

Oostelijke randweg kruising Varsseveldseweg - 2013

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Geldende ruimtelijke plannen	5
Hoofdstuk 2 Beleidskader	7
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	9
Hoofdstuk 4 Haalbaarheid	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Milieuaspecten	11
4.3 Overige aspecten	13
Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid	17

Ruimtelijke onderbouwing

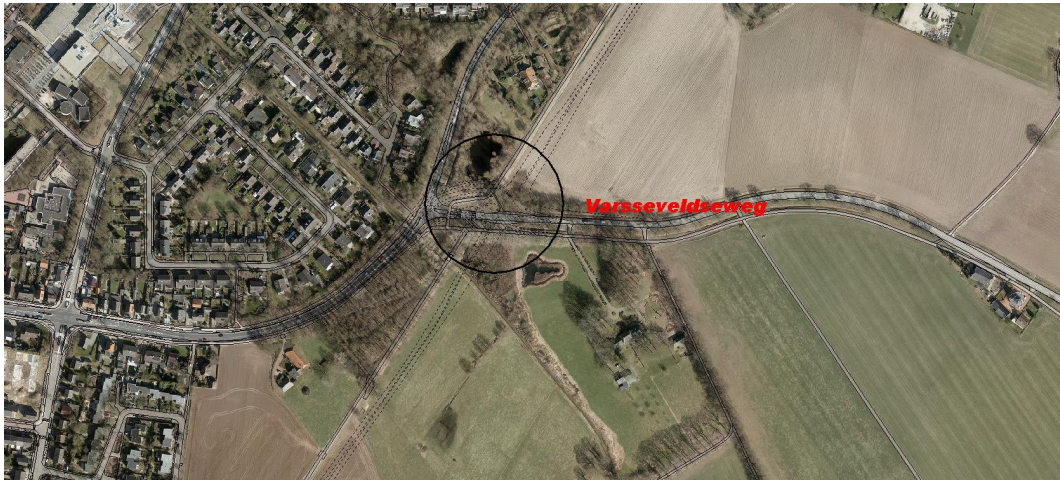
Hoofdstuk I Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met het bestemmingsplan Oostelijke Randweg - 2009 is de aan te leggen weg planologisch vastgelegd. Destijds is uitgegaan van een voorlopig ontwerp van de weg en de kruisingen. Bij de definitieve uitwerking van de kruising met de Varsseveldseweg bleek, dat het gewenst is om het kruisingsvlak enkele meters meer naar het noorden te schuiven. Hierdoor past een deel van de kruising niet in het bestemmingsplan Oostelijke Randweg 2009 en is een afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt hier inhoud aan gegeven.

1.2 Plangebied

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich op drie gebiedjes rondom de kruising die aangelegd gaat worden ter hoogte van de Varsseveldseweg met de Oostelijke randweg. De locatie is op onderstaande luchtfoto omcirkelt.



De precieze gebieden waarbij de gewenste uitvoering van de kruising niet past in het geldende bestemmingsplannen/beheersverordening is in bijlage I met rode kruisarcering te zien.

1.3 Geldende ruimtelijke plannen

Voor de betreffende gebiedjes waarover deze ruimtelijke onderbouwing gaat gelden op dit moment twee bestemmingsplannen en één paraplubestemmingsplan, waarvan afwijking wordt gevraagd:

- bestemmingsplan Buitengebied - 2012 (18 juli 2013 vastgesteld, nog niet in werking, het identificatienummer is NL.IMRO.0002.R07B300A-0002);
- bestemmingsplan Oostelijke Randweg - 2009, (6 januari 2011 vastgesteld, onherroepelijk sinds 10 oktober 2012, het identificatienummer van deze laatste is NL.IMRO.0222.R17B063A-0004);
- Parapluperziening Planologisch beleid 2011 (bijgebouwenregeling c.a.) (30 juni 2011 vastgesteld, onherroepelijk sinds 25 augustus 2011, het identificatienummer is NL.IMRO.0222.R70B010A-0001, maar dit is geen digitaal plan op RO-online).

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009 is het relevante beleid voor de gehele weg getoetst. Dit beleid is ook nog van toepassing voor de voorliggende kleine afwijking. Voor het relevante beleid wordt hier korthedshalve verwezen naar de toelichting van dit bestemmingsplan, hoofdstuk 3 van de toelichting. Deze is te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl via deze link. Er is geen beleid wat voor deze ruimtelijke onderbouwing leidt tot aanvulling van de onderbouwing vanuit beleid.

Aanvullend hierop is wel aan te geven dat door het verschuiven van de kruising naar het noorden een aantal waardevolle, vitale bomen langs de bestaande Varsseveldseweg behouden kunnen blijven, die in het oorspronkelijke ontwerp niet konden blijven staan.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

Met het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009 is de aan te leggen weg planologisch vastgelegd. Bij de gedetailleerde uitwerking van het tracé is gebleken dat ter plaatse van de kruising met de Varsseveldseweg de beste uitwerking niet past in dit bestemmingsplan.

De reden dat de kruising een paar meter meer naar het noorden verschuift heeft hoofdzakelijk te maken met de aanwezige bomenrij langs de Varsseveldseweg. Voor een goede inpassing van de weg in het bestaande landschap is zoveel mogelijk gekeken hoe bestaande bomenstructuren behouden konden worden. Bij de Varsseveldseweg is ook sprake van een bomenrij waarbij het wenselijk was om deze te behouden. Met het Oostelijke randweg 2009 is behoud ervan niet mogelijk.

Met de aanpassing van het kruisingsvlak is dit mogelijk. Dan worden wel plangrenzen overschreden, en is een afwijkingsprocedure dus nodig.

In bijlage I is te zien welke gebieden bij de herinrichting van de kruising Oostelijke randweg - Varsseveldseweg niet passen in de daar geldende bestemming.

De drie gebiedjes aan de noordzijde van de Varsseveldseweg hebben, van west naar oost, de bestemming Natuur, Groen en Agrarisch met waarden. Op deze gebieden worden delen van de weg zelf aangelegd, en had de bestemming Verkeer aanwezig moeten zijn. Het gebied ten zuiden van de Varsseveldseweg heeft de bestemming Verkeer, terwijl door de aanpassing hier een groene inrichting zal komen, waarvoor de bestemming Natuur de logische bestemming was geweest. Zie voor een kaartbeeld hiervan bijlage 2.

Hoofdstuk 4 Haalbaarheid

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft de randvoorwaarden van de milieukundige aspecten en overige aspecten waarmee rekening gehouden moet worden bij het bouwen en bij de inrichting en het beheer van het plangebied. Deze aspecten kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van bepaalde locaties.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 Bodem

Bij een bestemmingsplan moet worden bepaald dat de bodem geschikt is voor de beoogde bestemming. Voor het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009 zijn de benodigde onderzoeken hiervoor uitgevoerd. De verschuivingen die in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing liggen zijn zodanig ondergeschikt, dat de resultaten van de onderzoeken voldoende zijn voor de beoogde - niet kritische - functie van de weg.

De onderzoeken zijn bijlage bij genoemd bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009.

In verband met de aanpassing bij de kruising is een verkennend (water)bodemonderzoek en een verkennend onderzoek asbest in de bodem uitgevoerd. Het rapport hiervan is als bijlage 4 bijgevoegd. De hoofdconclusie is dat naast het bodemvreemde materiaal als gevolg van een halteplaats die op deze locatie aanwezig was, geen ernstige bodemverontreinigingen zijn aangetroffen.

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.2 Akoestiek

Wegverkeerslawaai

Wegverkeer kan overlast veroorzaken bij woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen. In de Wet geluidhinder is een zone vastgelegd langs iedere weg, met uitzondering van woonerven en 30 km gebieden. Binnen deze zone van een weg is het in situaties waar een weg wordt aangelegd of gewijzigd, verplicht de mate van geluidbelasting op de gevels van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen te onderzoeken.

Reconstructie

Doel van een akoestisch onderzoek kan zijn om vast te leggen of door een wijziging op of aan een weg er sprake is van 'reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder'.

Er is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als de geluidbelasting met afgerond 2 dB of meer toeneemt. Als er sprake is van reconstructie moeten er maatregelen worden getroffen om het geluidniveau op de gevels van woningen terug te dringen (stiller wegdektype, een scherm of wal) dan wel het geluidniveau in de woning te verminderen (gevelisolatie).

Akoestisch onderzoek

De consequenties van de gewijzigde aanleg van het kruispunt Varsseveldseweg - Oostelijke randweg voor de geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen is akoestisch onderzocht. Zie bijlage 3.

Hieruit is gebleken, dat als gevolg van de aanpassingen aan het wegprofiel van het kruispunt Varsseveldseweg - Oostelijke Randweg er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Geconcludeerd wordt dat ondanks dat het kruispunt Varsseveldseweg - Oostelijke randweg verlegd wordt het akoestisch klimaat ten gevolge van deze weg ter plaatse van de onderzochte woningen niet significant verslechterd en in sommige gevallen zelfs verbeterd.

Het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Railverkeerslawaaï

Voor railverkeerslawaaï geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Er is van rechtswege (Wet geluidhinder) een zone gelegen langs iedere spoorlijn (de spoorlijn binnen de gemeentegrens Doetinchem bedraagt 100 meter).

Dit plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen van geluidsgevoelige functies ten aanzien van railverkeer. Daarom is akoestisch onderzoek railverkeer niet noodzakelijk. Het aspect railverkeerslawaaï vormt zodoende geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

Industrielawaai/bedrijfszoning

De voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied voorzien niet in de toevoeging van nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe bedrijfsbestemmingen. Dus is het uitvoeren van een nader onderzoek niet noodzakelijk. Het aspect industrielawaai vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.2.3 Lucht

In hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer (ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd) zijn grenswaarden en plandrempels opgenomen voor verschillende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen en lood.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit.

Gekoppeld aan de 'Wet luchtkwaliteit' is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waaraan vervolgens het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL) hangt. Het NSL bevat enerzijds alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en anderzijds alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. De positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) overtreffen de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren), zodat door uitvoering van het NSL overall in Nederland de normen worden gehaald.

De aanleg van de Oostelijke randweg is opgenomen in het NSL en RSL en hoeft daarom niet afzonderlijk getoetst te worden aan de luchtkwaliteitsnormen van de 'Wet luchtkwaliteit'. Toetsing aan de grenswaarden gebeurt gebiedsgericht en in samenhang met geplande maatregelen. Omdat de Oostelijke randweg is opgenomen als ruimtelijke ontwikkeling in het NSL (en RSL) zijn er in dit kader maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren vastgelegd. De maatregelen hebben voornamelijk betrekking op mobiliteitsmanagement: het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het fietsgebruik en het carpoolen. Hierdoor zal ook het niet noodzakelijke autoverkeer van en naar het bedrijventerrein beperkt worden. De maatregelen resulteren in een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de gemeente.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

4.2.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en richt zich op het gebruik, de opslag, de productie van gevaarlijke stoffen en het transport van gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen, stationaire bronnen zoals een chemische fabriek of een lpg-vulpunt en mobiele bronnen zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen. Voor inrichtingen (bedrijven) is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (BEVI) van belang. In dit besluit wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast zijn er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is.

Bij externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een groepsrisico en een plaatsgebonden risico. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het plaatsgebonden risico biedt de burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen.

In de gemeente Doetinchem zijn negen bedrijven met risicocontouren gevestigd (acht lpg-tankstations en één ammoniakkoelinstallatie). Deze bedrijven zijn echter niet gevestigd aan de oostkant van de gemeente Doetinchem. De vervoersbewegingen van deze bedrijven waarvoor een verband met externe veiligheid bestaat, voeren in principe niet via de Oostelijke Randweg. Over de Oostelijke Randweg vindt derhalve geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Het transport van gevaarlijke stoffen maakt gebruik van de A18 en volgens de gegevens uit de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen is er ter hoogte van de A18 geen sprake van een risicocontour. De Oostelijke Randweg maakt naar verwachting geen deel uit van de, nog op te stellen, gemeentelijke routing voor gevaarlijke stoffen.

Het mogelijk te realiseren tankstation met LPG aan de Oostelijke randweg is geen onderdeel van het voorliggende plan, en is dus niet van invloed op de externe veiligheidsaspecten van de kruising.

Binnen het plangebied zijn veiligheidsrisico's derhalve niet aan de orde.

4.2.5 Bedrijvigheid

Door de aanpassing van de kruising Oostelijke randweg met de Varsseveldseweg worden geen bedrijven benadeeld in de bedrijfsvoering. Dit aspect vormt dus geen belemmering.

4.3 Overige aspecten

4.3.1 Flora en fauna

Bij de voorbereidingen voor de aanleg van de totale weg, zijn natuuronderzoeken uitgevoerd. Grotendeels zijn deze onderdeel van het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009.

Bij de verdere uitwerkingen van de onderzoeken heeft dit onder andere geresulteerd in de aanpassing bij de kruising Varsseveldseweg. Zo kunnen een aantal waardevolle bomen langs deze weg behouden blijven en hierdoor blijft de 'hop-over' voor de vleermuizen in tact. Het aanvullende natuuronderzoek die zich onder andere hierop richt, is als bijlage 5 bij deze ROB gevoegd.

Dit aspect is geen belemmering voor de aanpassing, maar juist een aanleiding ervoor.

4.3.2 Water

De watertoets

Eind 2000 heeft het kabinet het standpunt "Anders omgaan met water" vastgesteld. Het op een andere manier omgaan met water én ruimte is nodig om in de toekomst bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. De watertoets is een instrument dat ruimtelijke plannen toetst aan de mate waarin zij rekening houden met het beleid om het water meer ruimte te geven. De watertoets heeft als doel om in een vroegtijdig stadium alle relevante partijen te betrekken bij het opstellen van een wateradvies. De toets heeft betrekking op alle wateren en alle waterhuishoudkundige aspecten die van betekenis zijn voor het gebruik en de functie van het plangebied en de directe omgeving van het gebied, bijvoorbeeld veiligheid (overstromingsgevaar), wateroverlast en waterkwaliteit.

Het watersysteem van het plangebied

Voor de totale ontwikkeling van de weg is het watersysteem in beeld gebracht. Zie het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009, paragraaf 4.3.2 van de toelichting. Deze beschrijving is voor het voorliggende onderdeel ook nog van toepassing.

Waterhuishoudkundige aspecten

De watertoets van het waterschap is voor de gehele Oostelijke randweg uitgevoerd bij het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009. Voor de voorliggende aanpassing van het totaalplan zijn veel toetsvragen die destijds met 'ja' beantwoord en onderbouwd zijn nu met 'nee' beantwoord, omdat de gevolgen van de aanpassing voor dit aspect minimaal tot nihil te beschouwen zijn.

Thema	Toetsvraag	Relevant
Hoofdthema's		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering?	1. nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	2. nee
Riolering en afvalwaterketen	1. Is er een toename van het afvalwater (DWA)? 2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ? 3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van waterschap?	1. nee 2. nee 3. nee
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak? 2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak? 3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	1. nee 2. nee 3. nee
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	1. nee 2. nee 3. nee 4. nee

Oppervlakte- waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	1. nee 2. nee 3. nee
Grondwater- kwaliteit	Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	1. nee 2. nee
Verdroging	Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	ja
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	1. ja 2. ja
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	1. nee 2. nee
Aandachtsthema's		
Recreatie	Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	nee
Cultuurhistorie	Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	nee

Toelichting per relevant waterhuishoudkundig thema

Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?

Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte Evz

Voor de hele aanleg van de Oostelijke randweg geldt het volgende:

Het plangebied bevindt zich in de Ecologische Verbindingszone (EVZ) Zelhense Beek. De beoogde ontwikkelingen zijn geen belemmering voor de EVZ. De gemeente wil ondanks de aanleg van de weg een positieve impuls geven aan de EVZ. Natuurontwikkeling aan de westzijde van de Oostelijke Randweg en de natuurcompensatie ter hoogte van de Slingebeek (Doetinchemse Slinge) worden meegenomen in het bestemmingsplan Oostelijke randweg 2009. Aan de inrichting van het landschap aan de oostzijde van de weg wordt gewerkt. Dit zal worden opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied, waarvoor in 2010 de actualisatie start.

De inrichting en functies in hydrologische beïnvloedingszones rond natuurgebieden zijn afgestemd op deze natuur. In de beschermingszones van natte natuur bevinden zich geen

functies die de aanvoer van water richting het natuurgebied negatief beïnvloeden. De volgende maatregelen worden genomen om de aanvoer van gebiedseigen water in de toekomst te vergroten: aanleg van de weg in een geïsoleerde tunnel in het rivierduin. Ook mogen de bermsloten van de randweg niet te diep worden. Zij mogen de omgeving niet draineren. Mogelijk worden ook delen van de weg enigszins verhoogd aangelegd, indien grondwaterstanden dit vereisen. Binnen het plangebied gaat het om de Zumpe.

Het plangebied bevindt zich in een beschermingszone voor natte natuur. De beoogde ontwikkelingen hebben geen negatieve invloed op de waterkwantiteit en –kwaliteit in relatie tot de natte natuurgebieden.

De aanpassing van de kruising bij de Varsseveldseweg ten opzicht van het eerder vastgestelde bestemmingsplan is ondergeschikt voor dit aspect.

4.3.3 Monumenten en archeologie

De cultuurhistorie van het landschap, de bebouwing en de archeologische aspecten zijn voor dit kleine gebied van zodanig ondergeschikte betekenis, dat hiervoor geen verdere onderbouwing opgesteld is.

De benodigde archeologische onderzoeken voor de aanleg van de weg in zijn geheel zijn uitgevoerd. Hierbij is ook de aanpassing van de kruising meegenomen. Van daar uit zijn er geen belemmeringen voor de aanpassing.

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

De voorliggende aanpassing van het plan voor de aanleg van de Oostelijke randweg is financieel verwerkt in de kosten voor de aanleg van de weg. De aanpassing is zodanig ondergeschikt dat dit geen gevolgen heeft voor de totale financiële onderbouwing. De kostenraming is als gevolg van deze aanpassing niet bijgesteld.

