dorpskern.
2. Onzekerheid betreffende de daadwerkelijke ruimtelijke ontwikkelingen in en om Voorst.

Er is weinig kennis beschikbaar op basis waarvan goede analyses kunnen worden gedaan over het effect van een rondweg op de middenstand in een kleine kern. Ook de eventuele (positieve) effecten van een verbeterde inrichting van de oude doorgaande weg zijn onbekend.

In het voorliggende onderzoek is uitgegaan van verschillende ruimtelijke plannen en visies. Vanzelfsprekend kunnen er nu geen uitspraken worden gedaan over de realisatie van de geplande en gewenste ontwikkelingen in deze plannen.

Indien bovenstaande leemten worden ingevuld, zal dit naar verwachting niet tot noemenswaardige wijzigingen leiden in de effectanalyse en effectbeoordeling.

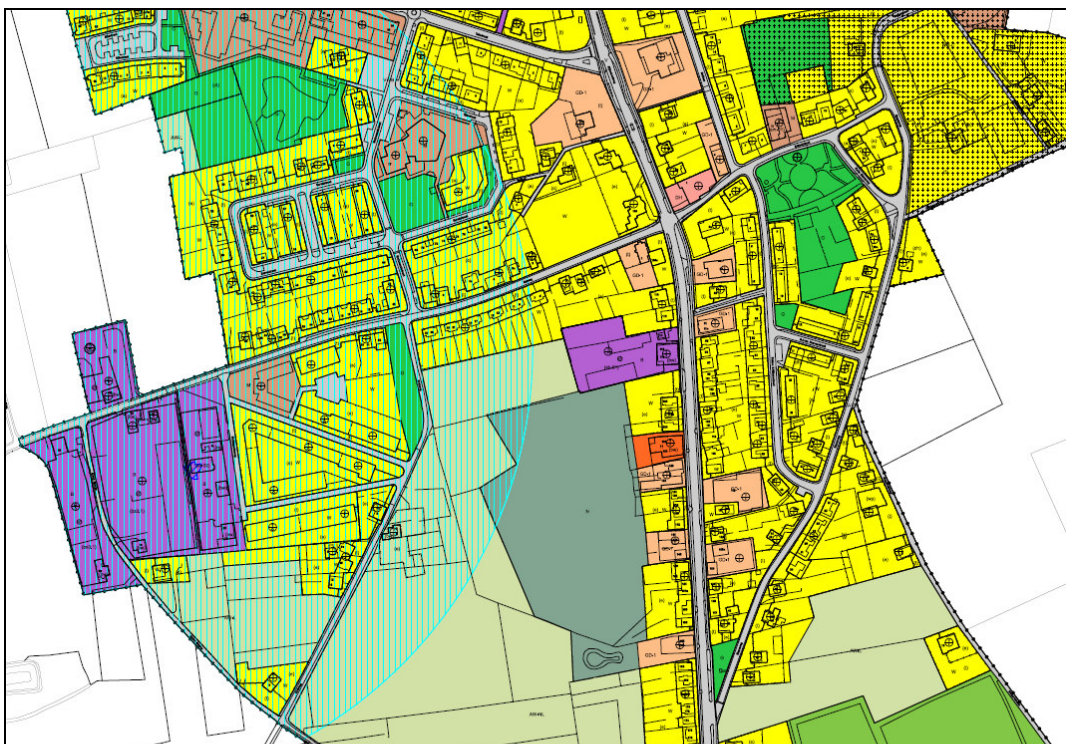
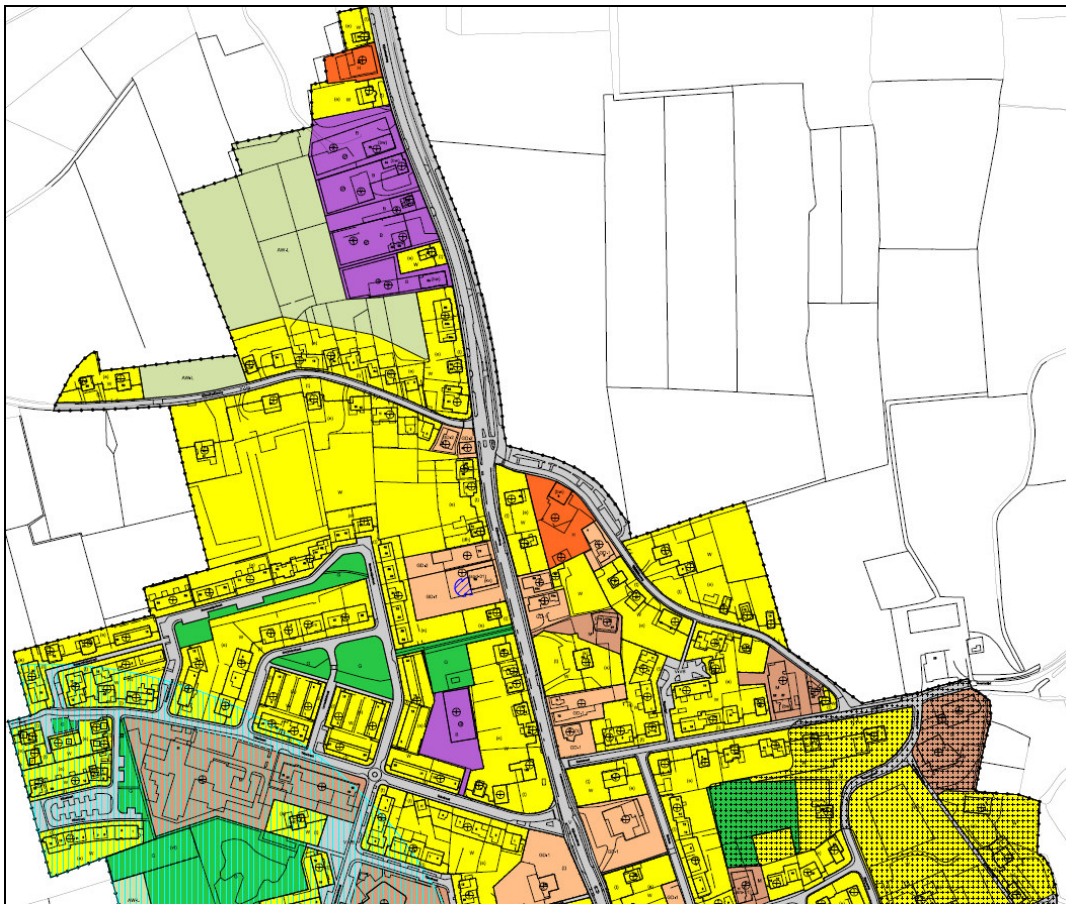
5.2 Aanzet tot evaluatie

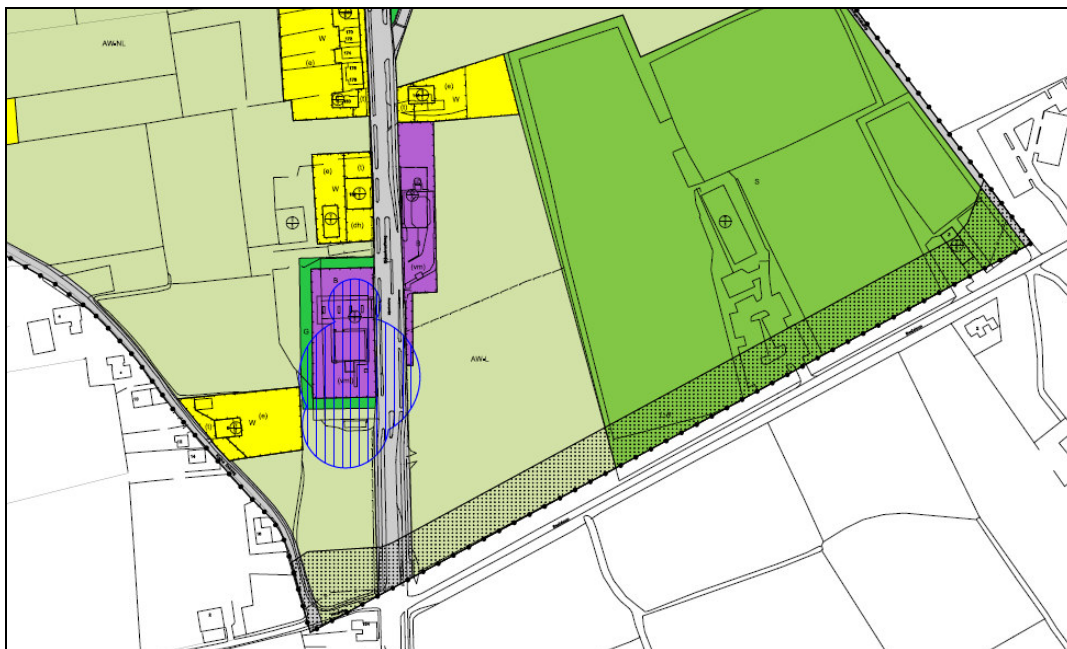
Evaluatie richt zich op monitoring van de effecten op de middenstand. Dit kan door middel van periodiek onderzoek naar de omzet van de middenstand en/of door analyse van de wijziging van de samenstelling van de middenstand (door het verdwijnen of juist ontstaan van nieuwe voorzieningen) over langere periode (5 – 10 jaar). In het verlengde hiervan is er behoefte aan een zogenaamde nulmeting betreffende de huidige omzet, de verdeling van de omzet naar de herkomst van de klanten, de invloed van verschillende factoren (zoals verkeersintensiteiten en ruimtelijke kwaliteit) op de omzet en eventueel een vergelijkend onderzoek in andere kernen.

Ook monitoring van de effecten op de agrarische bedrijfsvoering in de omgeving van Voorst dient onderdeel te zijn van evaluatie.

Bijlage 1
Bestemmingsplankaart Dorp Voorst 2010

BESTEMMINGSPLANKAART DORP VOORST 2010





LEGENDA

AW-L	Agrarisch met waarden - Landschapswaarden
AW-NL	Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden
B	Bedrijf
DH	Detailhandel
GD-1	Gemengd - 1
GD-2	Gemengd - 2
G	Groen
H	Horeca
M	Maatschappelijk
N	Natuur
S	Sport
V	Verkeer
V-VB	Verkeer - Verblijfsgebied
W	Wonen

=O=O=O=