

nauwelijks mogelijk omdat de bedrijventerreinen Eerbeek-Zuid het herkomst- / bestemmingsgebied zijn voor dit verkeer. Een betere geleiding en juiste routing van het vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen is hier de voornaamste opgave. In Laag-Soeren is vooruitlopend op de begin 2000 geplande aanleg van de rondweg Laag-Soeren het oude tracé in de kern (Harderwijkerweg) reeds door de gemeente Rheden ingericht als 30-km-zone. Fietzers ervaren de smalle rijbaan als onveilig, omdat deze 'oude' route nog veelvuldig wordt gebruikt door zwaar vrachtverkeer, waarbij dikwijls de maximum snelheid niet wordt gerespecteerd.

De regio ziet de Kanaalroute als de meest gewenste oplossing voor alle geconstateerde problemen.

Via de MIA Mobiliteit is de verwachting uitgesproken dat rond de zomer de onderzoeksresultaten met Uw Staten en ook de regio kunnen worden gedeeld, en dat daarmee een besluit over de vervolgoers kan worden genomen. Recentelijk op 15 juni jl. in de Commissie BOC hebben meerdere partijen de voorkeur kenbaar gemaakt voor een nadere verdieping en detaillering van het onderzoek door middel van een gecombineerde m.e.r.-MKBA-aanpak. Zoals wij hebben toegezegd tijdens de behandeling van de voorjaarsnota, zullen wij dit langlopende onderwerp onderzoeken op een vlottere aanpak.

2 Bestaand beleid c.q. kader

In de MIA Mobiliteit begroting 2016 hebben Uw Staten een bedrag van € 7,25 mln. gereserveerd voor het project N786. Verder is door U de eerder genoemde motie 2013-24 aangenomen.

3 Argumenten/afwegingen/risico's

De N786 heeft vanaf de nieuwe Traverse Dieren t/m de aansluiting op de A50 een lengte van 11,6 km in provinciaal beheer. De Kanaalroute, soms abusievelijk aangeduid als N786, is over een lengte van 14,1 km in gemeentelijk eigendom en beheer (8,2 km bij Apeldoorn en 5,9 km bij Brummen).

Op 16 september 2015 zijn reeds de belangrijkste resultaten van het onderzoek middels een technische briefing met U gedeeld (zie Bijlage Presentatie PS-briefing). Het afgelopen half jaar zijn enkele aspecten nog nader uitgediept en heeft onder andere vervolgoverleg plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de regio.

Het onderzoek omvat:

- Studie Aansluiting N786 – A50
- Juridisch advies natuurbeschermingsregelgeving
- Studie Corridor Apeldoorn – Dieren; de N786 in een breder perspectief
- Geactualiseerde en (deels) nieuwe ontwerpen en kostenramingen
- Mogelijkheid deelopleveringen / fasering
- Verkenning financieringsmogelijkheden.

Samengevat zijn de belangrijkste bevindingen van het onderzoek als volgt.

Studie aansluiting N786 - A50

Hoewel technisch niet onmogelijk is het verplaatsen van de huidige A50-aansluiting Immenberg richting het Apeldoorns Kanaal om meerdere redenen nu geen reëel scenario. RWS wil eerst de A1 op orde (duurt tot 2028). Tot die tijd wil men geen extra verstoring op het knooppunt Beekbergen en de nabijgelegen tankstations / verzorgingsplaatsen. Voor een nieuwe aansluiting is capaciteitsuitbreiding nodig op de A50. De A50 staat laag op de prioriteitenlijst van het ministerie van I&M. De ligging op de Veluwe maakt uitbreiding met extra rijstroken niet eenvoudig, bovendien zou de nieuwe aansluiting gepositioneerd zijn in de Beekbergsepoort, een ecologische zone die de Veluwe verbindt met het IJsseldal. De destijds bepleite aanleg van de aansluiting aan de oostzijde van het Kanaal (nabij de verzorgingsplaatsen) is technisch niet mogelijk. Verder leidt voor de

recreatieondernemingen rond Beekbergen en Loenen de afsluiting van Immenberg tot verminderde bereikbaarheid. De inwoners van Oosterhuizen en de nabijgelegen agrarische bedrijven zijn tot slot geen voorstander van verplaatsing. Conclusie is dat een nieuw aan te leggen Kanaalroute via de A1 op het rijkshoofdwegennet moet worden aangesloten.

Juridisch advies

In en rond de corridor bevinden zich naast de Veluwe nog twee Natura-2000-gebieden namelijk Landgoederen Brummen en IJsseluitwaerden (Rijntakken). De natuurregelgeving is tamelijk complex en aan verandering onderhevig. Elke oplossing leidt tot effecten die in kaart moeten worden gebracht. In dit stadium is niet op voorhand te bepalen of één van de alternatieven juridisch meer haalbaar is te achten.

De Gelderse Milieufederatie geeft primair de voorkeur aan zo min mogelijk verkeer door het gebied. Indien toch een nieuwe weg wordt aangelegd, dan geeft men de voorkeur aan de Kanaalroute, vanwege de ontlasting van de Veluwe.

Corridor in breder perspectief

De studie 'de N786 in breder perspectief' is dusdanig opgezet dat vanuit twee perspectieven breder is gekeken. In de eerste plaats is vanuit verkeerskundig perspectief niet alleen naar de N786 gekeken (op aspecten verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid), maar onder andere ook naar de gemeentelijke Kanaalroute.

In de tweede plaats is gekeken of een eventuele investering in infrastructuur maatschappelijke meerwaarde zou kunnen creëren als een verband wordt gelegd met de gewenste (ruimtelijke) ontwikkeling per deelgebied. Investeren in infrastructuur kan immers meer betekenen dan sec het oplossen van een verkeerskundig vraagstuk (volgens Commissie Elverding). Er kan sprake zijn van een impuls voor de toekomstige ontwikkeling van een gebied als totaal. In de studie is vanuit vijf, voor dit gebied relevante, aspecten een wegtracé op kaart gezet: economie, ecologie, cultuurhistorie, recreatie & toerisme en gezondheid. De tracés zijn vervolgens kwalitatief beoordeeld op hun effecten op de gewenste ontwikkeling per deelgebied. Ook de reeds bekende verkeerskundige oplossingen uit 2011 zijn op eenzelfde manier beoordeeld.

Bij het *verkeerskundige analyse* is een scherp onderscheid gemaakt tussen noodzak en nut. De nieuwe verkeersmodelanalyses tonen aan dat de groei van het verkeer in het planjaar 2030 minder is dan in 2011 berekend voor het planjaar 2020 (zie Bijlage 1, p. 12). In de studie wordt geconcludeerd dat er geen harde noodzaak is om de problematiek op de corridor met volledig nieuwe infrastructuur aan te pakken (noodzaak). Wel wordt geconstateerd dat er verbeteringsmaatregelen mogelijk zijn, zoals de barriers in Eerbeek, fietspaden tussen Loenen en de A50 en oversteekvoorzieningen in Loenen (nut).

Destijds in 2007 zou de Kanaalroute volgens het ruimtelijk beleid van de gemeente Apeldoorn een nieuwe ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkelingen vormen, bestaande uit onder meer het regionaal bedrijventerrein Apeldoorn-Zuid, uitbreiding bedrijventerrein Kieveen en nieuwe landgoederen. Als gevolg van de economische crisis is dit beleidsspoor verlaten. Het nieuwe beleid is meer gericht op kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen dan op grote stedenbouwkundige gebaren. De studie laat zien dat nu op grond van de vijf onderscheiden *gebiedsontwikkelingsperspectieven* een wisselend beeld ontstaat. De aspecten ecologie en cultuurhistorie zijn gebaat bij zo min mogelijk verkeer door het corridorgebied en zelfs het afwaarderen van de N786, het aspect economie zou daarentegen leiden tot een opwaardering van de N786, terwijl ten slotte de aspecten recreatie en gezondheid leiden tot een voorkeur voor de Kanaalroute. Bij gebrek aan verkeerskundige noodzaak is op basis van de vijf gebiedsontwikkelingsperspectieven niet vast te stellen of via deze invalshoek voldoende argumenten op tafel kunnen komen die een meer omvangrijke infrastructurele investering rechtvaardigen. Een kwalitatief onderzoek en een meer omvattend effectenonderzoek zou nader licht kunnen werpen op de daadwerkelijke effecten op de gebiedswaarden en de maatschappelijke opbrengsten.

Nieuwe ontwerpen en geactualiseerde kostenramingen

Uit alle studies zijn vijf nieuwe hoofdalternatieven samengesteld en ontworpen, rekening houdend met alle resultaten en inzichten uit eerdere en recente studies. Alternatief 2A (N786 upgraden met Zuidtoegang Eerbeek) is geraamd op € 31,9 miljoen (+/- 30%). De regio kiest nu voor alternatief 3A (grote route-shift A1-A50), deze is geraamd op € 74,3 miljoen (+/- 30%). De Zuidtoegang Eerbeek afzonderlijk is geraamd op € 12,8 miljoen (+/- 30%). Het verschil tussen 2A (upgraden bestaand) en 3A (Kanaalroute) is derhalve € 42,4 mln.

Kosten zijn geraamd op basis van een sober ontwerp (geen landschappelijke aankleding meegenomen). Met name het Kanaalalternatief is een 'geknepen' ontwerp, dat uitgaat van een relatief smalle berm met vangrails langs de volledige lengte van de route. Normaliter wordt in het ontwerp 5,5 m meer breedte aangehouden.

Deelopleveringen en fasering

Er zijn ter nadere verkenning enkele modelanalyses uitgevoerd. Hieruit valt op te maken dat sec de aanleg van een nieuwe zuidontsluiting Eerbeek via de Kanaalroute (Dierenseweg) en de N787 reeds leidt tot een substantiële reductie van het verkeer in Loenen. Tegelijkertijd neemt echter, als verkeersremmende maatregelen niet worden overwogen, het verkeer op de rest van de Kanaalroute ook toe. In hoeverre de Kanaalroute in zijn huidige hoedanigheid geëquipeerd is op een toename van verkeer is momenteel niet onderzocht. Wel maakt deze analyse duidelijk dat een gefaseerde aanpak ingebed dient te worden in voorafgaand trajectvisiebesluit dat de ontsluiting van de gehele corridor regardeerd. Een inpassingsplan voor een deeltraject dat niet gefundeerd is op een tracévisie zou kunnen stranden bij de bestuursrechter.

Verkenning financieringsmogelijkheden

De afgelopen periode is er een werkgroep dekkingsmiddelen opgestart in samenwerking met de regio om te onderzoeken of extra dekkingsbronnen beschikbaar kunnen komen. De werkgroep onderzoekt op dit moment de mogelijkheden voor publieke middelen (Provincie Gelderland, Rijk, Gemeenten en EU), private middelen (bouwcontract met financieringscomponent en deelname van bedrijven aan het project) en eventuele mogelijkheden voor publiek-private samenwerking.

Tot op heden zijn nog geen aanvullende dekkingsbron(-nen) naast de gereserveerde middelen van de Provincie Gelderland gevonden.

Conclusie

Samenvattend komt Ons College tot de volgende overwegingen.

De corridor Apeldoorn – Dieren kenmerkt zich door een aantrekkelijk woon- en leefmilieu, bijzondere natuur- en cultuurhistorische waarden, daaruit voortvloeiend recreatieve aantrekkelijkheid en de aanwezigheid van de bedrijfskolom van de papierindustrie, op historische gronden gevestigd in enkele ruimtelijke enclaves binnen dit kwetsbare overgangsgebied van Veluwe naar IJssel. In sociaal-economisch opzicht is de papierindustrie echter alles behalve een enclave, een aanzienlijk deel van de regionale werkgelegenheid valt binnen deze sector. Het gebied is verder geen doorgangsroute voor regionaal verkeer (minder dan 5% op de N786 en 5 à 10% op de Kanaalroute).

De maatschappelijke opgave is hiermee te definiëren als het up-to-date houden van de ontsluiting van de bedrijven en de dorpen richting het (rijks-)hoofdwegennet, zonder de gebiedswaarden in hun kernkwaliteiten aan te tasten. Het versterken van de gebiedswaarden, te definiëren als onderdeel van het programma Veluwe op 1, is eerder de ambitie.

Hoofdzakelijk in vier richtingen wordt het gebied ontsloten richting bovenliggend wegennet: A50 – aansluiting Immenberg, A1 – aansluiting Apeldoorn-Zuid, A1 via N789 (richting Klarenbeek) en zuidelijk via de Traverse Dieren (N786 – N348). Deze vier ontsluitingspoorten blijven ook in de toekomst van betekenis.

Een verbetering van de zuidontsluiting Eerbeek (verbinding tussen Traverse Dieren en de bedrijfspoorten in en rond Eerbeek), leidt in ieder geval tot een aanzienlijke ontlasting van Laag-Soeren en maakt een betere verkeersveiliger geleiding van het bestemmingsverkeer richting bedrijventerreinen Eerbeek-Zuid mogelijk.

Vanuit gebiedsperspectief is er echter voor het totale tracé geen eenduidig beeld over de voor- en

nadelen van verschillende oplossingen. Er is onvoldoende inzicht of een omvangrijke infra-investering in het corridorgebied een betekenisvolle impuls is voor de regionale gebiedswaarden. De vraag kan niet worden beantwoord of het toevoegen van 'nut' vanuit verkeerskundig perspectief kan worden gecombineerd met 'nut' vanuit gebiedsperspectief, waardoor een kantelpunt zou kunnen ontstaan dat grootschalige investeringen legitimeert. Bovendien zijn niet alleen de effecten op de gebiedswaarden niet gekwantificeerd, ook de milieueffecten zijn niet actueel, in het perspectief van nieuw beleid en wetgeving, onderzocht.

Mede gelet op het verzoek van de regio en het recentelijke verzoek van meerdere partijen van Uw Staten stelt Ons College aan Uw Staten voor om zowel het upgraden van de bestaande route alsmede de Kanaalroute, met enkele nader te omschrijven subvarianten, te onderwerpen aan een m.e.r. en een MKBA. Hoewel hiermee de nodige onderzoekskosten zijn gemoeid, kan deze onderzoeksfase mede benut worden om in nauw overleg met de regio de diverse aspecten in kaart te brengen. Het MER en het MKBA-rapport kan bovendien tevens het fundament vormen voor de planologische verankering van nieuwe aan te leggen tracédelen, waardoor het tijdsverlies dat ogenschijnlijk thans wordt ingeboekt kan worden gecompenseerd.

4 Financiële consequenties

De kosten voor het onderzoek en de begeleidende procesgang worden geraamd op een bedrag van tussen de € 500.000,- en de € 750.000,-. Er wordt een bandbreedte aangehouden. Keuzes in de procesgang, diepgang en breedte van het onderzoek zullen bepalend zijn voor de daadwerkelijke kosten. Aan Uw Staten zal bij najaarsnota worden voorgesteld om de kosten ten laste gebracht van de eerder genoemde budget van € 7,25 miljoen en de genoemde middelen voor het onderzoek beschikbaar te stellen

5 Proces en evaluatie

Het streven is om voor het eind van dit jaar een concept-startnotitie m.e.r. / MKBA voor inspraak vast te stellen. Op datzelfde moment willen wij Uw Staten meer in detail informeren over de planning en de aanpak van het vervolgproces. Zoals wij nu kunnen overzien zou deze tussenfase met m.e.r. en MKBA moeten worden afgerond met als mijlpaal het voor besluitvorming aan Uw Staten voorleggen van een tracévisie Corridor Apeldoorn – Dieren.

Het is mogelijk dat bij de regio de verwachtingen hoog gespannen zijn als gevolg van de keuze om een m.e.r. / MKBA te starten. Dit is wellicht mede ingegeven door de inschatting van belanghebbenden dat het economisch belang van de papierindustrie dermate doorslaggevend zal zijn in de uitkomsten van de MKBA dat er voldoende basis zal ontstaan om de keuze voor een Kanaalroute te kunnen verantwoorden. Een andere factor is dat er mogelijk een groot potentieel aan gebiedsontwikkelingsperspectieven wordt verondersteld, welke ook gunstig zouden kunnen uitwerken (ruimtelijke kwaliteit in de hoedanigheid van het begrip toekomstwaarde).

De MKBA is echter geen vrije onderzoeksvorm die naar believen kan worden samengesteld. Het onderzoek zal op wetenschappelijk verantwoorde basis worden uitgevoerd. Zo zullen effecten en maatschappelijke opbrengsten aantoonbaar en voorzienbaar moeten zijn. Het is niet ongebruikelijk dat een MKBA-rapport deels resulteert in het benoemen van onzekerheden. Positief is wel dat een m.e.r. / MKBA vraagstukken structureert en ook toegankelijk maakt voor een breder publiek. We zullen belanghebbenden in diverse stadia betrekken bij het onderzoek.

Uit reacties is gebleken dat de steun voor de regio-oplossing niet unaniem is. Er dient ook rekening te worden gehouden met tegenstanders in de loop van het vervolgproces.

Tot slot zal de ruimtelijke inpassing van een eventueel nieuwe Kanaalroute niet eenvoudig zijn in relatie tot (het instandhouden van) de ambities voor het bevaarbaar maken van het kanaal en het behoud van de cultuurhistorische waarde en beleving van het kanaal.

Arnhem, 5 juli 2016 - zaaknummer 2011-002803

Gedeputeerde Staten van Gelderland
C.G.A. Cornielje - Commissaris van de Koning
P.G.G. Hilhorst - secretaris

Bijlagen:

- ☐ Ontwerpbesluit
- ☐ Begrotingswijziging
- ☐ Notitie
- ☒ Presentatie PS-briefing 16 september 2015 en Studie 'N786 in breder perspectief'