

Europaweg - 2019

Toelichting



Ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Plangebied	7
1.3 Geldende bestemmingsplannen	8
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Context	9
2.2 Definitief ontwerp	10
2.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	10
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Rijksbeleid	13
3.3 Provinciaal beleid	15
3.4 Regionaal beleid	17
3.5 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4 Haalbaarheid	25
4.1 Algemeen	25
4.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	25
4.3 Bodem	25
4.4 Akoestiek	26
4.5 Luchtkwaliteit	27
4.6 Externe veiligheid	28
4.7 Bedrijven en milieuzonering	31
4.8 Flora en fauna	32
4.9 Water	34
4.10 Archeologie en cultuurhistorie	38
4.11 Molenbiotoop	40
4.12 Verkeer	42
Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen	45

5.1	Inleiding	45
5.2	Toelichting op de regels	45
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	49
Hoofdstuk 7	Procedure	51
7.1	Algemeen	51
7.2	Inspraak	51
7.3	Overleg	51

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleidingen doel

De raad van de gemeente Doetinchem heeft in juni 2017 besloten de doorstroming van de Europaweg te verbeteren door een aantal fysieke aanpassingen aan de weg door te voeren. Het is een concretisering van ondermeer de plannen in de Mobiliteitsvisie 2016. De aanpassingen zijn in strijd met de geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Een herziening voor het plangebied is daarom noodzakelijk. Om die redenen is het voorliggende bestemmingsplan 'Europaweg - 2019' opgesteld.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen voor het grondgebied van de gemeente Doetinchem wordt in principe overal dezelfde plansystematiek gehanteerd. De regels uit het voorliggende bestemmingsplan sluiten daardoor grotendeels aan op de regels uit andere bestemmingsplannen. Daarmee wordt de rechtsgelijkheid en rechtszekerheid van de burgers vergroot.

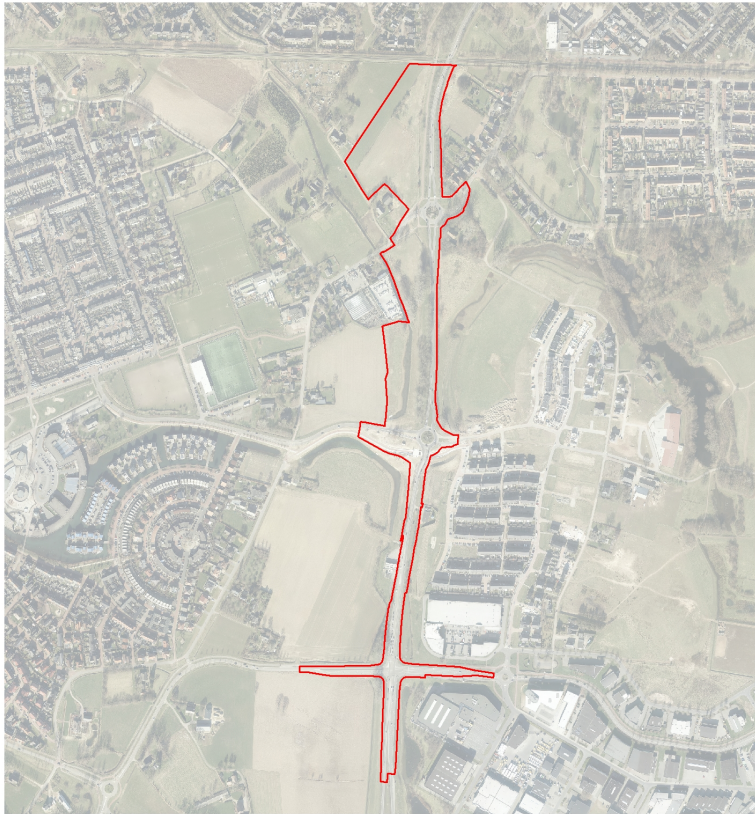
1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen ten noorden van de A18 en vrijwel geheel binnen de bebouwde kom van Doetinchem. Het betreft globaal het gebied van de Europaweg met aansluitende gronden dat is gelegen tussen de aansluiting met Rijksweg A18 en de spoorweg Arnhem-Winterswijk.



Globale ligging plangebied

Op navolgende afbeelding is de exacte begrenzing van het plangebied weergegeven.



Legenda

 Plangebied

gemeente **[gD]** Doetinchem

Begrenzing plangebied

1.3 Geldendebestemmingsplannen

Het bestemmingsplan Europaweg - 2019 is een partiële herziening van de in het plangebied geldende bestemmingsplannen. Voor het bestemmingsplan 'Europaweg - 2019' gelden op dit moment 6 bestemmingsplannen en/of beheersverordeningen welke na het onherroepelijk worden van het onderhavige bestemmingsplan ten dele zullen komen te vervallen:

- Bestemmingsplan Dichteren - 2012, vastgesteld d.d. 6 december 2012;
- Bestemmingsplan Buitengebied - 2002, herziening 2002, vastgesteld d.d. 24-06-2004, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland d.d. 18-01-2005;
- Beheersverordening Vijverberg, Rekhemseweg, De Hoop, Sportpark Zuid - 2014, vastgesteld d.d. 18-12-2014;
- Bestemmingsplan Oosseld en Wijnbergen - 2013, vastgesteld 27-06-2013;
- Beheersverordening Bedrijventerreinen Wijnbergen, De Huet, Keppelseweg en Hamburgerbroek - 2014, vastgesteld 18-12-2014;
- Dichteren uitwerkingsplan Kilderseweg, vastgesteld d.d. 13-04-1999, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland d.d. 06-05-1999.

Daarbij zijn de plangebieden van enkele parapluperzoningen gelegen over het plangebied van de Europaweg, namelijk;

- Parapluperziening Parkeren - 2018, vastgesteld d.d. 01-11-2018;
- Parapluperziening Verbod dak- en thuislozen - 2013, vastgesteld d.d. 17-07-2014.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Context

Het verbeteren van de doorstroming van de Europaweg komt voort uit een aantal studies en besluiten. De meest relevante voor dit bestemmingsplan worden in dit hoofdstuk aangehaald.

Verkenningstudie Europaweg-Liemersweg-Energieweg (N317)'Capaciteitsuitbreiding/de westelijke rand ontsloten'(Grontmij, 12 april 2013).

In het mobiliteitsplan van de gemeente Doetinchem is geschreven over de te verwachten verkeerssituatie in 2020. Op basis van het gemeentelijk mobiliteitsplan is door De Grontmij in 2012 en 2013 nader onderzoek uitgevoerd naar de benodigde verkeersmaatregelen om Doetinchem ook in de toekomst aan de zuidwestzijde bereikbaar te houden (zie Bijlage 1 Verkenningstudie Europaweg - Liemersweg - Energieweg (N37) 'Capaciteitsuitbreiding / de westelijke rand ontsloten').

De gemeenteraad heeft in mei 2013 de uitkomsten van het onderzoek vastgesteld.

Verkeerskundige afweging maatregelenpakket Europaweg (SWECO, d.d. 24 november 2016, projectnr: 348094, referentienr: SWNL0195929)

Zoals hiervoor aangegeven heeft De Grontmij in 2012-2013 een onderzoek uitgevoerd naar de capaciteitsuitbreiding van de Europaweg – Liemersweg en Energieweg. De wijze waarop dit zou kunnen plaatsvinden is nader onderzocht door SWECO (zie Bijlage 2 Verkeerskundige afweging maatregelenpakket Europaweg (SWECO)). Het SWECO onderzoek is een verdiepingsonderzoek naar specifieke maatregelen. Tevens is bij dit onderzoek een globale kostenraming gemaakt.

Op het moment dat Rijkswaterstaat en de provincie gezamenlijk besluiten de op en afritten te voorzien van verkeerslichten of een rotonde, dan ontstaat er een robuuste, toekomst gerichte Europaweg

Mobiliteitsvisie 2016-2026(raadsbesluit 3 november 2016)

Nadat op 5 november 2015 de Nota van Uitgangspunten is vastgesteld, heeft de gemeenteraad op 3 november 2016 de Mobiliteitsvisie 2016-2026 vastgesteld. De Europaweg is in hierin aangeduid als randweg (tangent). De west- en oosttangent vormen de randwegen voor de stad Doetinchem. Dit zijn de doorstroomroutes waarop het stedelijke en regionale verkeer wordt gebundeld. De randwegen (en de A18) verdelen het autoverkeer naar de wijken en de dorpen via verdeelwegen. In paragraaf 3.5.5 Mobiliteitsvisie 2016-2026 wordt hier nog nader op ingegaan.

Gebiedsuitwerking Europaweg (raadsbesluit 8 juni 2017)

Op 08 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de verdubbeling van de Europaweg (zie Bijlage 3 Gebiedsuitwerking Europaweg) vastgesteld. Er is hiermee een maatregelenpakket vastgesteld, waarmee de doorstroming op de Europaweg de komende jaren wordt aangepakt. De doorstroming op de Europaweg is met dit maatregelenpakket tot ten minste 2030 gewaarborgd. Daarnaast is er ook een besluit genomen over de uitgangspunten en concrete opgaven.

De concrete maatregelen zijn vertaald in een voorlopig ontwerp voor het tracé (zie Bijlage 4 Raadsbesluit 8 juni 2017 Verdubbeling Europaweg). Meer daarover in paragraaf '2.2 Definitief

ontwerp'.

2.2 Definitiefontwerp

Van Voorlopig Ontwerp naar een Definitief Ontwerp

Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten en concrete opgaven om de doorstroming van de Europaweg te verbeteren, is een ontwerptracté (zie Bijlage 5 Voorlopig Ontwerp Europaweg d.d. 13-11-2017) ontworpen. Dit voorlopig ontwerp betreft het vanuit verkeerskundig oogpunt, het meest optimale tracé. Op grond van dit ontwerp is het plan doorontwikkeld en is de haalbaarheid onderzocht. Dit ontwerp is bij de diverse onderzoeken als basis genomen. Vervolgens heeft dit proces geleid tot enkele bijstellingen aan het ontwerp. Inmiddels is het plan tot een definitief ontwerp gevorderd (zie Bijlage 6 Definitieve ontwerp Europaweg d.d. 14-02-2019). Bij dit ontwerp is meer rekening gehouden met bijvoorbeeld in willekeurige volgorde, relevante randvoorwaarden als milieuaspecten, natuur, eigendom en kosten.

Een deel van het aan te passen tracé, is gelegen op gronden die in eigendom zijn van de provincie, dan wel het Rijk. Het zuidelijke deel, alsmede de op- en afritten van de A18 zijn niet gelegen in het plangebied. De aanpassingen ter plaatse, passen binnen het geldende bestemmingsplan.

Het voorlopig ontwerp is uitgewerkt naar definitief ontwerp en technisch ontwerp. In deze uitwerking is het mogelijk dat er enkele ondergeschikte wijzigingen aan het ontwerp plaatsvinden. Daarom is in voorliggende bestemmingsplan planologisch (beperkt) flexibiliteit ingebouwd: de bestemming 'Verkeer' komt in hoofdlijnen tot 2 meter buiten de randen van het beoogde wegtracté te liggen. Dat maakt het mogelijk om in de uitwerking, indien noodzakelijk, delen van de weg 2 meter te verschuiven ten opzichte van het genoemde ontwerp.

2.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

De volgende uitgangspunten zijn gesteld voor het opstellen van het bestemmingsplan:

Basis

- Basis voor voorliggend bestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp(VO) Europaweg d.d. 13-11-2017, Bijlage 5. Dit betreft het meest optimale tracé.

Begrenzing – algemeen uitgangspunt

- Het wegtracté (bestemming 'Verkeer'): overeenkomstig VO Europaweg d.d. 13-11-2017 + 2 meter aan weerszijde.
- Overige gronden (bestemming 'Groen'): gebied buiten het wegtracté (buiten bestemming 'Verkeer') dat in gemeentelijk eigendom is en nog geen groenbestemming of verkeersbestemming heeft.

Begrenzing – specifiek

- Gronden met bestemming 'Verkeer' die buiten het wegtracté + 2 meter vallen, krijgen bestemming 'Groen'. Daaronder vallen ook de gronden die zijn gelegen binnen het plangebied en voor vaststelling de bestemming 'Agrarisch' hebben. Deze krijgen ook de bestemming 'Groen'.
- Op enkele locaties is afgeweken van 'het wegtracté + 2 meter', of omdat de eigendomssituatie een ruimer tracé niet mogelijk maakt of omdat is aangesloten bij de bestaande situatie.
- De kruising met het spoor wordt niet meegenomen. De plangrens eindigt bij de eigendomsgrens Railinfratrust BV aan de zuidzijde van de spoorwegovergang. Een eventuele nieuwe vormgeving van de kruising Europaweg – Liemersweg valt dus ook buiten de plangrens.
- Voor het wegvak Vancouverstraat naar het spoor wordt voorgesorteerd op de bocht. De

bestemming 'Verkeer' handhaven ook daar waar deze buiten de grens van het wegtracé + 2 meter ligt.

- Het tankstation wordt qua huidige bestemming 1 op 1 overgenomen met enkele ondergeschikte correcties aan bestemmingsgrens.
- Pompgemaal valt buiten het bestemmingsplan. Geen planologische correcties nodig.
- Aanpak tracé provincie/Rijk valt buiten dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt het overheidsbeleid aan de orde dat van invloed is op de aanpassing van het tracé van de Europaweg. Uit onderzoek blijkt dat de volgende beleidsstukken niet van invloed zijn:

- cultuur en Erfgoed 2017-2020, Beleef het mee! provincie Gelderland, vastgesteld 29 juni 2016;
- regionale woonagenda Achterhoek, Regio Achterhoek, vastgesteld 25 juni 2015;
- afsprakenkader detailhandel, Regio Achterhoek, 24 september 2015;
- herziene woningbouwstrategie 2015, gemeente Doetinchem, vastgesteld 5 november 2015;
- lokale woonagenda gemeente Doetinchem 2016-2025, vastgesteld 22 september 2016;
- planologisch beleid 2011, gemeente Doetinchem, vastgesteld op 30 juni 2011 en onherroepelijk op 5 september 2011;
- masterplan Schil, gemeente Doetinchem, d.d. 13 december 2007;
- cultuurnota Dossier Cultuur 2003, gemeente Doetinchem, vastgesteld d.d. 18 december 2003;
- detailhandelsbeleid Doetinchem, gemeente Doetinchem, 18 juli 2013;
- visie boodschappenstructuur, gemeente Doetinchem, vastgesteld 22 februari 2018;
- kantorennota 'Ruimte voor kantoren', gemeente Doetinchem, vastgesteld op 7 februari 2008;
- continuïteit in Karakter, Cultuurhistorie Doetinchem, vastgesteld 21 september 2017;
- parkeervisie gemeente Doetinchem 2017-2020, gemeente Doetinchem, vastgesteld 8 juni 2017.

Deze plannen zijn daarom ook niet verder toegelicht in dit plan.

Het beleid wat wel van invloed is op de ontwikkeling is in dit hoofdstuk verwoord en afgewogen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuren Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. 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 de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Onderzoek en conclusie

De SVIR bevat geen belemmeringen om de voorgenomen maatregelen ter bevordering van de doorstroming van de Europaweg door te voeren. Een nadere beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Bij besluit van 28 augustus 2012 (inwerking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond Rijksvaarwegen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Ook is de ladder voor duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen. Deze is ook toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De (in juli 2017 voor het laatst gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onderzoek en conclusie

Het Barro doet geen specifieke uitspraken over zaken die in dit plan worden geregeld.

Onderzoek en conclusie

De Europaweg is niet specifiek benoemd in de Barro en evenmin maakt het onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur. Het Barro doet verder geen specifieke uitspraken over zaken die betrekking hebben op de voorgenomen maatregelen om de doorstroming van de Europaweg te verbeteren. Een nadere beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

3.2.3 De Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: 'de Ladder') is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De uitgangspunten hierbij zijn dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en dat de ontwikkeling in eerste instantie in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Artikel 3.6 lid twee Bro omschrijft de ladder als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Voor de Ladder is dus een onderzoek nodig die uit twee stappen bestaat:

1. Is sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'?
2. Als hier sprake van is, dan moet motivering plaats vinden volgens de Ladder: Vindt de ontwikkeling plaats binnen het bestaand stedelijk gebied die in die behoefte kan worden

voorzien?

De toepassing van de Ladder is mede bepaald door uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS). De ABRS heeft in een 'overzichtsuitspraak' op 28 juni 2017 op een rij gezet hoe de Ladder gebruikt moet worden. Hiermee wordt houvast geboden aan de rechtspraak.

In navolging op de ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in de Bro, verwijst de provincie Gelderland in haar 'Omgevingsvisie Gaaf Gelderland' ook naar 'de ladder voor duurzaam stedelijke ontwikkeling'. Meer daarover in paragraaf 3.3.1.

Onderzoek

1. Is sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'?

De laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Artikel 1.1.1 Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt aanpassingen aan een bestaande weg mogelijk om de doorstroming te verbeteren. Dit wordt niet aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Conclusie

Bij dit plan is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en daarom is een motivering van het plan volgens de Ladder niet nodig.

3.3 Provinciaalbeleid

3.3.1 Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is op 19 december 2018 door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. De visie beschrijft de lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving in Gelderland. Samen met de Omgevingsverordening heeft de provincie al vooruit gelopen op de Omgevingswet. Deze wet biedt meer ruimte voor initiatieven en ontwikkelingen in het fysieke domein, in samenspraak met de omgeving.

De provincie streeft naar een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Dit wil de provincie bereiken door de focus te leggen op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Hiervoor zijn zeven ambities benoemd om richting te geven:

1. Energietransitie
2. Klimaatadaptatie
3. Circulaire economie
4. Biodiversiteit
5. Bereikbaarheid
6. Vestigingsklimaat
7. Woon- en leefklimaat.

Met vier 'spelregels' of 'doe-principes' - doen, laten, zelf en samen - wordt er werking aan gegeven.

Dit is het kader waarbinnen de provincie wil werken en afwegingen wil maken.

Onderzoek en conclusie

Het voorliggende plan betreft een actualisatie en legt geen nieuwe ontwikkelingen vast. Er is sprake van het optimaliseren van het bestaande wegennet. De omgevingsvisie is daarom ook niet direct van invloed op het bestemmingsplan.

Het plan sluit derhalve aan op de provinciale visie.

3.3.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening is op 19 december 2018 door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. Hierin zijn regels en bepalingen over de inrichting en beheer van de ruimtelijke omgeving vastgelegd. Samen met de Omgevingsvisie heeft de provincie al vooruit gelopen op de Omgevingswet. Deze wet biedt meer ruimte voor initiatieven en ontwikkelingen in het fysieke domein, in gesprek met de omgeving. In 2019 zal de verordening opnieuw geactualiseerd worden, zodat deze verder in lijn wordt gebracht met de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en anticipeert op de eisen van de Omgevingswet.

Onderzoek en conclusie

De Omgevingsverordening is uitgewerkt in de volgende thema's: windenergie, landbouw, glastuinbouw, natuur, landschap, water&milieu, erfgoed en luchtvaart. Voor het plangebied zijn de thema's landbouw en erfgoed relevant. Gelet de beoogde ontwikkeling is het thema Landbouw, met een verwijziging naar het plussenbeleid niet relevant. Uit de themakaart Erfgoed volgt dat bij de planvorming rekening gehouden dient te worden met de molenbiotoop. In paragraaf 4.11 Molenbiotoop wordt hierop nader ingegaan.

Het initiatief Europaweg is niet in strijd met de provinciale verordening.

3.3.3 Cultuur en Erfgoed 2017-2020 Beleef het mee!

Gelderland is rijk aan cultuur en erfgoed: onder andere musea, theater, dans, festivals, monumenten, archeologie en het historische landschap. Het stimuleren van toegankelijkheid van cultuur en erfgoed voor de inwoners van Gelderland is een belangrijke provinciale kerntaak. Vanuit het programma Cultuur en Erfgoed worden verbindingen gezocht met overige provinciale kerntaken en de gebiedsopgaven. De duidelijkste verbindingen liggen bij de programma's Leefbaarheid, SteenGoed Benutten, Energietransitie, Gebiedsopgaven en Toerisme en Recreatie.

Inwoners en bezoekers van Gelderland moeten de mogelijkheid hebben om cultuur en erfgoed te beleven en ervan te genieten. De provincie faciliteert dat hiertoe in alle regio's initiatieven ontplooid kunnen worden. Versterking van de regionale identiteit door middel van cultuur en erfgoed is hierbij het uitgangspunt. De provincie wil hierbij een verbindende en inspirerende rol vervullen, en investeren in de verdere ontwikkeling van kennis en onderzoek. Ondernemerschap en innovatie van de culturele sector worden gestimuleerd.

Erfgoed ontwikkelen en beleven

Erfgoed is om te beleven en om van te genieten. Toeristen en inwoners genieten van kastelen, historische steden en oude bossen. Erfgoed ontleent zijn bestaansrecht aan de waardering van mensen. Er is een onderscheid tussen materieel en immaterieel erfgoed.

Materieel erfgoed bestaat uit historische bebouwing, historisch landschap en archeologie. Immaterieel erfgoed bestaat uit verhalen, tradities, gewoonten en gebruiken.

Op het gebied van materieel erfgoed worden drie hoofddoelen onderscheiden.

- A. Versterken van de functionaliteit van erfgoed.
Dit doet de provincie door het stimuleren van restauratie en herbestemming van monumenten en het tegengaan van leegstand. Extra aandacht is er voor duurzaamheid van monumenten door het stimuleren van energiebesparende maatregelen, en het ondersteunen van initiatieven die bijdragen aan duurzaam onderhoud van groen erfgoed.
- B. Verbeteren van de uitvoeringskwaliteit door samenwerking in het erfgoednetwerk.
Bundeling van kennis en capaciteit bij het uitvoeren van restauraties, het opstellen van uitvoeringsvoorschriften en een kwaliteitsborgingssysteem de zogenaamde Gelderse Voet en

de Groene Voet voor erfgoedhoveniers, en voorzetten van het beleid op het gebied van regioarcheologie.

C. Stimulering van innovatie en nieuwe ontwikkelingen.

Samen met de erfgoedsector wordt gewerkt aan de onderwerpen: klimaat en duurzaamheid, kennis en innovatie in de praktijk, nieuwe opgaven (bijv. leegstand van monumentaal vastgoed), toegankelijk maken van cultuurhistorische en archeologische waardenkaarten en een kennisagenda Archeologie van Gelderland.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling 'Europaweg - 2019'. In paragraaf 4.10 en 4.11 wordt nader ingegaan op de aanwezige cultuurhistorie in het ontwikkelingsgebied. De ontwikkeling sluit aan op de doelstellingen zoals aangegeven in het beleidskader.

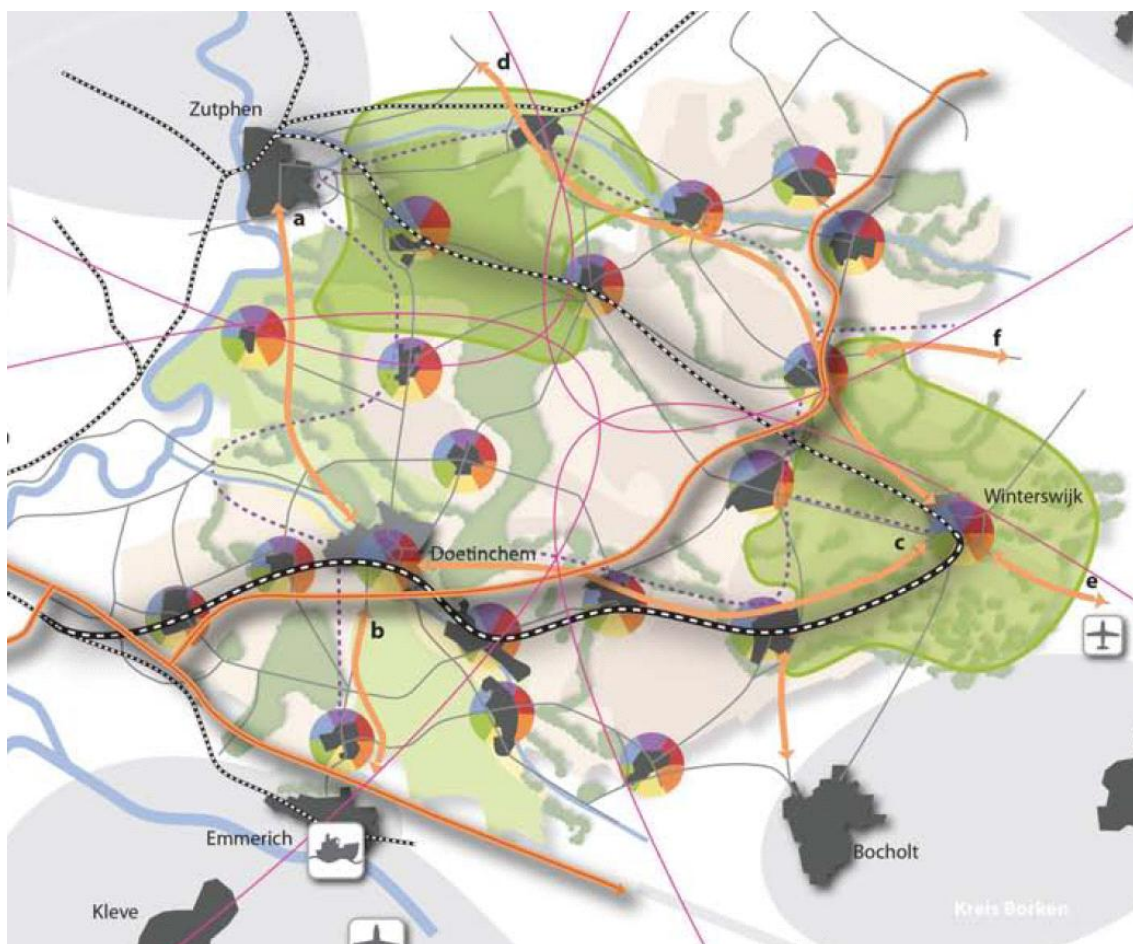
3.4 Regionaalbeleid

3.4.1 Regionale Structuurvisie Achterhoek 2012

Op 26 april 2012 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de Regionale Structuurvisie Achterhoek 2012 vastgesteld. Dit is een actualisatie van de Regionale structuurvisie uit 2004.

Als basis voor ruimtelijk beleid zijn er een aantal speerpunten voor de regio benoemd. Dat zijn:

- omgaan met de krimp;
- externe relaties;
- veranderingen in het landelijk gebied;
- overstap naar duurzame energie.



Visiekaart Achterhoek

Huidige kwaliteit als basis voor de toekomst

De kaart geeft de regionale structuren en kwaliteiten weer. Met betrekking tot infrastructuur / bereikbaarheid is in de regionale structuurvisie het volgende opgenomen:

Bereikbaarheid van en in de regio is van groot belang. De infrastructuur is derhalve wel functioneel van belang. Deze is voor de toekomst maar zeer beperkt ruimtelijk ordenend, niet meer dan het nu al is. De pijlen geven de verbindingen aan waar verbetering op regionaal noodzakelijk-wenselijk is.

Daarnaast wordt de aansluiting A18-Doetinchem genoemd, en dan specifiek het verbeteren van de doorstroming / bereikbaarheid van Doetinchem in relatie tot de aansluit A18/N316 en A18/N317.

Onderzoek en conclusie

De Europaweg omvat ten dele de N316, alsmede de N317. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het planologisch mogelijk maken van ingrepen ten behoeve van het verbeteren van de doorstroming/bereikbaarheid van Doetinchem. De ontwikkeling past daarmee binnen de regionale structuurvisie.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Doetinchem 2035

Op 26 september 2013 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de Structuurvisie Doetinchem 2035 vastgesteld. Deze structuurvisie schetst een beeld van de huidige ruimtelijke situatie en gaat zowel in op de kwaliteiten als op onderdelen waar verbeteringen denkbaar zijn. Er worden ruimtelijke kaders geschetst waarbinnen de gemeente Doetinchem de komende jaren wil werken. Daarbij gelden vier thema's, te weten:

- beherend ontwikkelen van stad en land;
- kwaliteit en beleving;
- economische kansen;
- Doetinchem en haar omgeving.

Beherend ontwikkelen van stad en land

Het accent verschuift van ontwikkeling naar beheer als gevolg van de te verwachten vergrijzing van de bevolking en daling van het aantal inwoners. De focus komt te liggen op het verbeteren van bestaande gebieden en functies. Wat goed is vraagt om goed beheer en behoud. Wat niet langer voldoet vraagt om aanpassing of, in het uiterste geval, om vervanging door iets anders. Denkbaar is de sloop van bebouwing en het transformeren van stukken stad naar natuur of stadspark.

Kwaliteit en beleving

De verschuiving van het accent naar beheer biedt kansen voor kwalitatieve ontwikkeling. Doetinchem moet aantrekkelijk zijn voor bewoners, bezoekers en bedrijven. In de structuurvisie ligt de focus op de beleving en ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie streeft een hoge ruimtelijke kwaliteit na. De kwaliteit zal er overal weer anders uitzien en is op verschillende manieren te realiseren.

Economische kansen

De gemeente Doetinchem wil aantrekkelijk blijven door bestaande kwaliteiten te versterken en nieuwe kwaliteiten aan te boren. Inzet is het behoud van werkgelegenheid en het redden van de traditioneel sterke sectoren, zoals de maakindustrie en de zorg. Daarnaast zet de gemeente in op onverwachte kansen die zich voordoen en het anticiperen daarop. De stad moet vernieuwend zijn zonder de bestaande kwaliteiten te verwaarlozen.

Doetinchem en haar omgeving

Als centrumgemeente zal Doetinchem de komende jaren een steeds belangrijkere rol vervullen. Als gevolg van bevolkingsontwikkeling zullen omliggende dorpen steeds vaker gebruik maken van de Doetinchemse voorzieningen. Goede verbindingen met de buurgemeenten zijn noodzakelijk. Er zijn verschillende samenwerkingsvormen, ook met buurland Duitsland. Belangrijke aandachtsgebieden zijn momenteel de infrastructuur, de zorg, het onderwijs, de werkgelegenheid en de cultuur.

Onderzoek en conclusie

De capaciteitsuitbreiding van de Europaweg is als opgave opgenomen in de structuurvisie en past onder het thema 'Doetinchem en haar omgeving'. Als centrumgemeente zal Doetinchem de komende jaren een steeds belangrijkere rol vervullen. Als gevolg van bevolkingsontwikkeling zullen omliggende dorpen steeds vaker gebruik maken van de Doetinchemse voorzieningen. Goede verbindingen met de buurgemeenten zijn noodzakelijk. Er zijn verschillende samenwerkingsvormen, ook met buurland Duitsland. Belangrijke aandachtsgebieden zijn

momenteel de infrastructuur, de zorg, het onderwijs, de werkgelegenheid en de cultuur.

De capaciteit uitbreiding van de Europaweg is als opgave opgenomen. Dit onder andere ten behoeve van een goede bereikbaarheid van het centrum maar ook ten behoeve van de doorstroming van het verkeer over het tracé Europaweg-Liemersweg-Energieweg.

Voorliggend bestemmingsplan betreft het planologisch juridisch mogelijk maken van de uitwerking van die capaciteitsuitbreiding.

3.5.2 Doetinchem Natuurlijk Duurzaam

Op 18 februari 2016 heeft de gemeenteraad het koersdocument Doetinchem Natuurlijk Duurzaam vastgesteld. In het koersdocument staat beschreven wat duurzaamheid voor Doetinchem betekent, welke middelen de gemeente inzet en welke doelen de gemeente heeft om onze duurzaamheidsambities te behalen.

Duurzaamheid is een heel breed begrip. Voor Doetinchem komt duurzaamheid terug op de beleidsvelden energie, natuur, klimaat, circulaire economie, mobiliteit en duurzame producten en diensten. De gemeente zet zichzelf in als verbinder die andere partijen ondersteunt en enthousiasmeert bij hun duurzame initiatieven.

Met het koersdocument legt de gemeente de focus voornamelijk op het terrein van energie. Op dit terrein kan de gemeente grote 'winsten' behalen. Doetinchem wil, samen met de andere Achterhoekse gemeenten, in 2030 energieneutraal zijn. Dit doet de gemeente door zowel energie te besparen als schone energie op te wekken. De gemeente ziet het als taak om deze energietransitie te faciliteren en te stimuleren. Daarbij wil de gemeente het goede voorbeeld geven en de te banen wegen vrijmaken.

Wat betreft de energiebesparing richten de gemeente zich voornamelijk op de bestaande woningvoorraad en het bedrijfsleven. De gemeente informeert en zorgt voor subsidieregelingen of leningen. Wat betreft energieopwekking zijn zon, biomassa en ook wind kansrijke duurzame energiebronnen. In theorie kan elk gebouw voorzien in zijn eigen duurzame energieopwekking. Daar waar dit niet mogelijk is bieden collectieve duurzame energievoorzieningen het alternatief.

Onderzoek en conclusie

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het mogelijk maken van maatregelen om de verkeersdoorstroming van de Europaweg te verbeteren. Voor aanpassing van wegen kent gemeente Doetinchem geen specifiek beleid met betrekking tot duurzaamheid.

3.5.3 Groenstructuurplan Doetinchem 2017

Het Groenstructuurplan Doetinchem 2017 vormt de basis van de groene bestemmingen in dit plan. Het groenstructuurplan is op 27 juni 2017 vastgesteld door het college. Het plan is het beleidsdocument waarin beleid en ambities ten aanzien van de groen- en bomenstructuren zijn vastgelegd. Het gaat daarbij zowel om de functionele als de visueel-ruimtelijke aspecten van het groen. Het groenstructuurplan is leidend bij ruimtelijke vraagstukken waar zij onderdeel van uitmaakt. De beleidsuitgangspunten voor het plan komen voort uit de Structuurvisie Doetinchem 2035. De belangrijkste doelen van het plan zijn:

- vastleggen van bestaande, te behouden, te versterken en nieuw te ontwikkelen (hoofd)groen- en bomenstructuren;
- verwoorden groene ambities en uitwerken naar concrete projecten en acties;
- handvatten bieden voor afwegingen bij ruimtelijke claims, afstoten en verkoop van het openbaar groen;
- functioneren als toetsingsinstrument voor de Bomenverordening;
- mede richting geven aan aanleg, beheer en onderhoud.

Onderzoek en conclusie

De groenstructuur in het plangebied 'Europaweg - 2019' bestaat uit de aanwezige bomenstructuur langs de Europaweg. In het groenstructuurplan is deze aangeduid als 'hoofdstructuur bomen'. Een hoofdstructuur bomen is van betekenis op stads, dorps, of wijkniveau.

Gemeentelijk beleid is om een hoofdbomenstructuur zoveel mogelijk intact te laten en er zorgvuldig mee om te gaan. Hiervoor geldt dan ook het nee, tenzij principe. In principe worden geen ingrepen in deze structuren toegestaan, tenzij deze op grond van een integrale afweging toch wenselijk zijn. Dan zal goed naar de compensatie mogelijkheden gekeken moeten worden

Voor groencompensatie wordt een aanpak gehanteerd die duidelijkheid biedt over de te compenseren onderdelen, maar ruimte laat voor specifieke invulling, al naar gelang de specifieke locatie. Het zwaartepunt ligt op het verhogen van de kwaliteit van de bestaande gebieden. Er kan dan gedacht worden aan het verhogen van de groene waarden als beleving, gebruik, ecologie en natuur.

De groenstructuurkaart heeft geen directe juridische werking, zoals de structuurvisie of bestemmingsplannen. Wel dient de kaart als groene input voor een integrale afweging. Hierbij is er voor gekozen de aanpassing aan de Europaweg te realiseren. Daar waar de bomenstructuur wordt aangetast wordt dit op andere wijze gecompenseerd.

In het beginstadium van het project is een "Inventarisatie waardevolle groenstructuren" gedaan voor het hele gebied tussen de Europaweg en de Kilderseweg, vanaf de spoorlijn tot aan de A18. Dit gaf een duidelijk in beeld van de aanwezige groenstructuren, welke functie ze vervullen en welke potenties het gebied heeft. De ruimtelijke afwegingen die gaandeweg het proces gemaakt moesten worden zijn in dit licht bekeken. Ook werd hiermee inzicht gecreëerd in de wijze waarop een eventuele groencompensatie echt een meerwaarde kan hebben. Het is de basis voor een totaalplan geweest waarin de individuele ontwikkelingen en "de Groene Waas" in samenhang zijn uitgewerkt. De latere Boomeffect Analyse (BEA) en de quickscan Flora en Fauna met aanvullend vleermuizenonderzoek hebben aanvullende gegevens verstrekt teneinde een compleet beeld te krijgen.

"De Groene Waas Europaweg"

De Gebiedsvisie Europaweg uit 2017 refereert aan "de Groene Waas" uit de Structuurvisie 2035. Deze opgave beoogt een groene verbinding te leggen tussen stedelijk gebied en buitengebied. De historische en geomorfologische basis geeft hiervoor een aantal uitgangspunten die uitgewerkt worden in het landschappelijke plan. Tegelijk geven de gebied dekkende inventarisatie naar waardevolle groenstructuren en de natuurtoets aanbevelingen om de natuurwaarden te vergroten.

Zo vormt de hogere zandrug langs de Kilderseweg en Wehlse weg een cultuurhistorisch lint van boerderijen, boomgaardjes en erven die recreatief een aantrekkelijke begeleiding van de fietsroute bieden. Deze begeleidende groenstructuren vormen ook een ideaal foerageer gebied voor vogels, vleermuizen en andere dieren. Het verbinden van dit gebied met de vochtigere beekgronden langs de Wijnbergse loopgraaf zorgt voor een grote verbetering. Door het aanplanten van singels en haagstructuren dwars op de beek worden verbindingen gelegd voor planten en dieren.

Tussen de hogere zandrug en de beekgronden lag tot in de jaren tachtig een vrij abrupte steilrand. Deze steilranden waren vaak beplant en vormden aantrekkelijke biotopen voor planten en dieren. Door het terugbrengen van deze veelal vlak geploegde steilranden worden lijnvormige verbindende structuren in het gebied teruggebracht die zorgen voor een betere verspreiding van planten en dieren door het gebied.

Het terugbrengen van verbindende groenstructuren, niet alleen Noord-Zuid langs de weg, maar met name ook Oost-West zorgt dat diersoorten zoals vleermuizen zich makkelijker kunnen verplaatsen. De te kappen bomen langs de Europaweg worden gecompenseerd door het terugplanten van boomgroepen die aansluiten op deze verbindende structuren. De helft van de

bestaande boombeplanting zal vooralsnog worden ingepast. De andere helft zal worden herplant. Zodra deze nieuwe bomen groot genoeg zijn en hun functie kunnen vervullen, kan bekeken worden of de andere bomen inmiddels vanwege hun slechtere conditie (zie conclusies Bijlage 7 Boom Effect Analyse) ook vervangen moeten worden. Gekozen wordt dus voor een gefaseerde aanpak. Ook wordt gekozen voor een totaal groencompensatieplan (zie Bijlage 8 Groencompensatieplan), waarbij niet alleen wordt ingezet op vervangende herplant van bomen, maar ook in het terugbrengen van de steilrand en het vergroten van de natuurwaarden in het beekdal. Daarmee ontstaat er een brede natte zone langs de beek vanaf de A18 tot aan het spoor, begeleid door een aangeplante steilrand en verbonden met groenstructuren aan weerszijden. Een deel van de compensatie is dan ook gelegen buiten het plangebied. Ter plaatse is er sprake van een passende bestemming en behoeft derhalve geen wijziging van het bestemmingsplan te worden doorgevoerd.

3.5.4 Bomenbeleid en de Bomenverordening

De bescherming, de herplant en het kappen van bomen is geregeld in de gemeentelijke bomenverordening. De beleidsregels voor toepassing van deze regelgeving zijn opgenomen in de Bomenverordening 2015. Deze verordening bevat regels ten aanzien van de beoordeling kapaanvragen en belangenafweging, bijzondere bomen en de duurzame instandhouding en bescherming van bomen. Het bomenbeleid is in essentie gericht op het behoud van (toekomstig) waardevolle bomen en boomstructuren.

Bomen dragen in belangrijke mate bij aan de structuur, identiteit, belevingswaarde, ecologische waarde en gebruikswaarde van de (woon)omgeving en worden dan ook beschouwd als de belangrijkste groenelementen in de stedelijke omgeving. Hierbij geldt dat naarmate bomen ouder zijn de waarde voor de omgeving toeneemt. Om deze reden is het van belang in de bestaande situatie en bij nieuwe ontwikkelingen met zorg om te gaan met aspecten van beheer en inrichting van de boom en zijn groeiplaats.

Onderzoek en conclusie

De aanwezige waardevolle bomen worden beschermd middels de kapverordening en de kapvergunning. In april 2018 is door ANDE(R)S Boomtechnisch Advies een BEA uitgevoerd. Een Boomeffect Analyse (BEA) is gedaan voor alle bomen in de directe omgeving van de Europaweg. De BEA is als Bijlage 7 Boom Effect Analyse bijgevoegd.

Per boom is het volgende gedaan:

- inmeting exacte positie;
- bepalen boomsoort;
- bepalen conditie van de boom;
- bepalen omtrek van de boom;
- beoordelen boom in relatie tot nieuwe situatie op basis van VO d.d. (13-11-2017);
- advies per boom (rooien of beschermen);
- bepalen vergunningsplicht per boom
- bepalen status van de boom (waardevol of niet);
- bepalen uitgangspunt boomsoortbepaling (behouden of rooien).

Bij de uitgevoerde inspectie is de conditie van de bomen gekwalificeerd. Hieruit blijkt dat slechts 22 van de 360 bomen een goede conditie hebben. Bijna alle essen zijn lichter of zwaarder aangetast door de essentaksterfte. De kwaliteit van de bomen is wel voldoende goed om nog een aantal jaren hun functie te kunnen vervullen.

Deze Boom Effecten Analyse, maar ook de uitkomst van het aanvullende vleermuisonderzoek (4.8 Flora en fauna), is basis voor het nieuwe groeninrichtingsplan van het gehele gebied rondom de Europaweg ten zuiden van het spoor. Een en ander borduurt verder op de inzichten die benoemd zijn in de Gebiedsuitwerking Europaweg 2017 (Bijlage 3, opgave 6 'Versterken groen- en

landschapstructuur').

In dit bestemmingsplan zijn derhalve geen maatregelen opgenomen. Het Bomenbeleid en de Bomenverordening vormen geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

3.5.5 Mobiliteitsvisie 2016-2026

De gemeenteraad heeft op 3 november 2016 de nieuwe Mobiliteitsvisie 2016-2026 vastgesteld. Dit plan is gericht op kwaliteit (snel, veilig en comfortabel) en op gelijkwaardige belangen van autoverkeer, openbaar vervoer en fiets. Oftewel, op welke wijze kan de gemeente er voor zorgen dat de hele gemeente en binnenstad voor onze inwoners en bezoekers een veilige stad is die ook makkelijk te bereiken is en een goede doorstroming biedt de auto maar zeker ook voor de fiets: de auto heeft niet automatisch prioriteit. Daarbij gaat de gemeente slimmer en efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Niet persé meer infrastructuur maar beter benutten van wat er al is. Het wijzigingen van het mobiliteitsgedrag en de eigen verantwoordelijkheid van de burgers staat centraal bij het beoogde effect van de maatregelen.

In het wegcategoryplan hebben alle wegen op gemeentelijk grondgebied een functie gekregen.

Onderzoek en conclusie

De Europaweg is in de Mobiliteitsvisie 2016-2026 aangeduid als randweg (tangent). De west- en oosttangent vormen de randwegen voor de stad Doetinchem. Dit zijn de doorstroomroutes waarop het stedelijke en regionale verkeer wordt gebundeld. De randwegen (en de A18) verdelen het autoverkeer naar de wijken en de dorpen via verdeelwegen.

Op de in de Mobiliteitsvisie opgenomen 'Mobiliteitsagenda 2017-2026' is het aanpassen van de westelijke randwegen (Europaweg, Liemersweg, Energieweg en Keppelseweg) als project onder de categorie 'grote infrastructuur' opgenomen. Deze westelijke randwegen spelen een belangrijke rol voor de economische bereikbaarheid en voor de regionale verbindingen. De verkeersdruk op deze wegen neemt als gevolg van autonome groei toe met 3.000 – 5.000 mvt/etmaal. De spitsverdeling wordt wat evenwichtiger indien het ziekenhuis verhuist naar de A18. In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat voor de westelijke randwegen per definitie een profiel van 2x2 rijstroken ('wegverdubbeling') nodig is indien de volgende principes uitvoerbaar zijn:

- mobiliteitsmanagement (meer fietsen en spits mijden);
- ongelijkvloerse spoorwegkruising;
- ongelijkvloerse kruisingen met het fietsnetwerk (3 locaties);
- de kruispunten uitvoeren zonder verkeerslichten in de vorm van voorrangspoleinen, de kruispunten 'recht trekken' zodat logische doorgaande bewegingen ontstaan op de westelijke randwegen. Indien een voorrangspolein ruimtelijk of wat betreft capaciteit niet mogelijk is, hebben kruispunten met verkeerslichten de voorkeur boven rotondes. De rotondes bieden namelijk niet de juiste doorstromingsprioriteit voor het gemotoriseerd verkeer op de randwegen. Met verkeerslichten kan de prioritering beter tot zijn recht komen. Met voorrangspoleinen of eventueel verkeerslichten 'trekken' wij het verkeer naar de randwegen.

Voorliggend bestemmingsplan maakt aanpassingen aan de Europaweg mogelijk teneinde doorstroming te bevorderen en in de toekomst te kunnen garanderen. Dit past binnen de Mobiliteitsvisie 2016-2026.

Hoofdstuk 4 Haalbaarheid

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft de randvoorwaarden van de milieukundige aspecten en andere omgevingsaspecten 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. Als dit zo is, blijkt dit uit de tekst onder het bepaalde aspect.

4.2 Vormvrijem.e.r.-beoordeling

Het Besluit milieueffectrapportage is per 1 april 2011 gewijzigd. Er zijn minder activiteiten direct m.e.r.-plichtig, maar er is wel vaker m.e.r.-beoordeling nodig. Belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in de zogenoemde D-lijst niet meer absoluut zijn, maar indicatief. Dit betekent dat het bevoegd gezag zich nu bij bijna alle plannen/projecten/activiteiten moet afvragen of er geen aanzienlijke milieugevolgen optreden en er dus een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Zolang de activiteit niet boven de indicatieve drempel komt, is deze motivering wel vormvrij, maar hoe dichter de drempel wordt genaderd hoe zwaarder de motiveringsplicht wordt.

De verbreding van de Europaweg valt onder activiteit D 1.2 uit de bijlage Onderdeel D van het Besluit m.e.r.. Voor de Europaweg wordt de aangegeven drempelwaarde van 5 kilometer niet gehaald en rest daarom de verplichting tot vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Adviesbureau Antea heeft om die redenen een aanmeldnotitie opgesteld. De rapportage "Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling" d.d. 12 februari 2019 met nummer 417565 is als Bijlage 9 Aanmeldnotitie vormvrije merbeoordeling toegevoegd.

Onderzoek en conclusie

Op basis van hetgeen in de aanmeldnotitie is opgenomen, kan de conclusie worden getrokken dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten (zoals bedoeld in art. 7.16 en 7.16 Wet milieubeheer) en dat om die reden het opstellen van een milieueffectrapportage/het doorlopen van een m.e.r.-procedure voor besluitvorming over het project niet noodzakelijk is.

4.3 Bodem

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om te weten of de (milieuhygiënische) bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming. De eisen die worden gesteld aan de bodemkwaliteit en de noodzaak tot het uitvoeren van een bodemonderzoek staan vermeld in onder meer de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen gezondheidsrisico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Ook mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (het zogenaamde stand still-beginstel).

Bureauonderzoek

Ter plaatse van het plangebied zelf is zover bekend (nog) geen bodemonderzoek uitgevoerd. Een algemeen beeld van de bodemkwaliteit is af te leiden op basis van het bodeminformatiesysteem van de gemeente Doetinchem en de bodemkwaliteitskaart Achterhoek (2011).

Uit het bodeminformatiesysteem blijkt dat binnen het plangebied geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend zijn. Op basis van de bodemkwaliteitskaart en de uitgevoerde onderzoeken nabij het plangebied geldt voor de directe omgeving van de weg dat geen tot lichte verontreinigingen met vooral zware metalen en/of polycyclische koolwaterstoffen (PAK) worden verwacht.

Ter plaatse van de Europaweg zelf kunnen, onder meer door de aanwezigheid van fundatielagen, lichte (tot matige) verontreinigingen met zware metalen en PAK aanwezig zijn.

Van nature kunnen in de bodem lokaal verhoogde concentraties aan met name arseen voorkomen. Arseen is veelal te relateren aan de aanwezigheid van ijzeroerlagen.

Conclusie

Uit het bodemonderzoek komt naar voren dat vanuit de bodemkwaliteit er geen belemmering is voor de doorgang van de voorliggende ontwikkeling.

Voor de voorbereiding en/of de uitvoering van het project is in een later stadium mogelijk aanvullend bodemonderzoek nodig. Aanvullend onderzoek kan nodig zijn voor het aanvragen van een Omgevingsvergunning, het bepalen van de veiligheidsmaatregelen tijdens de uitvoering en/of ten behoeve van grondverzet in het kader van het Besluit bodemkwaliteit/de Nota bodembeheer regio Achterhoek.

4.4 Akoestiek

4.4.1 Wegverkeerslawaai

Wegverkeer kan overlast bij woningen of andere geluidsgevoelige functies veroorzaken. In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn daarom geluidsnormen en voorkeursgrenswaarden opgenomen. Er is van rechtswege een zone gelegen langs iedere weg, met uitzondering van woonerven en 30 km gebieden.

Bij een reconstructie van een weg moet bekeken worden wat de geluidseffecten van die reconstructie zijn voor alle woningen en geluidsgevoelige bestemmingen die binnen de zone van die weg liggen. Bij een toename van 1,5 dB wegverkeerslawaai of meer zijn akoestische maatregelen nodig om die nadelige effecten teniet te doen.

Onderzoek

Adviesbureau Antea heeft onderzocht wat de akoestische effecten zijn van de verbreding van de Europaweg. Daarbij wordt er op basis van het verkeersmodel van de gemeente Doetinchem vanuit gegaan dat de verbreding niet zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. De geprognostiseerde toename van het verkeer is toe te schrijven aan de autonome groei van het verkeer.

De rapportage "Verdubbeling Europaweg Doetinchem" d.d. 14 maart 2019 met nummer 0420502.00 is als Bijlage 10 Akoestisch onderzoek Verdubbeling Europaweg toegevoegd.

In het akoestisch onderzoek zijn meerdere varianten uitgewerkt. Het bestemmingsplan staat de realisatie van de 3 afzonderlijke varianten toe. Het plan bevat daarmee enige vrijheid voor de daadwerkelijke uitvoering.

In de afweging is het meest ongunstigste variant bepalend in de beoordeling van de haalbaarheid. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat dat variant 3 is. In deze variant, waarbij de weg van de Europaweg 2 meter oostelijk van de DO (Definitieve Ontwerp)-wegas ligt, bedraagt voor 1 woning (Oude Doetinchemseweg 25) de toename 1,5 dB of meer en is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximaal te ontheffen toename van maximaal 5 dB wordt in deze variant niet overschreden.

Gelet op de overschrijding van de grenswaarde is onderzocht of met maatregelen de toekomstige geluidbelasting tot de heersende waarde kan worden gereduceerd. Dit is mogelijk door het realiseren van een geluidscherm van 2 meter hoogte ten zuiden van de rotonde (ter hoogte van de Vancouverstraat) die aansluit op de geprojecteerde geluidswal.

Conclusie

Het akoestisch onderzoek toont aan dat met de realisatie van een geluidsscherm de verdubbeling van de Europaweg uitvoerbaar is. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het realiseren van een geluidwerende voorziening tot maximaal 2 meter hoogte mogelijk.

4.4.2 Railverkeerslawaaï

Voor railverkeerslawaaï geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Er is van rechtswege (Wgh) een zone gelegen langs iedere spoorlijn. De spoorlijn Arnhem - Doetinchem - Winterswijk heeft een zone van 100 meter.

Een klein gedeelte van de te verbreden Europaweg ligt binnen deze zone. Omdat binnen de geluidszone van het spoor niet wordt voorzien in de komst van een geluidsgevoelige bestemming, vormt het aspect railverkeerslawaaï geen aandachtspunt voor de toetsing van dit plan.

4.5 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), die op 1 augustus 2009 in werking is getreden. Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Onderzoek

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit is de 'NIBM-tool' ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald. Door de verbreding van de Europaweg zal de verkeersdoorstroming aanzienlijk worden verbeterd. Een betere doorstroming heeft direct een gunstig effect op de uitstoot aan NO₂ en PM₁₀. Door de beoogde afname aan stagnerend verkeer (optrekkende en remmende auto's) als gevolg van de wegconstructie zal dus ook de uitstoot afnemen.

Met behulp van de NIBM-tool blijkt uiteraard dat bij een aantal van 0 extra verkeersbewegingen de maximale bijdrage als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit 0 µg/m³ is. Rekening houdend met een percentage vrachtverkeer van 14% is overigens nog een toename van 866 extra verkeersbewegingen toegestaan, zonder dat hiervoor nader onderzoek nodig is.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		0
Aandeel vrachtverkeer		14,0%
Maximale bijdrage extra verkeer		
NO ₂ in µg/m ³		0,00
PM ₁₀ in µg/m ³		0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		866
Aandeel vrachtverkeer		14,0%
Maximale bijdrage extra verkeer		
NO ₂ in µg/m ³		1,20
PM ₁₀ in µg/m ³		0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uitkomstberekening met behulp van NIBM-tool

Conclusie

De verbreding van de Europaweg voorziet in een betere doorstroming van verkeer en het plan heeft niet tot gevolg dat het aantal verkeersbewegingen op de Europaweg toeneemt. Een nader onderzoek luchtkwaliteit is om die redenen niet aan de orde. Het plan draagt niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit voor NO₂ en PM₁₀.

In paragraaf 4.7 Bedrijven en milieuzonering wordt nader ingegaan op het onderdeel geur.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de kans dat personen in de omgeving van een activiteit waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes (weg, water, rail en buisleiding) in relatie tot de (bebouwde) omgeving.

Voor inrichtingen (bedrijven) is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen', de bijbehorende regeling en de circulaire effectafstanden LPG-tankstations van belang. Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen', het besluit externe veiligheid transportroutes en de wet basisnet van belang. Daarnaast zijn er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is. Het beleid met betrekking tot buisleiding is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een plaatsgebonden risico en een groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-5} (één op 100.000) en een contour waarbinnen deze kans 10^{-6} (één op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Voor de contour van het groepsrisico geldt in ieder geval dat het niet wenselijk is om hier kwetsbare bestemmingen toe te staan. Het streven moet zijn om het aantal personen binnen het invloedsgebied onder de oriëntatiewaarde en waar mogelijk zo laag mogelijk te houden.

Beleidsvisie

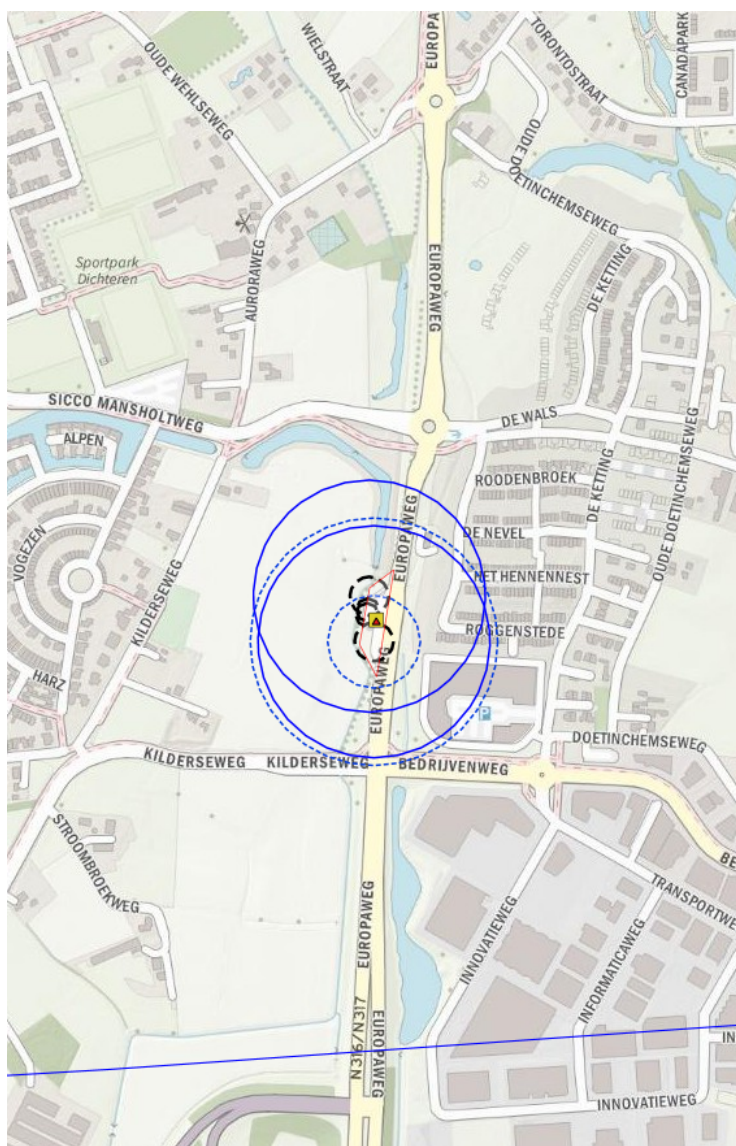
Door de gemeente Doetinchem is lokaal externe veiligheidsbeleid vastgesteld. Het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Doetinchem is vastgesteld op 19 december 2013.

De gemeente Doetinchem streeft naar een verantwoord evenwicht tussen risico's en de behoefte aan de activiteiten die de risico's veroorzaken. Daar waar de gemeente als bevoegd gezag een beoordelingsvrijheid heeft maakt zij in dit beleidsdocument keuzes op het gebied van externe veiligheid. Die keuzes hebben de vorm van algemene uitgangspunten en gebiedsgerichte ambities:

1. Voor de toepassing van dit externe veiligheidsbeleid onderscheidt de gemeente Doetinchem drie gebiedstypen: woongebieden, bedrijventerrein en buitengebied.
2. Een balans dient gevonden te worden tussen enerzijds wonen en werken en anderzijds veiligheid en risico, waarbij de nadruk ligt op veiligheid.
3. In woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen toegelaten.
4. Vestiging van nieuwe risicovolle bedrijven is mogelijk, hiervoor is het bedrijvenpark A18 aangewezen.
5. Op het bedrijventerrein en in het buitengebied accepteert de gemeente een enigszins minder streng veiligheidsregime en is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting op de omgeving onder voorwaarden mogelijk.
6. Waar zich ev-knelpunten voor (kunnen) doen, besteedt de gemeente vooral aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.
7. Bij het beoordelen van risicosituaties worden aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit betrokken. Hierbij wordt zorgvuldig rekening gehouden met het advies van de veiligheidsregio in het kader van de verantwoordingsplicht groepsrisico.

Plan specifiek

Met behulp van de professionele versie van de provinciale risicokaart/signaleringskaart externe veiligheid is gekeken naar de risico's in de omgeving van het planinitiatief. In onderstaande afbeelding is de risicokaart/signaleringskaart verwerkt.



Uitsnede signaleringskaart

Risico's uit de omgeving

In of in de directe omgeving van het plangebied zijn stationaire bronnen en/of mobiele bronnen aanwezig, namelijk een LPG-tankstation en de rijksweg A18 (route gevaarlijke stoffen).

Voor personen die zich bevinden op een transportas geldt dat deze niet worden meegeteld bij de bepaling van het plaatsgebonden en groepsrisico tenzij deze personen zich gedurende langere tijd op deze transportas bevinden. In dit geval is dit niet het geval.

De weg als risicobron

Door twee studenten aan de Saxionhogeschool is in 2010 een indicatief onderzoek uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente Doetinchem. In dit onderzoek komt naar voren dat er 840 transporten van de categorie GF3 over de N316/N317 (Europaweg) per jaar plaatsvinden.

Door de ODA is op 16 april 2019 onderzocht wat de invloed is van de gedeeltelijke verdubbeling van de N316/N317 binnen de bebouwde kom van Doetinchem. De ODA heeft haar bevindingen

gerapporteerd en deze is als Bijlage 11 Beoordeling en advies Externe Veiligheid toegevoegd.

Opgemerkt dient te worden dat bij dit advies is uitgegaan van het worst-case-scenario dat 50 procent van de voertuigen op de A18 afslaat richting Doetinchem via de Europaweg en van de vervoersprognose voor 2020 en verder. De verwachting is dat in werkelijkheid het aantal transporten van LPG nauwelijks zal toenemen nu de prognose is dat steeds meer tankstations stoppen met de verkoop van LPG.

In dit advies wordt geconcludeerd dat er binnen de bebouwde kom geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour 10-5 en 10-6 en dat er geen overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde plaatsvindt bij een dichtheid van 30 personen per hectare en geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde bij minder dan 100 personen per hectare, uitgaande van bebouwing aan beide zijde van de weg en een afstand van 10 meter tussen de weg en de bebouwing.

In het rapport van genoemde studenten wordt uitgegaan van 25 personen per hectare voor de Europaweg, waarmee 10% van de oriëntatiewaarde niet zou worden gehaald. Als de 10% van de OW niet wordt overschreden als gevolg van het project dan hoeft het groepsrisico niet te worden berekend en verantwoord. Artikel 7 van het BEVT.

In de gebiedsvisie is als ontwikkelingsmogelijkheid de oprichting van een hotel en fastfood restaurant opgenomen. Als de exacte locatie hiervan bekend is kan bekeken worden wat er met de hoogte van het groepsrisico gebeurt als resultaat van de projectie van deze objecten. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De te verbreden Europaweg is geen verblijfsgebied waar een persoon of groepen mensen langdurig verblijven. De Europaweg is geen aangewezen route voor transport van gevaarlijke stoffen. De Europaweg heeft binnen de bebouwde kom geen 10-5 en 10-6 contour. Voor de Europaweg geldt dat de personendichtheid onder 10% van de oriëntatiewaarde blijft.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorliggende ontwikkeling. Rondom het tankstation en langs de A18 geldt een veiligheidszone. Een deel van deze veiligheidszones liggen over het plangebied en is dan ook in de plankaart opgenomen.

4.7 Bedrijven milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan wij het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt veelal de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is

bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke indicatieve richtafstand. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het plan mogelijk is.

Onderzoek en conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering is voor een weg niet van belang. Wegen zijn geen bedrijfsactiviteiten en als zodanig ook niet opgenomen in de VNG Handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering'. Uiteraard geldt voor de weg wel een geluidszone, zie onder 4.4.1 Wegverkeerslawaaai.

Buiten het plangebied bevindt zich een pompemaal voor een riolering. Een rioolgemaal heeft de SBI-2008 code 3700B. Voor geur geldt de grootste richtafstand van 30 meter. Rondom het pompemaal is een 'milieuzone - geur' op de plankaart opgenomen. In de planregels is opgenomen dat ter plaatse de gronden niet mogen worden bebouwd en/of gebruikt ten behoeve van een nieuw geurgevoelig object, tenzij uit onderzoek blijkt dat er geen sprake is van hinder en de gemaalbeheerder die conclusie deelt.

4.8 Flora en fauna

Per 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. De Wet natuurbescherming is het wettelijke stelsel voor de natuurbescherming. De wet is de vervanger van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De Wet natuurbescherming regelt allereerst de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en plant- en diersoorten. Daarnaast bevat het voorstel onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden.

De Wet natuurbescherming neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Het toetsingskader van de nieuwe wet is, voor wat betreft soortbescherming, deels gelijk aan dat van de oude Flora- en faunawet. Al is de lijst met beschermde soorten wel gewijzigd. In de nieuwe wet zijn 945 soorten actief beschermd. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden op formeel wetsniveau aanvullende, als zodanig kenbare 'nationale' beschermingsvoorschriften verankerd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en planologische procedures die na 1 januari 2017 geïnitieerd worden zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming. De provincies worden het bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming.

In de Wet natuurbescherming is geregeld dat er voldoende zorg in acht moet worden genomen voor de in het wild levende dieren en planten, inclusief de directe leefomgeving.

Bij het verlenen van een vergunning op grond van het bestemmingsplan, moeten de verbodsbepalingen in acht worden genomen. Dat houdt in dat, voorafgaand aan de verlening van een vergunning, onderzoek moet worden uitgevoerd naar het voorkomen van dier- en plantsoorten die op grond van de Wet natuurbescherming beschermd zijn. Vooral binnen de stedelijke omgeving moet aandacht worden geschonken aan de aanwezigheid van en de invloed op vleermuizen, huismus, gierzwaluw en steenmarter. De nestlocaties en vaste rust- en verblijfplaatsen van deze soort(groep)en zijn jaarrond beschermd. Daarnaast zijn de bezette nesten van alle inheemse vogelsoorten beschermd en mogen niet opzettelijk verstoord worden. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart t/m 15 juli, maar broedgevallen daarbuiten zijn ook beschermd.

Ook moet worden onderzocht in hoeverre de verstoring, vernieling of verontrusting van de beschermde soorten plaatsvindt. Als inbreuk wordt gepleegd op de verbodsbepalingen die op grond van de bepalingen van de Wet natuurbescherming zijn vastgesteld, kan een verzoek tot ontheffing worden aangevraagd. Uit een verleende ontheffing kunnen aanvullende mitigerende en/of

compenserende maatregelen voortkomen die van invloed zijn op de (her)inrichting van een gebied. Het niet verkrijgen van een ontheffing is van invloed op de haalbaarheid van een project.

Onderzoek en conclusie

Quickscan natuurtoets

In het kader van de aanpassing van de Europaweg is een quickscan natuurtoets uitgevoerd (kenmerk: Staring advies, rapportnummer. 1848, d.d. 4 april 2018). De quickscan is als Bijlage 12 Quick scan natuurtoets bij de toelichting bijgevoegd.

Aan de hand van de resultaten van de quickscan natuurtoets in het onderzoeksgebied 'Europaweg in Doetinchem' kan de volgende conclusie worden getrokken:

- Nader onderzoek naar foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen is noodzakelijk, wanneer er sprake is van bomenkap of een toename van kunstlicht.
- Indien werken buiten de kwetsbare periode van de roek niet mogelijk is, is ontheffingsaanvraag voor de roek noodzakelijk en moeten extra mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.
- Voor overige soort(groep)en is het uitvoeren van een aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming niet noodzakelijk. Indien er sloten/vijvers gedempt worden is het, in het kader van de algemene zorgplicht, noodzakelijk om aanwezige amfibieën en vissen tijdig weg te vangen en te verplaatsen naar geschikt leefgebied in de omgeving.
- Er moet bij de aanlegwerkzaamheden wel rekening worden gehouden met de roek en overige broedvogels. Werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen (15 februari – 15 juli) worden uitgevoerd.

Aanvullend vleermuisonderzoek

Naar aanleiding van de resultaten van de quickscan natuurtoets is een aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd (kenmerk: Staring Advies, rapportnr.1893, d.d.07-09-2018). Het vleermuisonderzoek is als Bijlage 13 Aanvullend vleermuisonderzoek bij de toelichting bijgevoegd.

Het doel van dit onderzoek is om te inventariseren of er door het verbreden van de Europaweg sprake is van aantasting van vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied deels in gebruik is als essentieel foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis. Aantasting van deze functie, bijvoorbeeld door verwijderen van groen of het aanbrengen van verlichting, is een overtreding van de Wet natuurbescherming. Indien negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden, is ontheffing in het kader van de wet natuurbescherming noodzakelijk en moeten mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

Conclusie ontheffing beschermde diersoorten

In aansluiting op de quickscan heeft er een aanvullend vleermuis onderzoek plaatsgevonden. Er is sprake van een aantasting van vliegroutes en/of foerageergebieden. De compenserende maatregelen zijn beschreven in paragraaf 3.5.4. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen. Daarnaast zullen de compenserende maatregelen nader worden uitgewerkt in de ontheffingsaanvraag die voor het kunnen uitvoeren van de werkzaamheden, zal moeten worden aangevraagd. Hierin wordt ook vermeld dat bij de werkzaamheden rekening moet worden gehouden met het broedseizoen. De aannemer zal te zijner tijd een ecologisch werkprotocol moeten overleggen. Er is geen sprake van het dempen van sloten en vijvers. Voor het overige wordt de algemene zorgplicht in acht genomen.

Bij de provincie Gelderland wordt op grond van de Wet natuurbescherming een aanvraag voor ontheffing ingediend. Als onderdeel van deze aanvraag wordt er een voorstel ingediend voor mitigerende maatregelen voor zowel de dwergvleermuizen als de roeken. De mitigerende

maatregelen sluiten aan op de bevindingen van de ecologische onderzoeken. Het één en ander wordt verwoord in een 'activiteitenplan' dat met de aanvraag om ontheffing wordt meegezonden. Om de mitigerende maatregelen te kunnen treffen, worden enkele agrarische gronden bestemd als 'Groen'. Daarmee zijn ook de te verwachten mitigerende maatregelen uitvoerbaar. Het een en ander is vertaald in het groencompensatieplan (zie Bijlage 8 Groencompensatieplan). Een toelichting op het groencompensatieplan is opgenomen in paragraaf 3.5.3 Groenstructuurplan Doetinchem 2017 en 3.5.4 Bomenbeleid en de Bomenverordening. Er kan niet eerder worden aangevangen met de verdubbeling dan dat er duidelijkheid is over het verkrijgen van de ontheffing.

Effecten op Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebieden zijn op relatief grote afstand van zowel de bestaande als de beoogde locatie gelegen. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bedraagt ruim 10 kilometer; het betreft enkele gebieden op Duits grondgebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op Nederlands grondgebied is het gebied Rijntakken, op een afstand van ongeveer 11 kilometer.

Niet ver van de planlocatie ligt het voormalige beschermde natuurmonument 'De Zumpe', op ongeveer 2,5 kilometer afstand. Sinds 1 januari 2017 is de bescherming van de beschermde natuurmonumenten overigens komen te vervallen. Voor dit onderzoek betekent dat dat eventuele effecten op het voorheen beschermde gebied niet (meer) hoeven te worden onderzocht.

Omdat het plangebied niet in het beschermde gebied gelegen is, kunnen uitsluitend door externe werking (zoals (extra) stikstofdepositie) effecten verwacht worden. In dit specifieke geval worden, behalve effecten door (extra) stikstofdepositie, alle overige (externe) effecten (zoals verstoring door geluid) op voorhand uitgesloten vanwege de afstand van het plangebied tot in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden. De realisatie van het plan zal leiden tot een verbeterde doorstroming. Er is geen sprake van een toename van verkeersbewegingen, maar juist een afname van uitstoot door minder optrekkende, afremmende en stilstaande voertuigen. Conclusie van dit onderzoek is dat de verbeterde doorstroming niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Bomen Effect Analyse (BEA)

In april 2018 is door ANDE(R)S Boomtechnisch Advies een BEA uitgevoerd. E.e.a. is reeds beschreven in paragraaf 3.5.4 Bomenbeleid en de Bomenverordening.

4.9 Water

4.9.1 Waterbeheerplan 2016-2021

Het waterschap laat in dit waterbeheerplan zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn. Vanuit de primaire taakgebieden zijn dit in de planperiode 2016-2021:

- Bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: **Veilig water**.
- Zorgen voor de juiste hoeveelheid water en passende waterpeilen: **Voldoende water**.
- Zorgen voor een goede waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: **Schoon water**.
- Verwerken van afvalwater en het benutten van energie en grondstoffen daaruit: **Afvalwater**.
- Zorgen voor goede randvoorwaarden voor beroepsvaart op de Oude IJssel: **Vaarwegbeheer**.

Het plangebied valt binnen het stroomgebied van de Oude IJssel. Nagegaan is of voor het plangebied in het waterbeheerplan nog specifieke doelstellingen zijn beschreven. Deze zijn beperkt tot:

- Klimaatverandering: In het gebied bestaat door de klimaatverandering een toenemend risico op wateroverlast en -tekort. Om deze gevolgen te beperken wordt ingezet om het water langer in het gebied vast te houden en ruimte voor water te zoeken.
- Agenda samenwerking met partners: Gemeente Doetinchem e.a.: uitvoeren van kwaliteitsmaatregelen (oppervlaktewater), samenwerking in de afvalwaterketen, energieopwekking Oude IJssel. De agenda is niet volledig en in het waterbeheerplan staan diverse aanknopingspunten voor samenwerking. Deze worden in de komende periode nog

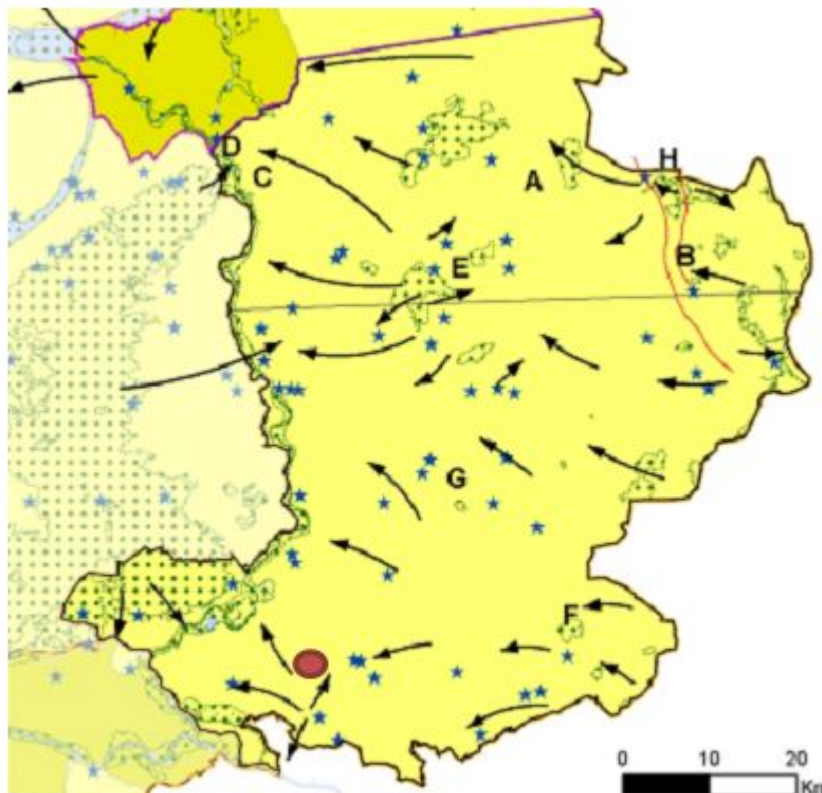
verder uitgewerkt.

4.9.2 Watersysteem

Het watersysteem van het deelstroomgebied Rijn-Oost omvat het gebied van Lobith tot de Afsluitdijk en van de Duitse grens tot de Utrechtse Heuvelrug en kent deels vrije afwatering van hoge zandgronden via beek- en rivierdalen en gebieden met wateraanvoer.

Het begrip waterlichaam wordt gehanteerd als eenheid voor het definiëren van doelen en maatregelen en voor rapportage over de toestand aan de hand van monitoring.

Op de onderstaande kaart zijn de heersende grondwater-stromingen in het grondwaterlichaam Rijn-Oost (deelgebied Oost) aangegeven.



● globale ligging van het plangebied

Grondwaterstromingen

De Kaderrichtlijn Water Agenda Rijn-Oost 2016-2021 geeft aan op welke wijze de doelen voor het watersysteem moeten worden bepaald.

De doelstellingen worden deels op Europees niveau vastgelegd (chemie; prioritair stoffen), deels op nationaal niveau (chemie) en deels op regionaal niveau (ecologie).

Voor het plangebied gelden de chemische en ecologische doelen voor het oppervlaktewater en de grondwaterdoelen. Hierbij dient bij het verdere ontwerp van de wegverbreding rekening te worden gehouden.

De geformuleerde eisen zijn voor de verbreding van de bestaande weg niet dusdanig streng dat de haalbaarheid van het onderhavige plan in het geding is.

4.9.3 Watertoets

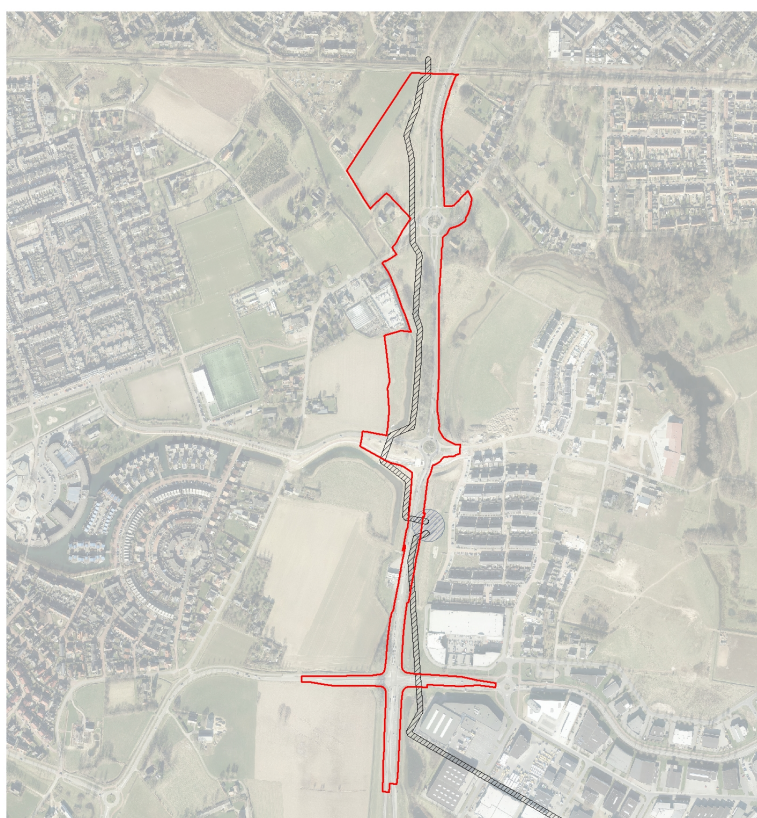
Eind 2000 heeft het kabinet het standpunt "Anders omgaan met water" vastgesteld. Het op een andere manier omgaan met water én ruimte is nodig om in de toekomst bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. De watertoets is een instrument dat ruimtelijke plannen toetst aan de mate waarin 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. Deze toets is in de navolgende tabel opgenomen.

Thema	Toetsvraag	Relevant
Hoofdthema's		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering? 2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee 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?	Nee Ja 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?	Ja Nee 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?	Nee Nee Nee Nee
Oppervlaktewater- kwaliteit	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?	Nee Nee 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)?	Nee Nee
Verdroging	Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
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?	Nee Nee

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?	Ja 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 aspect

Er bevindt zich binnen het plangebied een persleiding van en naar het rioolgemaal. De persleiding is opgenomen in het bestemmingsplan en is een beschermingszone van 5 meter. Ook een aanwezige watergang is voorzien van de bestemming 'Water' op de plankaart. Op navolgende afbeelding is de persleiding weergegeven.



Legenda

- Plangebied
- Persleiding
- Geurzone gemaal

gemeente **[gD]** Doetinchem

Ligging persleiding en geurzone gemaal

Door de verbreding van de Europaweg - van 2 naar 4 rijstroken - zal het verharde oppervlak binnen het plangebied toenemen. Er vindt daarmee een aanpassing plaats van (berm)sloten en watergangen. Er wordt een waterhuishoudkundig plan opgesteld in samenspraak met het waterschap. In het plan zullen maatregelen worden opgenomen met betrekking tot infiltratie, inrichting van de (nieuwe) berm sloten, watergangen en aanpassing van een retentievijver. De afwatering zal daarmee afdoende worden geregeld.

Er zijn geen daarmee geen beletselen aanwezig voor het realiseren van de verdubbeling van de

Europaweg.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Het gemeentelijke beleid van archeologie en cultuurhistorie sluit aan bij het provinciale beleid van deze aspecten. In de volgende twee paragrafen wordt nader ingegaan op archeologie en cultuurhistorie.

4.10.1 Archeologisch erfgoed

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden moeten als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen.

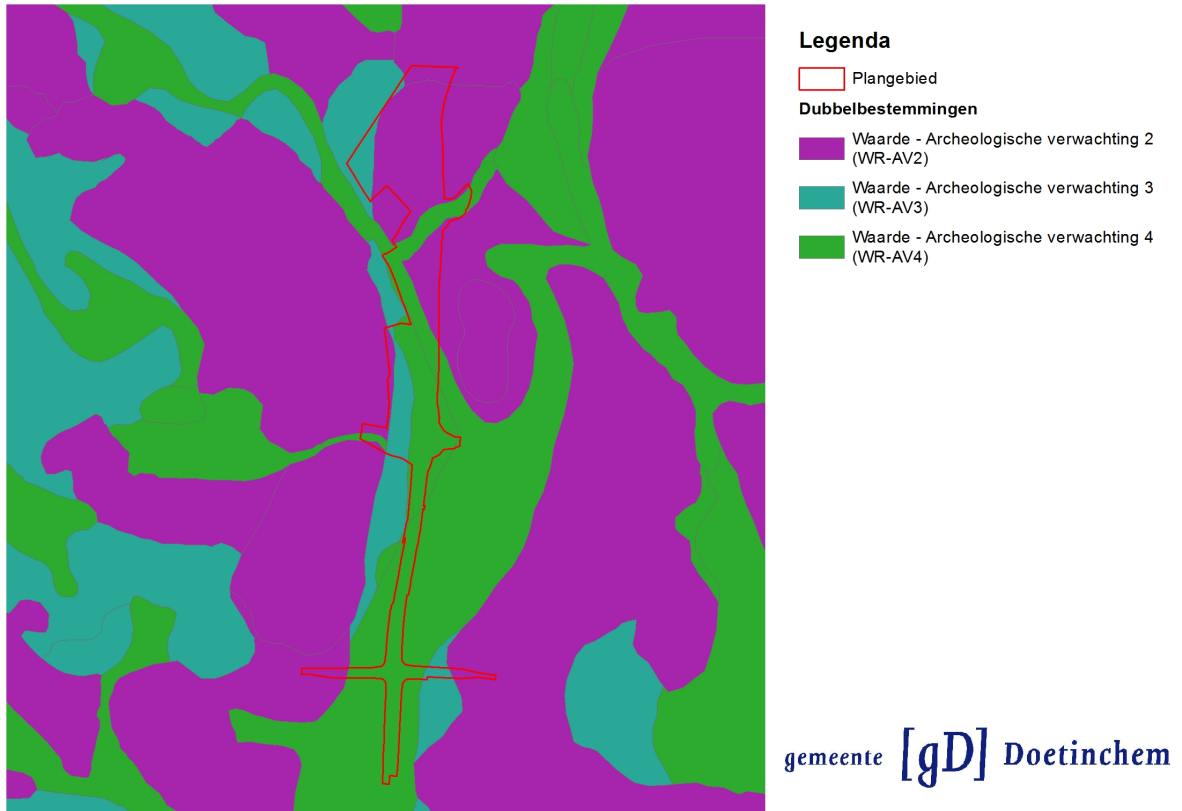
Met het in werking treden van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in september 2007 is het verdrag wettelijk verankerd en is de Monumentenwet 1988 herzien. Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht, die de Wamz en de Monumentenwet 1988 heeft vervangen.

Een belangrijk archeologisch doel van de Erfgoedwet is om het archeologisch erfgoed ter plekke te behouden. Daarom is het verplicht om vroegtijdig in het proces van de ruimtelijke ordening rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden en hierin een afweging te maken. Vroegtijdig onderzoek maakt namelijk ruimte om te overwegen om archeologie vriendelijke alternatieven toe te passen.

Als het archeologisch bodemarchief niet kan worden ontzien, kan voorafgaande aan de bodemverstoring een archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Of een onderzoek nodig is en welk onderzoek dit moet zijn, wordt bepaald op basis van de aanwezige archeologische waarden en de aard en omvang van de bodem ingreep. De kennis die hierbij wordt vergaard, levert informatie op die ook als inspiratiebron kan dienen voor het ontwerp van een gebouw of bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan het 'verhaal van de plek' ook door toekomstige generaties nog worden gelezen.

Een betere bescherming van de archeologie en het tijdig meewegen van de archeologische belangen vraagt om goed inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het archeologisch bodemarchief. Daarom heeft de gemeente Doetinchem een archeologische beleidskaart laten opstellen door adviesbureau RAAP, waarop de archeologische vindplaatsen en verwachtingszones zijn aangegeven. Afhankelijk van de (verwachtings)waarde in een gebied zal het beschermingsregime meer of minder streng zijn.

De archeologische beleidskaarten zijn op 18 november 2010 door de gemeenteraad van Doetinchem vastgesteld. De archeologische beleidskaarten worden periodiek geactualiseerd aan de hand van uitgevoerd archeologisch onderzoek. De geldende meest recente versie van de kaarten is terug te vinden op <http://www.doetinchem.nl/cultuurhistorie>. De archeologische beleidskaarten worden vastgesteld op basis van de archeologische waarden en verwachtingskaart. Op basis van de beleidskaart wordt de dubbelbestemming bepaald.



Archeologische dubbelbestemming

De uitgangspunten voor het archeologiebeleid sluiten al aan op het nieuwe beleid, dat regionaal is opgesteld. Dit beleid staat in de nota 'Archeologie met beleid. Afwegingskader voor archeologiebeleid in de Regio Achterhoek' (vastgesteld in 2013). Dit beleid geeft een verlichting van de grenzen voor archeologisch onderzoek. De gebieden zoals deze in de archeologische beleidskaarten onderscheiden zijn, veranderen hier niet door.

Onderzoek en conclusie

De regionaal archeoloog heeft de aanpassing van de Europaweg, in relatie tot de archeologische beleidskaarten, beoordeeld op eventuele noodzaak van archeologisch onderzoek.

Om deze gevolgen van de ingrepen te kunnen overzien is in de voorbereiding op de uitvoering een korte studie gedaan naar de mogelijke effecten. Meer concreet is hier bij het voorlopig ontwerp gekeken naar de mate van bodemverstoring. Daarna zijn die ingrepen die mogelijk bodemverstoring zullen zijn over de gemeentelijke archeologische beleidskaart gelegd. Er is gekeken of binnen deze gebieden onderzoeken beschikbaar zijn en wat hiervan de uitkomsten zijn. Daarnaast is gekeken naar welke archeologische verwachtingen van toepassing zijn binnen de te verstoren gebieden. Op basis van al deze gegevens is getracht inzage te geven in welke archeologische onderzoeksmaatregelen zinvol zijn. Op de bijgevoegde kaart staat weergegeven welke gebieden voor vervolgonderzoek in aanmerking komen.

Daarbij is een tweedeling te maken in de verwachtingswaarde van het plangebied, te weten:

- Het gebied ten zuiden van de rotonde bij De Wals/Sicco Mansholtweg geldt een lage verwachting met uitzondering van het voorkomen van organische resten als gevolg van de ligging van de locatie in een oud dal. Dit zijn echter resten die vooral nabij en onder de grondwaterspiegel aangetroffen worden. De meest bodemverstoringende ingreep, het verbreden

van het wegvak nabij het tankstation zal vermoedelijk geen grote archeologische gevolgen hebben. Zekerheidshalve zou normaal gesproken ter plaatse van de uitbreiding een verkennend booronderzoek met bureaustudie kunnen worden uitgevoerd om deze verwachting te staven. In het kader van de persleiding is direct naast het tracé al onderzoek uitgevoerd. Een archeologische vindplaats in welke vorm dan ook is op het onderhavige stuk niet aangetroffen. Aanvullend onderzoek in het gebied ten zuiden van De Wals zal geen nieuwe inzichten opleveren.

- Het gebied ten noorden van de rotonde bij De Wals kent nabij de fietstunnel echter een hoge archeologische verwachting. In het noorden van de rotonde De Wals, waar een hoge archeologische verwachting geldt kan middels een bureaustudie met een verkennend/ inventariserend booronderzoek snel genoeg inzichtelijk worden gemaakt welke delen voor vervolgonderzoek in aanmerking komen.

Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek

Op basis van bovenomschreven advies van de regionaal archeoloog is voor het gebied tussen de rotonde De Wals / Sicco Mansholtweg en spoorwegovergang een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage bijgevoegd (zie Bijlage 14 Archeologisch vooronderzoek). In het gebied zijn gronden aangetroffen met de Archeologische verwachtingswaarde 2, 3 en 4.

Op basis van de onderzoeksresultaten en de voorgenomen bodemingrepen kan worden geconcludeerd dat bij de realisering van de plannen vermoedelijk geen archeologische waarden zullen worden verstoord. In het plangebied wordt geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.

Het onderzoek is ook beoordeeld door de regionaal archeoloog (zie Bijlage 15 Beoordeling archeologisch onderzoek). Geconcludeerd en geadviseerd wordt dat, ondanks de nabijheid van vindplaats 3 bij het plangebied, aanvullend proefsleuvenonderzoek niet zinvol is. Het plangebied grenst letterlijk aan het eerdere proefsleuvenonderzoek. Daarmee kan de uitkomst van het eerdere onderzoek als representatief worden beschouwd voor de situatie in het plangebied. Het rapport kan worden beschouwd als voltooid.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorliggende ontwikkeling.

4.10.2 Cultuurhistorischerfgoed

De cultuurhistorie is in Doetinchem vastgelegd in de nota "Continuïteit in Karakter" Cultuurhistorie Doetinchem (vastgesteld 21 september 2017). Binnen het plangebied zijn geen panden of andere objecten aanwezig.

Het aspect cultuurhistorisch erfgoed vormt geen belemmering voor de voorliggende ontwikkeling.

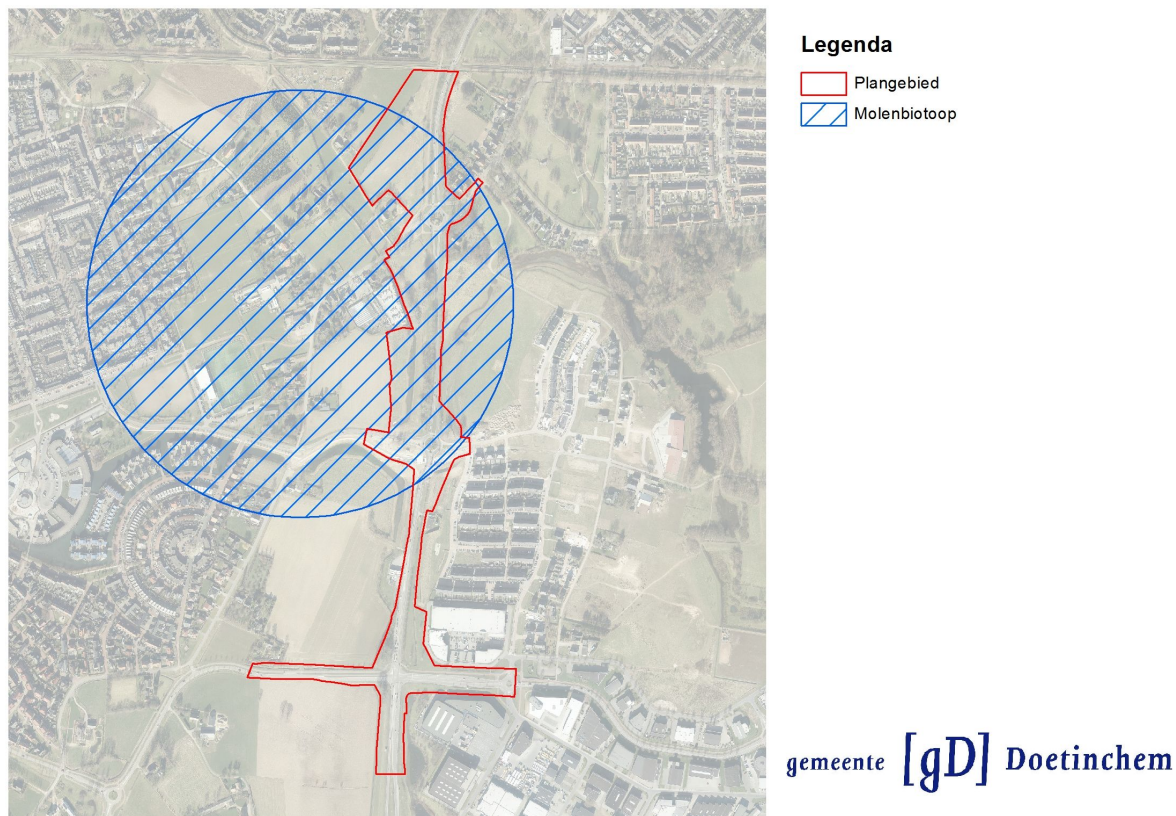
4.11 Molenbiotoop

Ter waarborging van de windvang en het zicht op historische molens zijn door de provincie molenbiotopen vastgesteld. In de provinciale verordening is opgenomen een bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing of beplanting binnen een molenbiotoop mogelijk maakt als daardoor de windvang van een molen wordt beperkt.

De molenbiotoop betreft het gebied rondom de molen dat beschermd wordt tegen het oprichten van bebouwing en beplanting in verband met de windvang en het zicht op de molen.

Onderzoek en conclusie

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen de invloedssfeer van de molenbiotoop van de Auroramolen. Op navolgende afbeelding is de molenbiotoop weergegeven.



Molenbiotoop Auroramolen

De molenbiotopen worden berekend aan de hand van de formule, zoals gehanteerd in het provinciale molenbeleid.

$$H = X / N + c * Z$$

- H = maximale obstakelhoogte
- X = afstand tussen molen en obstakel
- N = verhoudingsfactor (140 voor open, 75 voor ruw, 50 voor gesloten gebied)
- c = constante = 0,2
- Z = ashoogte

Voor de Auroramolen geldt bij N dat het gelegen is in ruw gebied. De verhoudingsfactor N is dus 75.

De ashoogte (Z) van de molen is 10,8 meter.

Terreinhoogteverschillen worden verdisconteerd. Dit betekent dat de hoogte van de terp, als deze er is, bij de berekende waarde mag worden opgeteld.

Tot in ieder geval 100 meter afstand van de molen mogen obstakels niet hoger zijn dan de hoogte van de molenstelling + terp. Op grotere afstand wordt de maximale obstakelhoogte berekend aan de hand van bovenstaande formule.

Beoordeling t.o.v. het tracé

De kortste afstand tussen molenstelling en tracé Europaweg bedraagt 250 meter. De maximale toegestane obstakelhoogte moet dus worden berekend aan de hand van de genoemde formule. De berekening ziet er als volgt uit:

X= afstand tussen molen en obstakel: 250 meter

N = 75

c = 0,2

Z = 10,80 meter

$H = 250/75 + 0,2 * 10,80 = 5,49$ meter.

De maximale obstakelhoogte op het beoogde terrein dat het dichtst bij de molen is gelegen mag maximaal 5,49 meter bedragen. De verdubbeling van de Europaweg betreft de verdubbeling van het bestaande wegtracé op maaiveldniveau. De maximale hoogte van obstakels (gebouwen en bouwwerken) blijft ruim onder de 5,49 meter. De verdubbeling van het wegtracé voorziet niet in het toevoegen van bouwwerken.

Beoordeling t.o.v. de groencompensatie

Op kortere afstand worden nieuwe bomen geplant. De kortste afstand tussen de bomen en de nieuw te beplanten bomen, bedraagt 170 meter. De maximale toegestane obstakelhoogte moet dus worden berekend aan de hand van de genoemde formule. De berekening ziet er als volgt uit:

X= afstand tussen molen en obstakel: 170 meter

N = 75

c = 0,2

Z = 10,80 meter

$H = 170/75 + 0,2 * 10,80 = 4,43$ meter.

Er bevinden zich enkele populieren die gekapt gaan worden. Nieuwe bomen, hoger dan 4,43 meter, krijgen geen plek in de molenbiotoop.

De molenbiotoop vormt geen belemmering voor de verdubbeling van de Europaweg. Wel wordt voor de molenbiotoop in dit bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' opgenomen. De bovenstaande regeling wordt in de regels behorend bij de aanduiding opgenomen. Zie artikel 13.2 Vrijwaringszone - molenbiotoop van de regels van dit bestemmingsplan. Ook geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werken/werkzaamheden voor de aanplant van hoogopgaand groen, hoger dan 4 meter.

4.12 Verkeer

Het bestemmingsplan beoogt een verbeterde verkeersdoorstroming. Met name het gemotoriseerde verkeer dient te worden gescheiden van het niet-gemotoriseerde verkeer. Daar waar deze verkeersstromen elkaar kruisen ontstaan vertragingen en zijn risicovolle locaties voor ongevallen. Om deze reden is een nieuwe fietstunnel gerealiseerd ter hoogte van de Sicco Mansholtweg/De Wals. De fietsoversteek bij de Auroraweg/Vancouverstraat komt te vervallen. Ter hoogte van de Kilderseweg/Bedrijvenweg zijn verkeerslichten aanwezig die de verkeersstromen scheiden.

Fietsstructuur

Om de bereikbaarheid voor fietsers te garanderen zijn er binnen het plangebied een tweetal oversteeklocaties. Zoals benoemd is er ter hoogte van de Sicco Mansholtweg een fietstunnel en ter hoogte van de Kilderseweg zijn verkeerslichten aanwezig. Ook blijft het fietspad ten noorden van de Auroraweg, die parallel loopt aan de Europaweg, bestaan. Hiermee is de bereikbaarheid van de omliggende gebieden per fiets voldoende gewaarborgd.

Voetgangers

De voetgangers maken gebruik van dezelfde mogelijkheden van oversteek van de Europaweg als het fietsverkeer. Bij de fietstunnel is een trottoir gerealiseerd, waar de voetgangers gebruik van kunnen maken. Hiermee is de veiligheid voldoende gewaarborgd.

Openbaar vervoer

Het streekvervoer maakt gebruik van de Europaweg. Langs de Europaweg bevinden zich echter geen opstapplaatsen. Er worden hiervoor dan ook geen maatregelen getroffen.

Parkeren

De nota Parkeernormen Auto en Fiets gemeente Doetinchem zijn van toepassing op dit plan.

Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen

5.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is een ontwikkelingsplan, waarbij enige flexibiliteit wenselijk is. Voor een deel is dat mogelijk met de in het plan opgenomen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden. Daarmee kunnen al voorziene maar ook onvoorziene ontwikkelingen planologisch worden geregeld zoals verschuiving binnen de bestemmingen en functies. Het bestemmingsplan is duidelijk waarvoor gronden en bouwwerken mogen worden gebruikt en welke bebouwing wordt toegestaan. Dit biedt voldoende rechtszekerheid voor de burger.

5.2 Toelichting op de regels

De regels bestaan uit de volgende onderdelen:

- hoofdstuk 1: Inleidende regels;
- hoofdstuk 2: Bestemmingsregels;
- hoofdstuk 3: Algemene regels;
- hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

5.2.1 Inleidende regels

De inleidende regels omvatten de in de planregels gebruikte begripsomschrijvingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). Hiermee is planspecifiek vastgelegd wat bedoeld wordt en hoe gemeten moet worden. Als een begrip niet omschreven is, dan geldt de algemeen gangbare uitleg van het begrip.

5.2.2 Bestemmingsregels

In de bestemmingsregels zijn de regels voor de verschillende bestemmingen omschreven. Elke bestemmingsregel is, in overeenstemming met de RO-Standaarden 2012 waaronder de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (2012), in beginsel opgebouwd uit:

- een bestemmingsomschrijving: een omschrijving van de doeleinden waarvoor de gronden zijn bestemd en de toegelaten bijbehorende bebouwing;
- de bouwregels: deze bevatten de voorgeschreven maatvoering van de bouwwerken;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

5.2.2.1 Groen

Binnen de bestemming 'Groen' is het structurele groen van het plangebied geregeld. Het structurele groen is eerder beschreven in paragraaf Groenstructuurplan Doetinchem 2017.

In de regels is een beperkte bebouwingsregeling opgenomen voor gebouwen (nutsvoorzieningen) en bouwwerken geen gebouwen zijnde (straatverlichting, straatmeubilair en dergelijke) ten behoeve van de bestemming en eromheen gelegen openbaar gebied.

Ten behoeve van extensieve dagrecreatie mogen fiets- en wandelpaden worden aangelegd. Onder extensieve dagrecreatie wordt ook het plaatsen van onder andere bankjes, tafels en prullenbakken begrepen. Met een afwijking zijn onder voorwaarden parkeervoorzieningen, nieuwe inritten en

geluidwerend voorzieningen in de bestemming 'Groen' toegestaan.

5.2.2.2 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de gronden met een ontsluitende en verkeersdoorstromende functie. Ook is de bestemming toegekend aan bermen, parkeerplaatsen en niet structurele groenvoorzieningen. In de regels van deze bestemming is een beperkte bebouwingsregeling opgenomen voor gebouwen ten behoeve van de bestemming zoals bushokjes en nutsvoorzieningen. Er is een bebouwingsregeling opgenomen voor bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals straatmeubilair, straatverlichting, en dergelijke. Binnen de regels zijn afwijkingsregelingen opgenomen om onder voorwaarden van de maximale bouwhoogte te mogen afwijken.

5.2.2.3 Water

Bestaande waterlopen, waterpartijen (al dan niet overkluisd) en oevers, zijn bestemd met de bestemming 'Water'. Ook zijn de gronden bestemd voor het behoud en de versterking van eventuele aanwezige natuurwaarden.

5.2.2.4 Leiding

Binnen de dubbelbestemmingen 'Leiding - Riool' wordt de ondergrondse dan wel bovengrondse infrastructuur vormgegeven.

5.2.2.5 Waarde

Archeologie

De dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' en 'Waarde - Archeologische verwachting 2, 3 en 4' zijn eerder in de toelichting al uitgelegd. Zie paragraaf Archeologisch erfgoed.

5.2.2.6 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheden

Een aantal planregels geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of een afwijking te verlenen als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, onder d, respectievelijk onder c, van de Wet ruimtelijke ordening.

De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing. Deze kunnen toegepast worden als het concrete bouwplan voor de genoemde onderdelen, naar het oordeel van burgemeester en wethouders, een ongewenst gevolg voor de omgeving heeft.

Binnen de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden komen veelal de volgende voorwaarden voor:

- a. daardoor geen onaanvaardbare gevolgen ontstaan voor aangrenzende percelen betreffende de gebruiksmogelijkheden van die percelen;
- b. de ruimtelijke uitwerking aanvaardbaar is;
- c. de uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

Deze voorwaarden zijn als volgt uit te leggen:

- a. daardoor geen onaanvaardbare gevolgen ontstaan voor aangrenzende percelen betreffende de gebruiksmogelijkheden van die percelen:
als een afwijking of wijziging op een aangrenzend perceel van zodanige invloed is dat deze grond, minder goed te gebruiken is dan het was, dan is het niet gewenst om aan de afwijking of wijziging mee te werken;
- b. de ruimtelijke uitwerking aanvaardbaar is:
ten aanzien van de binnen een regeling toegelaten gebruiksvormen moet rekening worden gehouden met de milieu- en andere aspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking. Als hierdoor de omgeving nadelig belast wordt, dan is

- medewerking niet gewenst;
- c. de uitvoerbaarheid gewaarborgd is:
de (met name) financiële uitvoerbaarheid van een plan moet hierbij onderbouwd worden. Aan een (financieel) niet haalbaar plan kan niet meegewerkt worden.

5.2.3 Algemene regels

5.2.3.1 Anti-dubbelregel

Deze standaardbepaling heeft als doel te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

5.2.3.2 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is onder andere omschreven wanneer er geen verbod geldt voor het overschrijden van de bouw- en/of bestemmingsgrenzen voor bepaalde bouwdelen. Ook is omschreven wanneer het bevoegd gezag kan afwijken van bouw- en/of bestemmingsgrenzen.

De regeling voor bestaande maten is bedoeld voor legale bouwwerken die afwijken van de vastgestelde situering, goot- en/of bouwhoogte, afstand, oppervlakte en/of inhoud van de bouwregels in dit plan. De bestaande afwijking is daarmee toegestaan.

In het artikel 'Ondergronds bouwen' is aangegeven dat de opgenomen bouwregels zijn bedoeld voor bouwwerken boven de grond.

5.2.3.3 Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregel luidt dat het verboden is om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met de bestemming. Hierbij zijn een aantal gebruiksvormen specifiek benoemd. Gebruik ten behoeve van de realisering en/of handhaving van de bestemming of het normale onderhoud van de gronden en/of bouwwerken wordt toegelaten.

In de algemene gebruiksregels is ook benadrukt welk gebruik sowieso is toegestaan. Namelijk het opwekken van duurzame energie met behulp van zonnepanelen of andere - op grond van de bestemmingsregels geoorloofde - voorzieningen op het dak.

5.2.3.4 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels kunnen zo nodig de regels met betrekking tot één of meer gebiedsaanduidingen een plaats krijgen. De volgende algemene aanduidingsregels komen in dit bestemmingsplan voor:

- Veiligheidszone - lpg
- Vrijwaringszone - molenbiotoop
- Milieuzone - geur

5.2.3.5 Algemene afwijkings- en wijzigingsregels

De algemene afwijkingsregel voorziet in de mogelijkheid om op ondergeschikte onderdelen af te wijken van de regels van het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld voor kleine bouwwerken voor nutsvoorzieningen. De in het plan opgenomen algemene wijzigingsbevoegdheden laat meer ingrijpende afwijkingen toe en wordt daarom gekoppeld aan een zwaardere procedure dan die voor het verlenen van een afwijking van de bouw- en gebruiksregels.

De wijzigingsregels voorzien in de mogelijkheid om in voorkomende gevallen de

bestemmingsgrens met maximaal 5 meter en de bouwgrens met maximaal 10 meter te verschuiven. Verder kan het plan gewijzigd worden om kleine gebouwen van openbaar nut op te richten en om bouwvlakken anders te situeren of uit te breiden. Voorwaarde daarbij is dat de oppervlakte van het gewijzigde bouwvlak met maximaal 20% van de oorspronkelijke oppervlakte toeneemt.

5.2.3.6 Overige regels

Onder overige regels zijn die regels geplaatst die niet onder een andere regel zijn te vatten.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

In de loop van de tijd kan het gebruik van gronden of bouwwerken gaan afwijken van datgene wat mogelijk is op basis van het bestemmingsplan. In de overgangsregels wordt geregeld hoe met deze afwijking wordt omgegaan. Daar waar maten van bestaande legale bouwwerken op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan meer bedragen dan is voorgeschreven in het nieuwe bestemmingsplan, gelden deze maten als gevolg van het in het bestemmingsplan neergelegde 'bestaande matenregeling' als maximum.

De naam van het plan wordt in de slotregel aangehaald.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 2008 (Bro '08) dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een onderzoek te worden ingesteld naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. De realisatie van het plan ligt in handen van de gemeente Doetinchem. Het plan voorziet in de reconstructie van de Europaweg.

De reconstructie van de Europaweg is financieel doorgerekend. De directe kosten worden inmiddels geraamd op €6,78 miljoen. Hierin zijn ook kosten betrokken van noodzakelijke aanpassingen die moeten plaatsvinden aan de Europaweg buiten het plangebied, nabij de A18. Het bedrag bestaat uit uitvoerings-, plankosten en overige kosten (engineering). De indirecte kosten zijn in deze projectfase nog niet scherp in beeld.

Het bestemmingsplan wordt aangepast om de wegreconstructie te realiseren. De gemeenteraad heeft hiervoor in juni 2017 een besluit genomen. Een voorwaarde is dat de provincie Gelderland 50% van de kosten voor haar rekening neemt. In 2018 heeft de provincie besloten om 50% van de kosten bij te dragen. De basisafspraken is daarmee om 50% bij te dragen van de uiteindelijke eindafrekening, dus op basis van daadwerkelijke kosten. De totale projectscoop van de Europaweg is verruimd t/m de aansluiting de snelweg A18. Rijkswaterstaat draagt financieel bij voor de op-/afritten van de A18.

Financiële bijdrage van de gemeente zal per projectfase worden geactualiseerd. Ook hiervoor 50% van de daadwerkelijke kosten. De stand van zaken in de projectbegroting wordt jaarlijks via het uitvoeringsprogramma Mobiliteit mobiliteitsagenda en het meerjarenprogramma (MPO) aan de raad teruggekoppeld en vastgesteld. Er zijn voldoende middelen beschikbaar om het gemeentelijke aandeel te financieren. Vanuit het fonds bovenwijken Wijnbergen is een deel gelabeld aan de project Europaweg. Verder geeft ook het uitvoeringsprogramma mobiliteit enige financiële ruimte.

Het project is daarmee economisch uitvoerbaar. De uitvoering van de daadwerkelijke werkzaamheden aan de Europaweg staat gepland vanaf 2020.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan doorloopt de procedure als bedoeld in afdeling 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening. Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing. Ook wordt het plan op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening overlegd met de besturen van waterschap, provincie en Rijk. In dit hoofdstuk zullen de resultaten van deze overleggen worden behandeld. De resultaten van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden niet toegevoegd aan dit hoofdstuk. Deze maken onderdeel uit van het raadsvoorstel en -besluit omtrent de vaststelling.

7.2 Inspraak

Het plan is niet ter inzage gelegd op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Om de proceduretijd te versnellen heeft het college aan de gemeenteraad voorgesteld om dit bij bestemmingsplannen niet meer te doen. De gemeenteraad heeft op 23 februari 2012 met dit voorstel ingestemd.

Op 14 november 2018 is ten behoeve van maatschappelijk draagvlak een informatieavond gehouden waarbij het ontwerp van de nieuwe weg in de buurt en bij belanghebbenden bekend is gemaakt. Zo zijn de bewoners binnen een straal van ongeveer 500 meter uitgenodigd en is de avond bekend gemaakt via de gemeentelijke infokanalen. Er is brede steun voor het ontwerp.

7.3 Overleg

Het plan is op basis van artikel 3.1.1. Bro overlegd met de volgende instanties:

- provincie Gelderland;
- waterschap Rijn en IJssel;
- tennet
- gasunie;
- vitens;
- prorail.

Op basis van richtlijnen van de rijksoverheid is vooroverleg met deze instantie niet nodig. Er is geen rijksbelang die hiertoe aanleiding voor geeft.

Het plan is voorgelegd aan de provincie Gelderland. Op verzoek is het bomenplan toegezonden vanwege de aanwezigheid van een molenbiotop. Vervolgens is bericht ontvangen dat de provincie kan instemmen met het plan.

Het plan is evenzo voorgelegd aan het waterschap Rijn en IJssel. Met een opmerking voor het aanpassen van de beschermingszone uit het hart van de aanwezige persleiding naar 3 meter kan men instemmen met het plan.

Van Prorail is een reactie ontvangen dat zij naar aanleiding van het voorgelegde plan, geen aanleiding zien tot het plaatsen van een opmerking.

Van de overige partijen is geen reactie ontvangen.

