

Bestemmingsplan

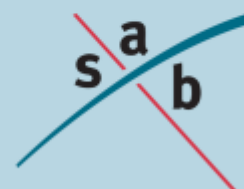
RijnWaalpad

Gemeente Overbetuwe

Datum: 18 februari 2011

Projectnummer: 100275

ID: NL.IMRO.1734.0083BUIRijnwaalpd-CVG1



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Opzet van het bestemmingsplan	4
2	Het plan	5
2.1	Planbeschrijving	5
3	Haalbaarheid van het plan	14
3.1	Overheidsbeleid	14
3.2	Milieu	22
3.3	Water	27
3.4	Archeologie	30
3.5	Flora en fauna	32
3.6	Explosieven	34
3.7	Verkeer en parkeren	34
3.8	Economische uitvoerbaarheid	34
4	Wijze van bestemmen	35
4.1	Algemeen	35
4.2	Dit bestemmingsplan	37
5	Procedure	39

Bijlagen

- Bijlage 1: Tracé - ontwerp Rijnwaalpad: uitwerking t.b.v. planologische procedures, projectnr. 9V8284.A0, Royal Haskoning, 21 mei 2010
- Bijlage 2: MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009
- Bijlage 3: Flora- en faunarapportage RijnWaalpad, SAB, 28 juni 2010

Separate bijlagen

- Archeologisch onderzoek, ADC, 10 februari 2011

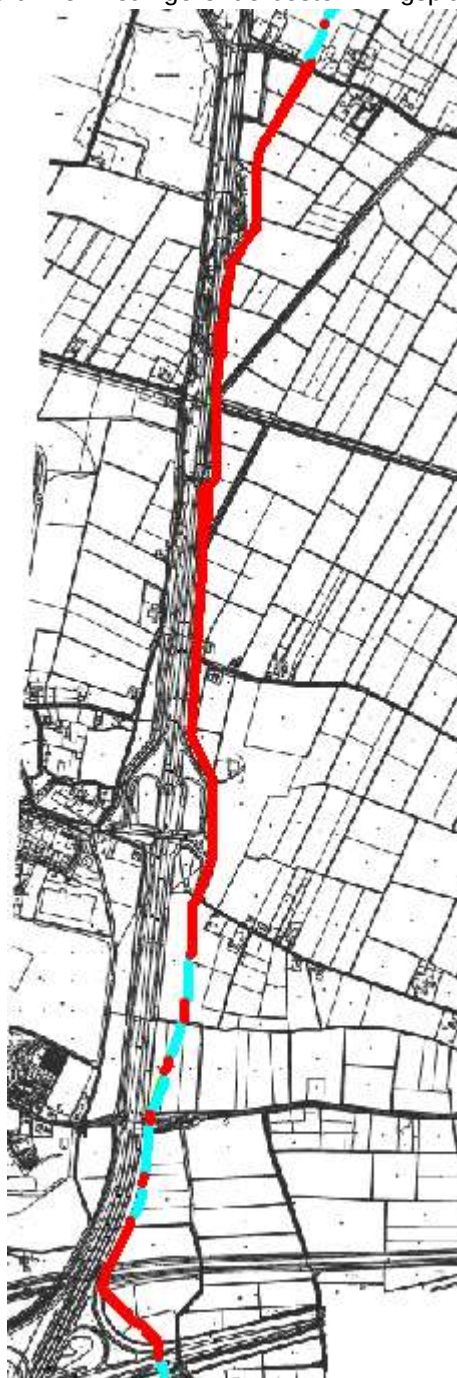
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Overbetuwe realiseert in samenwerking met de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de gemeentes Arnhem, Lingewaard en Nijmegen, de provincie Gelderland en de Fietzersbond een snelfietsroute, het RijnWaalpad, tussen Arnhem en Nijmegen. Het RijnWaalpad loopt deels over bestaande wegen en deels over een nieuw aan te leggen tracé. Een groot deel van het fietspad komt te liggen in het landschapspark in ontwikkeling, Park Lingezegen. Voor een aantal trajectdelen in de gemeente Overbetuwe geldt dat de ontwikkeling niet mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk. Voor Park Lingezegen is op dit moment een bestemmingsplan in voorbereiding. Omdat het RijnWaalpad een autonome ontwikkeling betreft, zal het niet in het bestemmingsplan voor Park Lingezegen meegenomen worden.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit het deel van het RijnWaalpad dat in de gemeente Overbetuwe komt te liggen. Het plangebied ligt ten oosten van de provinciale weg A325 en wordt aan de noordzijde begrensd door de gemeentegrens met Arnhem ter hoogte van de Rijksewoerdsestraat. Tussen de Breedlersestraat aan de noordzijde en de spoorlijn Betuweroute ligt een deel van het tracé van het RijnWaalpad op grondgebied van de gemeente Lingewaard. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de gemeentegrens met Lingewaard ter hoogte van het knooppunt Ressen. Op de afbeelding hiernaast is met rood de globale ligging van het plangebied weergegeven. Het blauw gestreepte deel van het RijnWaalpad ligt in de gemeentes Arnhem en Lingewaard.



Globale ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het voorliggende plan is een herziening van het bestemmingsplan 'Buitengebied dorp Elst', zoals vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Elst op 20 augustus 1979 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 9 oktober 1980.

Op basis van dit bestemmingsplan heeft het plangebied niet overal een verkeersbestemming. Het geldende bestemmingsplan voorziet dan ook niet in de mogelijkheid om alle beoogde werkzaamheden uit te voeren. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de aanleg van het RijnWaalpad mogelijk te maken.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de inhoud en het ontwerp van het initiatief beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft het hogere overheidsbeleid, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen; hierin wordt uiteengezet hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de verbeelding en de regels. Tenslotte komen in het vijfde en laatste hoofdstuk de resultaten van de procedure aan de orde.

2 Het plan

2.1 Planbeschrijving

Op dit moment is er nog geen goede fietsverbinding in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen. Fietzers moeten een flink stuk omfietsen. Ook vanwege de vele uitritten, verkeerslichten en ongunstige voorrangskruisingen is het niet aantrekkelijk om tussen Arnhem en Nijmegen te fietsen.

Het RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen is een nieuwe, snelle route voor de fietser tussen Arnhem en Nijmegen. De snelfietsroute maakt deels gebruik van bestaande wegen en fietspaden en deels van nieuwe fietspaden. Het RijnWaalpad moet een dermate aantrekkelijke voorziening bieden, dat automobilisten zich laten verleiden tot de overstap naar de fiets. Voor het grootste deel wordt dit bereikt door het snelle karakter van de verbinding: zo kort mogelijk, zo gestrekt mogelijk, zo vlak mogelijk, overal voorrang.

2.1.1 Vastgesteld tracé

Het bestuurlijk overleg RijnWaalpad van 17 december 2009 heeft het definitieve tracé van het RijnWaalpad vastgesteld conform de afbeelding op pagina 3 van dit plan.

Royal Haskoning heeft het tracé van het RijnWaalpad nader uitgewerkt¹. Voor het trajectdeel tussen de Rijksewoerdsestraat en de Linge (Het Waterrijk) is aan het bestuurlijk overleg Park Lingezegen verzocht om een definitieve tracékeuze te maken.

2.1.2 Ontwerputgangspunten

De ontwerputgangspunten voor het RijnWaalpad zijn als volgt:

- zo gestrekt mogelijk verloop van de route;
- waar mogelijk vrijliggende fietspaden;
- bij medegebruik door autoverkeer: fietsstraat;
- breedte verharding: vier meter bij tweerichtingsfietsverkeer en 2,5 meter bij éénrichtingsfietsverkeer;
- breedte bermen: 2,5 meter;
- indien nodig sloten/greppels voor afwatering met een breedte van twee meter;
- boogstralen tenminste 20 meter, in uitzonderingssituaties minimaal vijf meter;
- hellingspercentage, afhankelijk van lengte van de helling, 1,75% tot maximaal 7%;
- verharding: rood asfalt;
- kruisingen met autoverkeer: voorrang voor fietsers, met snelheidremmende voorzieningen.

Aanvullend zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- indien de ruimte voor het standaardprofiel ontbreekt worden eerst de breedtes van de bermen beperkt tot minimaal 0,5 meter. In uitzonderlijke gevallen en over een aaneengesloten lengte van maximaal 100 meter wordt de verhardingsbreedte beperkt tot minimaal 3,5 meter;
- afwatering geschiedt zonodig via sloten of greppels, echter waar mogelijk via de (verdiepte) bermen, eventueel voorzien van wadi's;

¹ Tracé - ontwerp Rijnwaalpad: uitwerking t.b.v. planologische procedures, projectnr. 9V8284.A0, Royal Haskoning, 21 mei 2010

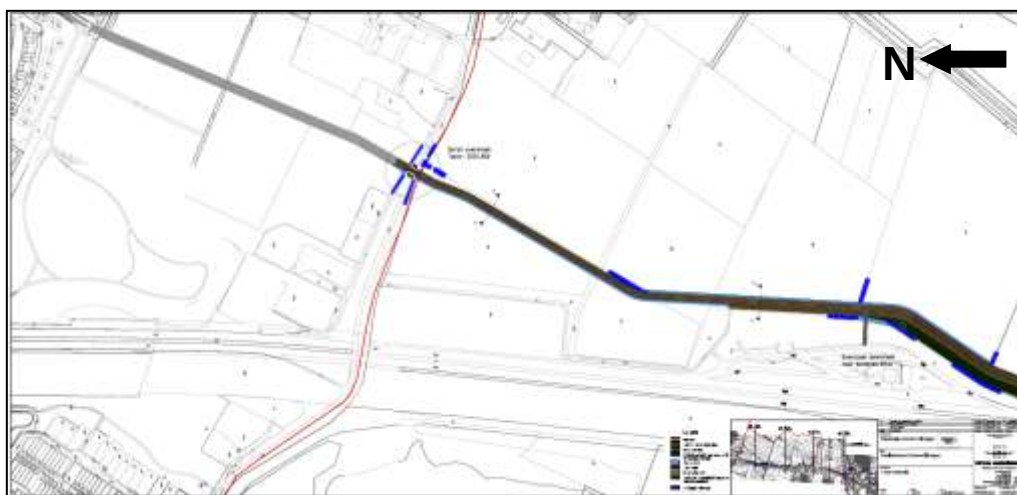
- waar mogelijk worden boogstralen tot 50 meter toegepast om het gestrekte karakter van de snelfietsroute te benadrukken.

2.1.3 Ontwerptoelichting per trajectdeel

Trajectdeel Waterrijk

Algemeen

Trajectdeel Waterrijk loopt vanaf de Rijkerswoerdsestraat in gemeente Arnhem tot de aansluiting van de Sillestraat, juist ten zuiden van de Elsterbrug (viaduct Kampsestraat over de A325). Het doorkruist 'Het Waterrijk' en het pocketpark ter hoogte van de Elsterbrug, beide deelgebieden van het Park Lingezegen zijn in ontwikkeling. Het betreft een geheel nieuw tracé, vanaf de Rijkerswoerdsestraat in rechte lijn naar (gerelateerd aan de A325) de achterkant van de Hogewei. Vanaf Hogewei loopt het tracé parallel en gekoppeld aan de A325 verder, kruist de Linge via een nieuwe brug ten oosten van de huidige brug in de Kampsestraat en loopt vervolgens oostelijk langs de toerit van de Elsterbrug en de parallelle A-watergang naar de bocht in de Sillestraat. De Sillestraat wordt op dit punt gekruist.



Traject Rijkerswoerdsestraat - Hogewei (bron: Royal Haskoning)

Ten noorden van Hogewei

De kruising met de Rijkerswoerdsestraat valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Arnhem. De effecten stralen echter uit op Overbetuws grondgebied. Om gelijkvormigheid van voorzieningen op en langs het RijnWaalpad te stimuleren wordt geadviseerd de kruising vorm te geven als plateau (60 km/u), met middengeleiders in het RijnWaalpad, voorrang voor het RijnWaalpad en doorgaande verhardingskleur en -soort.

Het RijnWaalpad loopt over een landbouwperceel, westelijk van de bestaande watergang. Aan de westzijde dient een waterafvoerende voorziening gerealiseerd te worden, in de vorm van een sloot of een wadi. Ten zuiden van dit perceel wordt een A-watergang gekruist door middel van een duiker. Vervolgens buigt het RijnWaalpad af om in rechte lijn achter Hogewei langs te gaan.

Tussen Hogewei en Linge

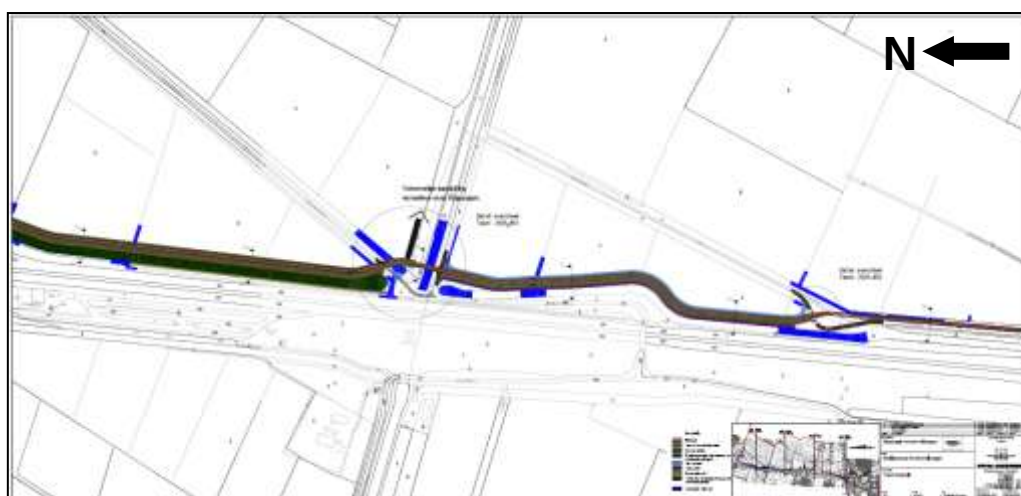
De driehoek tussen A325, Hogewei en Kampsestraat is binnen het kader van de ontwikkeling van Park Lingezen aangemerkt als waterretentiegebied. Om voldoende waterbergende capaciteit te behouden dient de ruimtelijke aanslag op dit gebied door het RijnWaalpad beperkt te blijven. Mede om die reden wordt het RijnWaalpad op dit trajectdeel gekoppeld aan de A325. Ter beperking van de hinder van het autoverkeer op de A325 voor de fietsers op het RijnWaalpad zijn eventueel compenserende maatregelen mogelijk.

Het gaat hierbij met name om geluidreducerende maatregelen en maatregelen ter beperking van de belasting door fijnstof. In verband met de hoge kosten is afscherming geen reële optie. Het fietsklimaat kan wel verbeterd worden door een zorgvuldige landschappelijke inpassing, het aanbrengen van stil asfalt en het verlagen van de rij-snelheid.

De huidige watergang langs de A325 blijft vooralsnog gehandhaafd. Daarnaast is 2,5 meter gereserveerd voor eventuele verbreding van de A325. Vervolgens is een strook van 15 meter gereserveerd voor voorzieningen om geluid en fijnstof te reduceren, alsmede voor ecologische en landschappelijke voorzieningen. Daarop sluit het standaardprofiel van het RijnWaalpad aan, zonder toevoeging van sloten ten behoeve van de afwatering.

De geldende wettelijke normering voor fijnstof concentratie ter plaatse van het RijnWaalpad wordt, zonder afschermende voorzieningen, niet overschreden. De toekomstige aanscherping van de normering leidt mogelijk wel tot enige overschrijding als geen afschermende of compenserende voorzieningen worden getroffen. Voor geluidsbelasting geldt geen wettelijke normering.

De inrichting en vormgeving van de strook voor compenserende en comfortverhogende maatregelen is een gezamenlijke ontwerp-opgave voor alle betrokken partijen. Voor de sociale veiligheid is het wenselijk dat er tenminste vijf meter vrije (gras)berm tussen het RijnWaalpad en eventuele opgaande begroeiing ligt.



Traject Hogewei - Sillestraat (bron: Royal Haskoning)

De totale breedte van het RijnWaalpad met ruimtereservering voor compenserende voorzieningen bedraagt 24,00 meter (exclusief reservering voor verruiming A325). De lengte van het tracé door het waterretentie gebied bedraagt circa 550 meter. Het beoogde oppervlakte van het waterretentie gebied wordt hierdoor verminderd met circa 1,32 ha. De waterbergende capaciteit van deze oppervlakte dient gecompenseerd te worden door uitbreiding van het waterretentiegebied in noordelijke richting (circa 48 meter brede strook nodig) of door verdieping van het resterende oppervlak (of een combinatie).

Het waterretentiegebied wordt “gevoed” via de A-watergang parallel aan de A325. In de onderlinge verbinding wordt voorzien door op drie locaties grote duikers aan te brengen. Als alternatief kan de functie van de watergang worden overgenomen door een nieuwe A-watergang aan de oostzijde van het RijnWaalpad aan te brengen. Overwogen kan worden of en in hoeverre de functie van deze watergang kan worden overgenomen door één of beide watergangen langs de Kampsestraat.

Kruising Linge

Voor de kruising van de Linge wordt voorzien in een nieuwe brug, circa 30 meter oostelijk van de bestaande brug in de Kampsestraat. De brug krijgt een constructiebreedte van circa vijf meter en dient met zorg te worden ingepast in het landschap door aandacht voor vormgeving en aanzicht van de brug. Er wordt rekening gehouden met de ecologische functie van de Linge, door de constructie van de brug tien meter door te trekken in de noordelijke oever van de Linge. De ruimte kan op termijn benut worden voor de realisatie van een natuurvriendelijke oever. De brug wordt constructief geschikt gemaakt voor medegebruik door landbouwverkeer ten behoeve van de bereikbaarheid van aanliggende percelen. Tussen de Broekakkers en de Kampsestraat zal dus in beperkte mate gemotoriseerd verkeer gebruik (kunnen) maken van het RijnWaalpad.

De bestaande brug in de Kampsestraat en het aansluitende weggedeelte zal worden gesloopt. Voorwaarde voor het medegebruik is dat de Kampsestraat is afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

De kruising met de Broekakkers wordt vormgegeven als plateau (60 km/u), met aan de zuidzijde een middengeleider in het RijnWaalpad. Aan de noordzijde wordt een middengeleider aangebracht ten noorden van de aansluiting van de Kampsestraat.

Ter hoogte van de Linge zijn geen afschermende voorzieningen tussen het RijnWaalpad en de A325 voorzien. Door het open houden van de zichtrelatie ontstaat een venster, zodat gebruikers van de A325 hier Park Lingezen kunnen beleven.

Tussen Linge en Sillestraat

Het pocketpark in de driehoek, ingeklemd tussen de A325/Elsterbrug, de Broekakkers/Linge en de Sillestraat, heeft een bijzondere functie in Park Lingezen. Aan dit gebied wordt een grote gebruikswaarde toegekend, gecombineerd met de functie van ecologische stapsteen in de beoogde ecologische verbinding tussen Rijn en Waal.

Het pocketpark wordt aan de westzijde begrensd door een A-watergang, met een belangrijke waterafvoerende functie. Eigenaar en beheerder van deze watergang Waterschap Rivierenland heeft daarlangs een schouwpad met een breedte van vier meter nodig voor beheer en onderhoud. Deze ruimte dient obstakelvrij te zijn en bij voorkeur exclusief beschikbaar voor (de onderhoudsdienst van) het waterschap.

In geval van een eventuele verruiming van de A325 ten behoeve van inrichting van de weg als 100 km/u stroomweg conform de huidige ontwerprichtlijnen zal de Elsterbrug vervangen dienen te worden en dientengevolge ook de oostelijke toerit. De hiervoor benodigde ruimte bedraagt circa 5,5 meter. Het schouwpad langs de A-watergang plus een extra ruimtereservering in de vorm van een 1,5 meter brede strook voorziet hierin. Na eventuele realisatie van de verruiming van de A325 zal het Waterschap Rivierenland voor beheer en onderhoud van de A-watergang gebruik moeten maken van het RijnWaalpad en de minimaal te handhaven 2,5 meter brede zijberm. Hierbij is geen rekening gehouden met de door het waterschap geuite wens om het talud van de toerit van de Elsterbrug te verflauwen, waarvoor twee meter gereserveerd zou moeten worden. Ten zuiden van de Elsterbrug kan de breedte van het schouwpad benut worden voor de eventuele verruiming van de A325. Consequentie is dat de (dynamische) openbare verlichting en eventueel ander wegmeubilair allen in de oostelijke berm van het RijnWaalpad geplaatst kan worden. De definitieve inpassing van het RijnWaalpad in het pocketpark, rekening houdend met alle overige belangen in het gebied is een gezamenlijke ontwerpopgave voor de betrokken instanties.

De kruising met de Sillestraat wordt vormgegeven als plateau (60 km/u), met aan de noordzijde een middengeleider in het RijnWaalpad, voorrang voor het RijnWaalpad en doorgaande verhardingskleur en -soort. Voor de kruising wordt de Sillestraat voorzien van een S-bocht, zodat het RijnWaalpad haaks gekruist wordt. De S-bocht biedt voldoende ruimte voor passage door grote (landbouw)voertuigen.

Trajectdeel Sillestraat e.o.

Algemeen

Dit trajectdeel loopt vanaf de aansluiting van de Sillestraat, juist ten zuiden van de Elsterbrug (viaduct Kampsestraat over de A325) tot en met de kruising met de Awatergang op de grens tussen de gemeentes Overbetuwe en Lingewaard, ongeveer halverwege tussen de Breedlersestraat en de Kattenleger. Het doorkruist 'Het Landbouwland' en 'De Buitens', beide deelgebieden van het Park Lingezegen in ontwikkeling. Het betreft een geheel nieuw vrijliggend fietspad, waarvan het tracé parallel en aansluitend langs de bestaande rijbaan van de Sillestraat ligt. Na de kruising van de Breedlersestraat volgt het RijnWaalpad een nieuw tracé, oostelijk langs de grens van het huidige perceel, dat in de planvorming van Park Lingezegen beoogd is als ecologische stapsteen.

Langs de Sillestraat wordt het RijnWaalpad als vrijliggend fietspad aangelegd. Gekozen is voor een vrijliggend fietspad (boven een fietsstraat), vanwege de veiligheid voor de fietsers en de eenheid en continuïteit in de route en diens verschijningsvorm; de trajectdelen met samengebruik van de ruimte door fietsers en gemotoriseerd verkeer is beperkt tot een minimum.

Het fietspad is geprojecteerd aan de oostzijde van de rijbaan om reden van aantrekkelijkheid voor de fietsers en om praktische en kostenbesparende redenen:

- aantrekkelijkheid: door de afstand tussen het RijnWaalpad en de A325 te maximaliseren wordt de hinder van het autoverkeer beperkt. De grootste ‘winst’ is te vinden in de beperking van de visuele hinder en de subjectieve beleving om als fietser ‘gevangen’ te zitten tussen de auto’s als het fietspad tussen de Sillestraat en de A325 in zou liggen. Verder leidt de grotere afstand tot de A325 tot beperking van hinder door luchtvervuiling en door geluidsbelasting;
- praktisch: de oostelijke berm van de Sillestraat is gemiddeld iets breder dan de westelijke berm en aansluitend liggen watergangen van een lagere orde (oost: C-watergangen, west: A-watergang). Dit maakt de benodigde aanpassing van de aansluitende watergang eenvoudiger en daardoor minder duur. Bovendien is minder medegebruik van het fietspad in verband met beheers- en onderhoudswerkzaamheden aan de watergangen nodig. Voorts is de passage van de aansluiting Aamsestraat eenvoudiger; doorgaande gebruikers van het RijnWaalpad worden niet geconfronteerd met een helling en de Aamsestraat hoeft niet gekruist te worden. Hierdoor zijn veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid van het RijnWaalpad voor de fietsers groter.

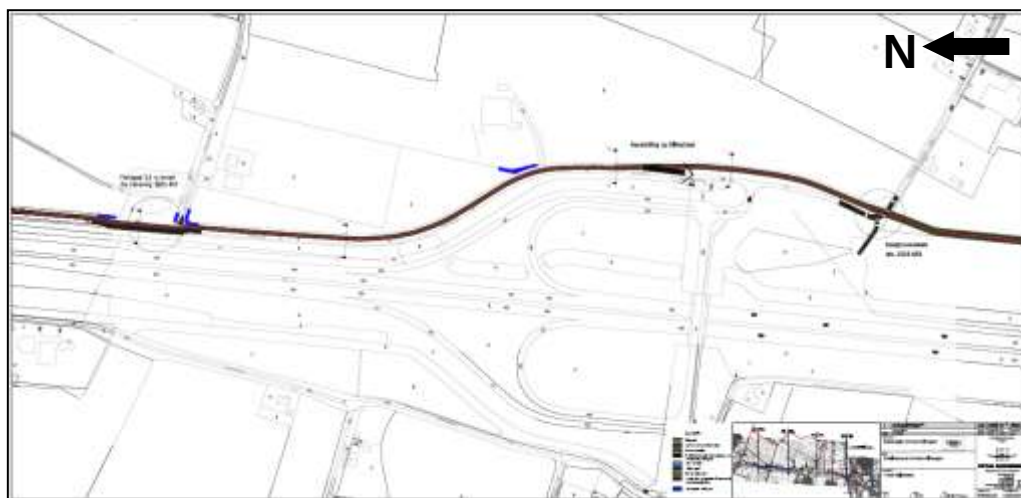
De beschikbare ruimte in de Sillestraat is beperkt. De rijbaan van de Sillestraat wordt niet verschoven, in verband met de constructieve en financiële consequenties (aansluiting van de wegfundering is kostbaar) en de veiligheid (bermbreedte langs de A-watergang). Bijkomend praktisch aspect is de benodigde ruimte voor beheer en onderhoud van de A-watergang; de betreffende werkzaamheden moeten bij voorkeur kunnen worden uitgevoerd zonder blokkade van de doorgang van het gemotoriseerde verkeer op de Sillestraat.

Met behoud van de huidige rijbaan van de Sillestraat voor gemotoriseerd verkeer kan het RijnWaalpad worden ingepast met de standaard breedte van vier meter, echter zonder de standaard bermbreedte. Tussen rijbaan en fietspad wordt een fysieke, verhoogde scheiding aangebracht met een breedte van 0,5 meter. Aan de andere kant van het fietspad wordt voorzien in 0,5 meter brede berm. In deze ruimte dient een leuning te worden geplaatst. Ook de (dynamische) openbare verlichting en eventuele verkeersborden en ander wegmeubilair wordt in deze ruimte op de keerwand geplaatst of er aan gehangen. De aansluitende watergang moet daardoor in oostelijke richting worden verschoven.

Ten behoeve van de afwatering wordt de rijbaan van de Sillestraat “op één oor” gelegd door overlaging. De rijbaan watert dan af op de westelijke A-watergang, het fietspad op de oostelijke C-watergangen. Hierdoor wordt de hoeveelheid regenwater die afgevoerd moet worden via de C-watergangen beperkt tot de neerslag op het fietspad (in plaats van de halve rijbaan van de Sillestraat in de huidige situatie). De alternatieve oplossingen voor de afwatering zijn om de volgende redenen afgewezen:

- dakprofiel rijbaan Sillestraat handhaven en regelmatig onderbreken van de fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad: De hoeveelheid af te voeren regenwater via de oostelijke C-watergangen zou substantieel toenemen, waardoor de bergingscapaciteit van de betreffende sloten mogelijk verruimd zou moeten worden. Bovendien zou dit tot ongewenste stroming van water over het fietspad dwars op de fietsrichting leiden en plaatselijke vervuiling tot gevolg hebben.

- dakprofiel rijbaan Sillestraat handhaven, fietspad eveneens onder dakprofiel aanbrengen en regenwater ter plaatse van scheiding tussen rijbaan en fietspad opvangen en afvoeren via riolering: Dit is een kostbare oplossing die relatief veel onderhoud kost en storingsgevoelig is.



Traject Sillestraat - Breedlersestraat (bron: Royal Haskoning)

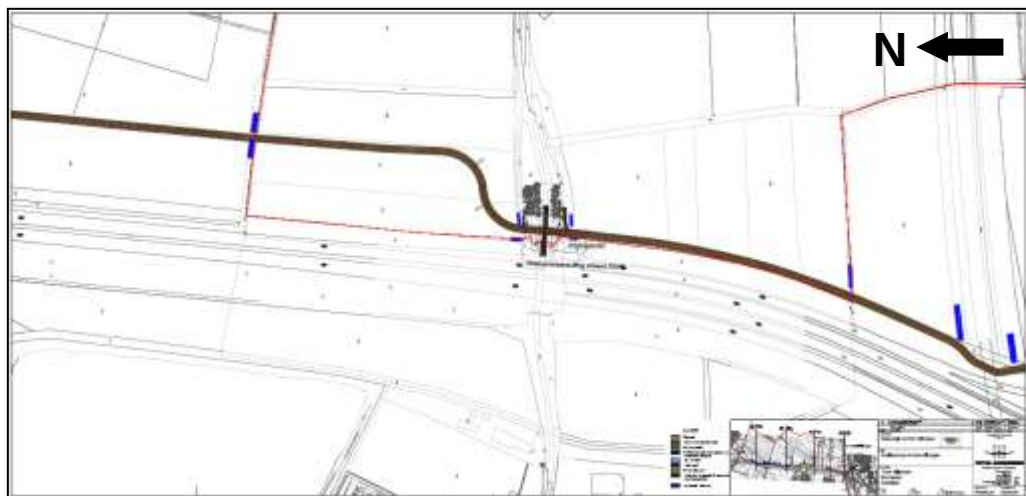
Passage boerderij Nieuwslag

Ter plaatse van de passage van de boerderij Nieuwslag 1 is de beschikbare ruimte beperkt. De afstand tussen de erfgrens van de boerderij en de insteek van de A-watergang bedraagt circa 9,75 meter. Door langs de A-watergang een keerwand toe te passen kan de ruimte tot maximaal tien meter wordt opgerekt. De rijbaan van de Sillestraat moet hier verschoven worden in de richting van de A-watergang (westelijk). Uitgaande van handhaving van de rijbaanbreedte op 4,5 meter en ruimtebehoefte van één meter voor de keerwand met leuning/voertuigkerende constructie, 0,5 meter fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad en 0,5 meter molgoot langs de erfgrens resulteert 3,5 meter voor het fietspad. Met andere woorden, over een lengte van 60 à 70 meter wordt het profiel van het RijnWaalpad smaller dan de gewenste vier meter. Bij de uitwerking van het ontwerp ten behoeve van het bestek dient de benodigde constructiebreedte van de keerwand te worden bepaald en, in overleg met het Waterschap Rivierenland, de precieze locatie van de keerwand. Hoe verder deze in de A-watergang kan worden geplaatst, hoe groter de uiteindelijke verhardingsbreedte van het RijnWaalpad zal worden. Een breedte van 3,5 meter dient als een absoluut minimum beschouwd te worden.

De kruising met de Nieuwslag wordt vormgegeven als plateau (60 km/u). Ter plaatse van de aansluiting buigen het RijnWaalpad en de rijbaan van de Sillestraat terug, zodat de rijbaan aansluit op het bestaande profiel.

Aansluiting Aamsestraat

Ten behoeve van de aansluiting van de Aamsestraat vertoont de Sillestraat een helling. Het RijnWaalpad blijft hier op maaiveldniveau, door deze langs de voet van het talud door te voeren. Om hier enerzijds grondaankoop voor vervangende waterberging te voorkomen en anderzijds de benodigde ontgraving van het talud van de Sillestraat te beperken wordt langs de oostelijke C-watergang de minimale bermbreedte van 0,5 meter toegepast, met leuning. Aan de westzijde van het RijnWaalpad wordt een grondkerende constructie toegepast ter vervanging van het af te graven talud van de Sillestraat. De maximale hoogte van deze keerwand bedraagt circa 1,6 meter. Voor de verbinding tussen de Aamsestraat en het RijnWaalpad richting Arnhem wordt aan de voet van de helling in de Sillestraat een fietsdoorsteek tussen rijbaan en fietspad gerealiseerd. Fietzers tussen Aamsestraat en RijnWaalpad richting Nijmegen kunnen ter plaatse van de kruising met de Breedlersestraat wisselen van rijbaan naar fietspad en vice versa.

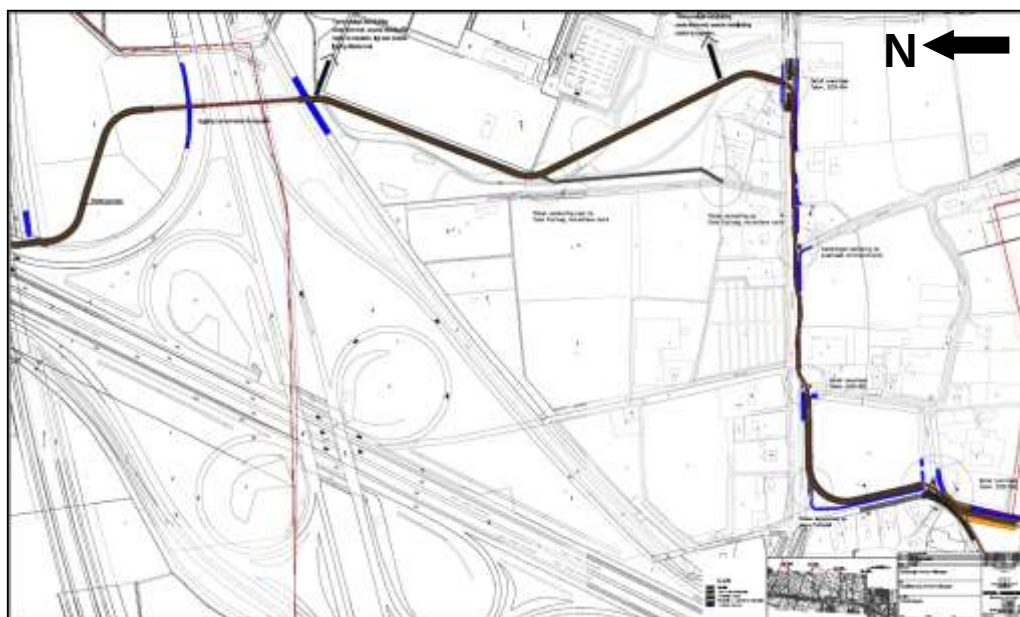


Traject Breedlersestraat - Betuwelijn (bron: Royal Haskoning)

Kruising Breedlersestraat

De kruising Breedlersestraat wordt uitgevoerd als plateau (60 km/u), met middengeleiders in het RijnWaalpad, voorrang voor het RijnWaalpad en doorgaande verhardingskleur en -soort. Door de rijbaan van de Breedlersestraat aan de westzijde van de kruising uit te buigen in westelijke richting kan het RijnWaalpad nagenoeg haaks worden gekruist. Omdat de Breedlersestraat hier in een helling ligt naar de aansluiting van de Aamsestraat is relatief veel grondverzet nodig. De Breedlersestraat zal op termijn worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer.

Ten zuiden van de Breedlersestraat loopt het RijnWaalpad juist ten oosten langs de beoogde ecologische stapsteen. De voor het ecologische model gewenste begroeiing met grazige velden, heesters en bomen biedt de mogelijkheid tot een zekere afscherming van het autoverkeer op de A325 voor de gebruikers van het RijnWaalpad. Afwatering van het RijnWaalpad geschiedt via de bermen, zonodig voorzien van een wadi. De A-watergang op de gemeentegrens wordt gekruist met een grote duiker, die de waterafvoercapaciteit van de watergang niet beïnvloedt.



Traject Betuwelijn - tunnel A15 (bron: Royal Haskoning)

Trajectdeel Betuwelijn – tunnel A15

Dit trajectdeel loopt vanaf de grens met de gemeente Lingewaard tot circa 175 meter ten noorden van de Betuwelijn tot de geprojecteerde fietstunnel onder de A15. Het doorkruist 'De Buitens', een deelgebied van het Park Lingezegen in ontwikkeling. Tot en met de kruising met de Betuwelijn volgt het tracé de bestaande (doodlopende) ontsluitingsweg voor aanliggende (landbouw)percelen. Tussen de Betuwelijn en de tunnel onder de A15 betreft het een geheel nieuw tracé.

Ten noorden van de Betuwelijn wordt gebruik gemaakt van de bestaande rijbaan. Dit is inclusief de kruising van de Betuwelijn via het bestaande viaduct. Vervolgens loopt het tracé naar de noordelijk ingang van de tunnel onder de A15. Afwatering geschiedt via de bermen, zonodig voorzien van wadi's.

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Overheidsbeleid

3.1.1 Nationaal beleid

Nota Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 is vastgelegd in de Nota Ruimte. De nota bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het Rijk schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. Het Rijk richt zijn aandacht met name op de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. In de nota Ruimte zijn regels opgenomen om te zorgen voor een generieke basiskwaliteit in heel Nederland. De nota is door het Rijk vastgesteld als structuurvisie met een uitvoeringsparagraaf.

De centrale doelstellingen van de Nota Ruimte zijn: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale waarden en de borging van veiligheid.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundelen van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatie-voorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

De nationale hoofdstructuur bestaat tevens uit de groene en blauwe waarden in het buitengebied. Provincies en gemeenten zijn in belangrijke mate verantwoordelijk voor de vormgeving en realisering van het ruimtelijk beleid in het buitengebied. Het rijk heeft daarbij speciale aandacht voor het hoofdwatersysteem, de EHS (inclusief robuuste ecologische verbindingen) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingswetgebieden.

Het plan

Het plangebied valt door de ligging binnen de contouren van het stedelijk netwerk en economisch kerngebied Arnhem-Nijmegen en de gedeeltelijke ligging in de EHS binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur.

De ontwikkeling zorgt er voor dat er een nieuwe, snelle route voor de fietsers tussen Arnhem en Nijmegen ontstaat, waarmee de bereikbaarheid vergroot wordt en dat automobilisten moet verleiden tot de overstap naar de fiets. Het RijnWaalpad zorgt er ook voor dat het toekomstige Park Lingezegen goed bereikbaar en toegankelijk is. Binnen de EHS geldt de 'nee, tenzij'-benadering. Dit houdt in dat ontwikkelingen niet mogelijk zijn als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied signifi-

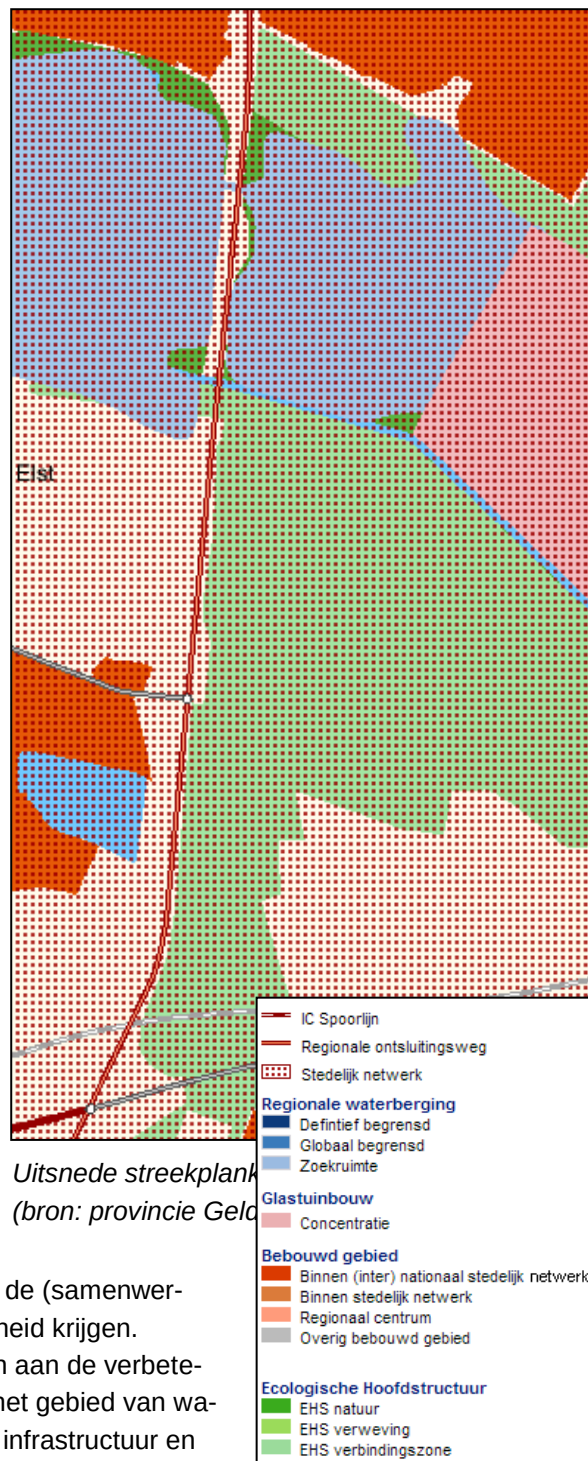
cant worden aangetast. Dit tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Door uitvoering van onderhavig plan worden de kernkwaliteiten van het gebied niet aangetast. Het plan past binnen het Rijksbeleid.

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005 (structuurvisie)

Het ruimtelijke beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het Streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

De uitgangspunten van het provinciaal beleid worden gevormd door regionale inzet en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. In het streekplan is generiek en regio specifiek beleid opgenomen. Binnen de kaders van het generieke beleid hebben de (samenwerkende) gemeenten keuzevrijheid. Daarnaast hanteert de provincie een provinciale ruimtelijke hoofdstructuur waarbinnen provinciale ruimtelijke belangen in het geding zijn. Het provinciale beleid spitst zich toe op deze gebieden, terwijl in de overige gebieden, het multifunctionele gebied, de (samenwerkende) gemeenten meer beleidsvrijheid krijgen. Daarnaast wil de provincie bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, op het gebied van water en ruimtegebruik, bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik en bundeling van stedelijke functies in stedelijke netwerken. Door het bundelen van stedelijke functies wordt bijgedragen aan een efficiënt ruimtegebruik en aan een versterking van draagvlak van een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau.



Het provinciale beleid is verbeeld op de kaart ruimtelijke structuur. Hierboven is daarvan een uitsnede te zien. Het plangebied ligt in zijn geheel in het stedelijk netwerk

Arnhem Nijmegen. Daarnaast ligt het gedeeltelijk in het multifunctionele gebied, EHS natuur en EHS verbindingszone. Op de kaart ruimtelijke structuur is het plangebied deels ook nog aangewezen als zoekruimte voor waterberging. In het provinciale Waterplan 2010-2015 dat in paragraaf 3.3.2 besproken wordt, is de aanduiding 'zoekruimte' vervallen.

Vitaliteit van de multifunctionele gebieden wordt bevorderd door planologische beleidsvrijheid voor samenwerkende gemeenten. De ontwikkeling van multifunctionele gebieden is gericht op grondgebonden landbouw, vitale steden en dorpen buiten het stedelijk netwerk en nieuwe economische dragers in het landelijk gebied.

De EHS is sterk ruimtelijk structurerend en bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit op provinciaal niveau. Ze maakt daarom onderdeel uit van het groenblauwe raamwerk. Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid voor de EHS is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen door bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige bijzondere ruimtelijke waarden en kenmerken. Binnen de EHS geldt de 'nee, tenzij'-benadering. Dit houdt in dat een bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

EHS natuur bestaat uit bestaande natuurgebieden, en voor een kleiner deel uit natuurontwikkelingsgebieden die momenteel agrarische cultuurgrond zijn. Voor de gebieden met een natuurontwikkelingsdoelstelling geldt dat regulier gebruik op basis van de vigerende bestemming kan worden gecontinueerd.

Ter verbinding van EHS natuur en EHS verweving worden in de streekplanperiode ecologische verbindingen gerealiseerd. De verbindingszones bestaan uit een schakeling van natuurelementen (stapstenen) die multifunctioneel gebied doorsnijdt. De zones, waar de ecologische verbindingsfunctie wordt versterkt, bestaan uit landbouwgronden en verspreid gelegen kleine natuur- en bouselementen, waarbij veelal beken en andere watergangen de as van de ecologische verbindingszone vormen.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan-2

Het verkeersbeleid van de provincie Gelderland is opgenomen in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan-2 (PVVP-2). Het beleid is gericht op een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid.

In het PVVP-2 is regiospecifiek beleid opgenomen ten aanzien van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN). De SAN is strategisch gelegen op een knooppunt van belangrijke internationale oost-west- en noord-zuidverbindingen en heeft daarmee een belangrijke positie in logistieke netwerken. In de SAN bestaan sterke verkeers- en vervoerrelaties tussen en naar de steden waar zich de economische concentraties en het merendeel van de voorzieningen bevinden. In de SAN zijn zowel het doorgaande verkeer als het extern en intern gerichte verkeer van belang. Voor het goed functioneren van het stedelijk netwerk moet de bereikbaarheid van en in de SAN goed zijn.

Voor het opvangen van de mobiliteitsgroei is een toename van het gebruik van de fiets als vervoersmiddel op korte reisafstanden één van de doelstellingen. Het fietsgebruik wordt aantrekkelijker gemaakt door betere fietspaden en de aanpassingen van de voorrangregels.

Het plan

Door de aanleg van het RijnWaalpad wordt de fietsinfrastructuur in de Stadsregio Arnhem Nijmegen versterkt. Dit plan past binnen de uitgangspunten die de provincie hanteert om het gebruik van de fiets als vervoersmiddel te stimuleren. De aanleg van het fietspad vindt grotendeels plaats parallel aan de A325. Waar er sprake is van een nieuw tracé binnen de EHS is er sprake van een zorgvuldige inpassing waardoor de kernkwaliteiten niet worden aangetast. Het plan past binnen het beleid uit het Streekplan en het PVVP-2.

3.1.3 Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005-2020

De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in dit Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen. Dit Regionaal Plan laat zien hoe de betrokken gemeenten binnen de Stadsregio streven naar een hoogwaardige regionale ontwikkeling van het stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen als geheel. Er worden vier doelstellingen onderscheiden:

- versterken van het economisch vestigingsklimaat;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie;
- verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

De Stadsregio zet met dit plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag. Voor de beleidsthema's is aansluiting gezocht bij het Streekplan. Alleen ten aanzien van het onderwerp hergebruik en functieverandering heeft de regio een nadere uitwerking gemaakt.

Eén van de tien prioriteiten in het Regionaal Plan is de aanleg van het regionaal landschapspark Over-Betuwe (het genaamde Park Lingezegen) waarbinnen een recreatief routenetwerk wordt ontwikkeld. Dit routenetwerk voor langzaamverkeer vereist nadere uitwerking, concrete gebiedsontwerpen en aanleg van ontbrekende schakels. Prioriteit hebben de ontbrekende of onvolledige noord-zuidroutes tussen en over de rivieren.

Het plan

De aanleg van het Park Lingezegen, waarin het plangebied ligt, heeft prioriteit in het regionaal plan. Met de ontwikkelingen uit voorliggend plan worden de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk aangelegd waardoor een directe verbinding tussen Arnhem en Nijmegen ontstaat. Dit plan past daarmee binnen het beleid uit het Regionaal Plan.

3.1.4 Gemeentelijk beleid

Kadernota Visie op Ruimte (2004)

In 2004 heeft de gemeente Overbetuwe de Kadernota Visie op Ruimte vastgesteld. Deze kadernota biedt een landschappelijk en stedenbouwkundig kader waarin criteria zijn gegeven die de geschiktheid en beperkingen van gebieden voor verschillende vormen van grondgebruik aangeven. De kadernota gaat uit van twee uitgangspunten. In de eerste plaats geldt dat eerst gezocht wordt naar mogelijkheden voor inbreiding

van bestaande kernen, alvorens gezocht wordt naar uitbreidingslocaties. Het onderscheid tussen het landelijk gebied en stedelijk gebied dient te worden behouden. De grootschaliger stedelijke ontwikkelingen kunnen in het oostelijke gelegen stedelijke deelgebied plaatsvinden, terwijl in het westelijk gelegen landelijke gebied het behoud van het lokale en landelijke karakter centraal staat.

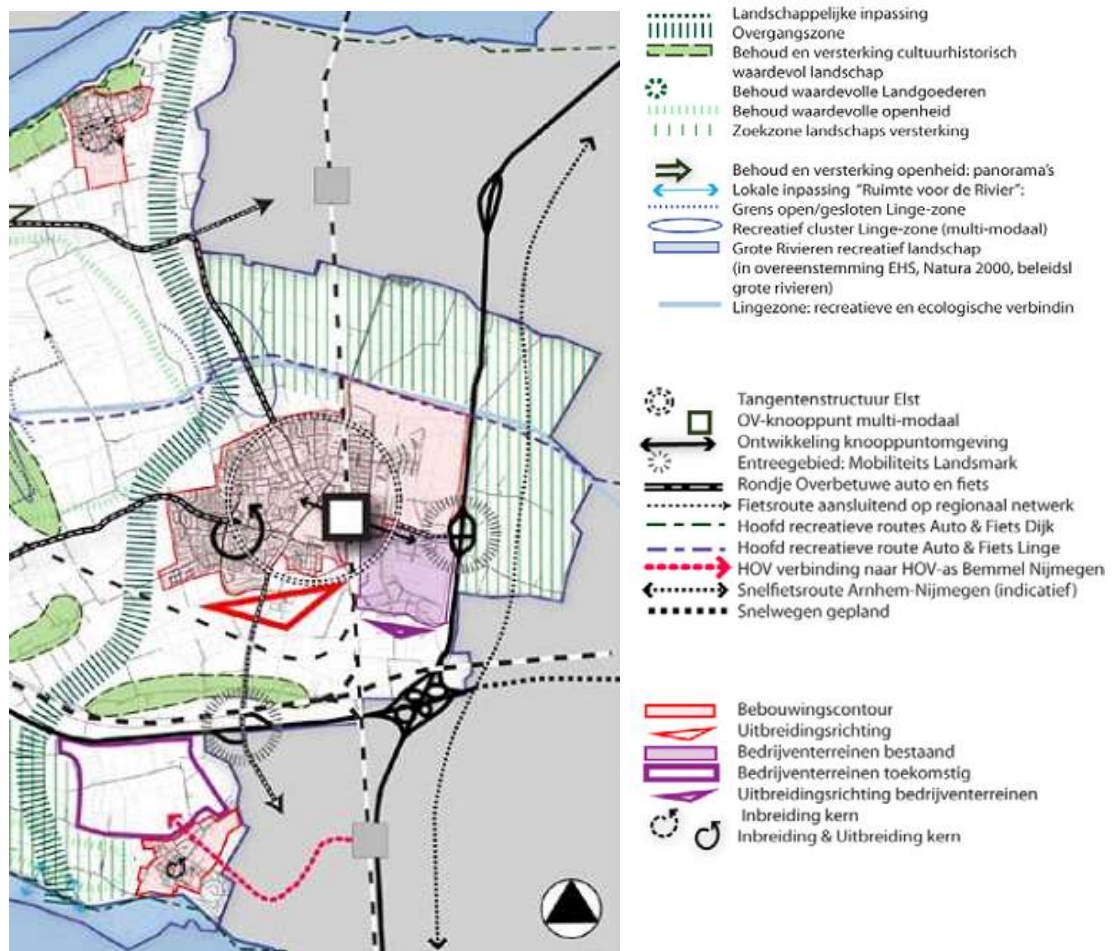
Voor het gehele grondgebied van de gemeente is de landschappelijke karakteristiek in beeld gebracht. Op grond van de landschappelijke karakteristiek en de uitgangspunten is een afwegingskader opgesteld. Hiermee kan worden afgewogen welke functies op welke locaties gerealiseerd kunnen worden.

Toekomstvisie+ (2009)

De Toekomstvisie+ van Overbetuwe is het kader voor de ontwikkeling van Overbetuwe tot 2020. De visie geeft een richting voor de ruimtelijke, maatschappelijke en economische ontwikkeling. De Toekomstvisie+ omvat het gehele gemeentelijke beleids-terrein. Voor wat betreft de ruimtelijke onderdelen is de Toekomstvisie+ te zien als structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De Toekomstvisie+ bouwt voort op bestaande beleidskaders, zoals het streekplan, het regionaal plan en de Kadernota Visie op Ruimte. Doelstelling van de Toekomstvisie+ is om Overbetuwe verder te ontwikkelen als een onderscheidende, krachtige gemeente die voortbouwt op de aanwezige omgevingskwaliteiten en kwaliteiten in de samenleving rekening houdend met de interne en externe ontwikkelingen in de toekomst. In de Toekomstvisie+ zijn kernopgaven en gewenste ontwikkelingsrichtingen voor de toekomst van Overbetuwe geformuleerd.

Eén van die opgaven is het realiseren van een snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. Fietsen wordt gezien als een belangrijk onderdeel bij het oplossen van mobiliteits- en milieuproblemen. Het aantal inwoners neemt toe in het oostelijk deel van Overbetuwe, als onderdeel van het intermediair gebied in de Stadsregio. Een korte en comfortabele fietsroute zorgt ervoor dat fietsen hier een goed alternatief kan zijn voor de automobilist. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid in een gezondere omgeving. Fietsen heeft daarnaast ook een recreatieve functie. De gemeente zet zich daarom in voor realisatie van een snelfietsroute ten oosten van de A325. Belangrijk hierbij is dat de aansluiting met woon- en werkgebieden ten westen van de A325 goed is. Volgende stallingsmogelijkheden bij belangrijke voorzieningen horen hier ook bij.



Visiekaart

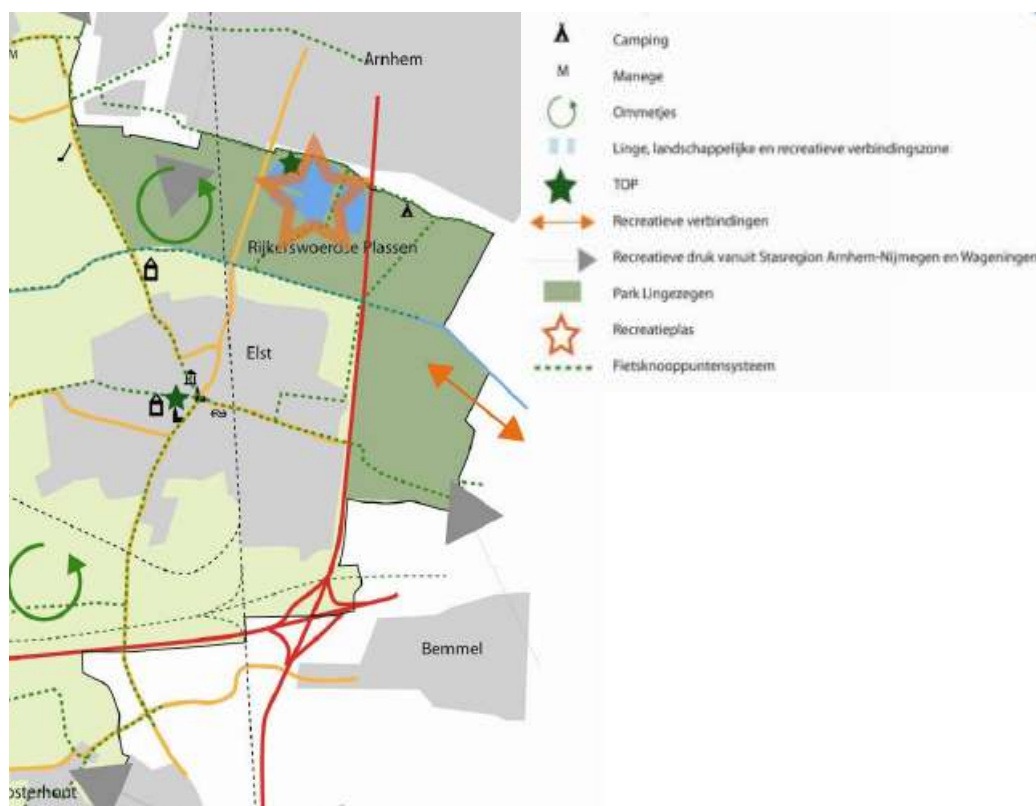
Beleidsplan Recreatie en toerisme 2008

De gemeente Overbetuwe heeft haar gemeentelijke beleid voor recreatie en toerisme geactualiseerd om beleidsmatig beter te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderingen. Het beleidsplan heeft tot doel de toeristisch recreatieve aantrekkelijkheid van het Overbetuwse grondgebied te vergroten. Dit wil de gemeente doen door het zicht- en beleefbaar maken van kunst, cultuur, historie, landschap en evenementen. Daarnaast wil de gemeente ruimte bieden aan nieuwe economische impulsen op het gebied van recreatie en toerisme.

Op basis van het aanwezige toeristisch-recreatief product, waarden en kwaliteiten in combinatie met de marktontwikkelingen heeft de gemeente haar visie opgesteld. Deze strategische visie heeft vervolgens tot specifieke beleidsdoelstellingen en een concreet actieprogramma geleid.

De gemeente kiest voor een versterking en doorontwikkeling van het toeristisch-recreatieve product, waarbij de gemeente zich erop richt een attractief recreatief uitloopgebied te creëren, waarbinnen uiteenlopende kleinschalige agro-, natuur en cultuurtoeristische ontwikkelingen mogelijk zijn. In bepaalde delen is daarnaast ook ruimte voor meer intensieve vormen van dagrecreatie.

De ontwikkeling van het toeristisch-recreatieve product dient aan te sluiten op het karakteristieke landschap en de cultuurhistorische waarden van de gemeenten en zo mogelijk gebruik maken van deze kernkwaliteiten.



Visiekaart

De beleidsdoelstellingen hebben betrekking op het versterken van verschillende soorten routegebonden recreatie, dagrecreatie en verblijfsrecreatie. Bij het versterken van routes kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het realiseren van lokale ommetjes, het ontwikkelen van een fietsknooppuntensysteem, een snelfietsroute en toeristische overstappunten (TOP's). Op het gebied van dagrecreatie zijn er mogelijkheden voor de verkoop van streekproducten en verbrede landbouw. De ontwikkeling van een Fruitpark, bijvoorbeeld in Park Lingezegen wordt als concreet project genoemd. Verder wil de gemeente ruimte bieden aan niet alledaagse vormen van verblijfsrecreatie, wat zich kan onderscheiden van andere producten.

Erfgoedplan sleutel tot de schatkist

Het erfgoedplan van de gemeente Overbetuwe beoogt versterking van de plaats en de betekenis van cultuurhistorie als factor in het ruimtelijk beleidsproces. Geïntegreerd zijn historisch landschap, monumentenzorg en archeologie een belangrijke richtinggevende factor in dat proces. Het erfgoedplan draagt daarvoor tal van bouwstenen aan: kaartmateriaal, beleidsaanbevelingen, inrichtingsschetsen voor in- en beleving.

De geschiedenis van de mens in het landschap speelt in het erfgoedplan een belangrijke rol. De overgebleven waarden moeten worden uitgelegd en begrepen als een erfenis uit het verleden; fysiek erfgoed waaraan mensen zich kunnen spiegelen, zich mee kunnen identificeren of hechting aan ontleen. Het zijn mentale waarden en kwaliteiten voor zowel inwoners als bezoekers.

Doel van het erfgoedplan is het geven van een integraal kader met beleidsvoorname om het cultuurhistorisch erfgoed, met name archeologie, beter te verankeren in de ruimtelijke planvorming, beter zichtbaar maken in de gemeente en de educatieve en recreatieve waarde ervan te verhogen. Het erfgoedplan bevat verschillende kaarten, aanbevelingen voor beleids- en gebiedsgerichte maatregelen, de planologisch-juridische inbedding van het archeologisch erfgoed en de toeristisch-recreatieve en educatieve ontwikkeling van het Romeinse verleden. Het erfgoedplan is de 'sleutel' waarmee de 'schatkist vol parels en kroonjuwelen' wordt ontsloten.

De archeologische beleidsadvieskaart geeft inzicht in de bestaande archeologische toestand van het landelijke en bebouwde gebied van de gemeente Overbetuwe. Dit inzicht is noodzakelijk om in de beleidsuitvoering een weloverwogen omgang met archeologie te bereiken. De archeologische beleidsadvieskaart geeft een zo actueel mogelijk inzicht overzicht van bekende en te verwachten archeologische waarden. Door aan deze waarden een advies te koppelen ten aanzien van het te voeren beleid, vormt de kaart een instrument om behoedzaam om te gaan met archeologische waarden in ruimtelijke planvorming en ontwikkeling. Tevens biedt de kaart perspectieven met betrekking tot het ontwikkelen/versterken en verbeelden van cultuurhistorische waarden.

De archeologische beleidsadvieskaart is gebaseerd op een verwachtingsmodel: de verspreiding van vindplaatsen, met name nederzettingsterreinen, is niet willekeurig, maar sterk gerelateerd aan de opbouw van het landschap. Aan de hand van een analyse van de bewoningsmogelijkheden van het landschap door de tijd, is een gemeentespecifiek verwachtingsmodel geformuleerd op grond waarvan een archeologische verwachtingskaart is vervaardigd. Hierop staat de verwachte relatieve dichtheid aan archeologische resten vlakdekkend weergegeven. Het landschap is onderverdeeld in zones met een lagen, middelmatige en (zeer) hoge archeologische verwachting. In paragraaf 0 wordt nader ingegaan op het aspect archeologie.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

In 2004 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMO) vastgesteld. Het huidige GMO loopt nog tot en met 2013. Het GMO is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Overbetuwe. Veiligheid van langzaamverkeer is een belangrijk aandachtspunt. Het beleid richt zich op het realiseren van sociaalveilig fietsnetwerk.

Het plan

Park Lingezegen wordt in de kadernota genoemd als ontwikkeling die het ruimtelijk beeld van de gemeente in de komende jaren kan gaan beïnvloeden. Voor dit gebied wordt op dit moment een structuurvisie opgesteld die in de tweede helft van 2010 wordt behandeld in de gemeenteraad. In de Toekomstvisie wordt de ontwikkeling van de snelfietsroute als één van de centrale opgaven gezien. Het plan past tevens binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan en het beleid voor recreatie en toerisme. Dit plan past daarmee binnen het gemeentelijke beleid.

3.2 Milieu

3.2.1 Bodem

Inleiding

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, dient te worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Onderzoek

De ontwikkeling die in dit plan mogelijk gemaakt wordt is hoofdzakelijk gericht op de verbetering van de infrastructuur. Er vinden geen ontwikkelingen plaats op basis waarvoor op voorhand een bodemonderzoek noodzakelijk is.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor dit plan.

3.2.2 Geluid

Inleiding

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Onderzoek

Bij een fietspad is geen sprake van een gevoelige functie. Omdat er geen nieuwe gevoelige functies worden toegestaan is een akoestisch onderzoek volgens de Wgh niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor dit plan.

3.2.3 Luchtkwaliteit

Inleiding

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht worden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein. Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Onderzoek

De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor de aanleg van een fietspad. Voor luchtkwaliteit zijn in de plan-MER die is opgesteld voor Park Lingezegen berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀)². De overige stoffen uit de Wet luchtkwaliteit zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de volksgezondheid. Deze stoffen zijn in het onderzoek kwalitatief beschouwd, evenals de concentraties PM_{2,5}. Met het CARII model (v8.0) is een screening uitgevoerd op een aantal relevante wegvakken waar de grootste toename is te verwachten. De gevolgen van het Park Lingezegen voor de luchtkwaliteit binnen het invloedsgebied zijn bepaald voor het jaar 2015 en 2020. Hierbij is gerekend met verkeersgegevens van het jaar 2020 en de emissiefactoren en achtergrondconcentraties van het jaar 2015 (worst-case situatie) waarmee een overschatting van de concentraties wordt gegeven vanwege de autonome verkeersgroei en de afnemende prognose van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Uit de berekening blijkt dat er door de ontwikkelingen die in het Park Lingezegen mogelijk worden gemaakt geen overschrijdingen van de grenswaarden op grond van de Wet luchtkwaliteit plaatsvinden. Voor de stoffen zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen is met behulp van CAR II een screening uitgevoerd. Voor deze stoffen, voor zo ver relevant voor wegverkeer, is het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot dat overschrijding van de grenswaarden in 2010 en 2015 redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

² MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009

Voor de stoffen arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen is door ECN een screening uitgevoerd met het VLW model. Op basis van de meest ongunstige uitgangspunten is voor deze stoffen vastgesteld dat het verschil tussen de richtwaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot is, dat overschrijding van de richtwaarde in 2010 en 2015 redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Vanaf 2015 geldt er voor PM_{2,5} een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³. Het Milieu en Natuurplan Bureau (MNP) stelt dat "als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, dan wordt naar verwachting ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} voldaan" (MNP, 2008). Aangezien er in het onderzoek ten behoeve van de plan-MER in alle alternatieven 2015 en 2020 geen overschrijdingen van de jaar- en etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ zijn vastgesteld, is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} in 2015 op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten redelijkerwijs uitgesloten.

Gezien het bovenstaande zal de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van het Rijn-Waalpad naar verwachting niet verslechteren en zal voorliggend plan niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Het plangebied betreft een fietspad. Volgens de criteria uit de Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen kan er daardoor geen sprake zijn van een gevoelige bestemming langs drukke infrastructuur. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

Door Royal Haskoning is een onderzoek uitgevoerd³ waarin geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit op de geldende toetsingsafstand van de A325 (tien meter vanaf kant verharding) voldoet aan de grenswaarde uit de Wet luchtkwaliteit voor zowel NO₂ als PM₁₀ in zowel het jaar 2012 als 2020. De blootstelling aan luchtverontreiniging is daarmee beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Op basis hiervan kan het RijnWaalpad dus tot op een afstand van tien meter vanaf de kant verharding van de A325 gerealiseerd worden.

In het kader van dit plan heeft overleg plaatsgevonden met de GGD. Uit dit overleg is gebleken dat de ligging van het RijnWaalpad nabij de A325 geen nadelige consequenties heeft op de gezondheid van de gebruikers van het pad.

Conclusie

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

3.2.4 Externe veiligheid

Inleiding

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

³ Tracé - ontwerp Rijnwaalpad: uitwerking t.b.v. planologische procedures, projectnr. 9V8284.A0, Royal Haskoning, 21 mei 2010

Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (artikel 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

De regelgeving voor externe veiligheid met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen is geregeld in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Deze circulaire kan worden gezien als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van risiconormen. Algemeen geldt dat het plaatsgebonden risico langs wegen niet als probleem wordt gezien. Het groepsgebonden risico wordt alleen een probleem daar waar de gebruiksintensiteit van een gebied erg hoog is.

Voor hogedruk aardgastransportleidingen wordt gewerkt aan een AMvB. Op dit moment is er nog een circulaire van toepassing op aardgasleidingen. Het Ministerie van VROM raadt aan om bij toetsing van ruimtelijke plannen, zowel aan de aanstaande AMvB te toetsen als aan de circulaire. De bebouwingsafstand geeft de afstand weer tot categorie I objecten, zoals woonwijken. Binnen deze afstand mag niet worden gebouwd op grond van de circulaire. De toetsingsafstand geeft de afstand weer, waarbinnen gemotiveerd moet worden waarom een ontwikkeling daar gerealiseerd mag worden. De bebouwingsafstand wordt in de AMvB vervangen door de 10^{-6} PR-contour, die in de omgeving van het plangebied in alle gevallen op de leiding ligt; de toetsingsafstand wordt vervangen door het invloedsgebied (of inventarisatieafstand).

Onderzoek

In de planMER die voor Park Lingezegen is opgesteld⁴ is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. De risicobronnen in of nabij het toekomstige Park Lingezegen zijn deels ook relevant voor voorliggend plan.

Spoor

De Betuweroute is relevant voor het plangebied. Voor de Betuweroute geldt een 10^{-6} PR-contour van 30 meter. Daarbinnen mag niet gebouwd worden. Daarnaast is een invloedsgebied van 200 meter van toepassing. Binnen de bebouwingsafstand en de toetsingsafstand worden in dit bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

Wegen

Algemeen geldt dat het plaatsgebonden risico langs wegen niet als probleem wordt gezien. Het groepsgebonden risico wordt alleen een probleem daar waar de gebruiksintensiteit van een gebied erg hoog is. In de omgeving van het plangebied is de A325 aangewezen als route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen het plangebied zal dit niet voor problemen zorgen met betrekking tot het persoonsgebonden risico en groepsrisico aangezien dit plan niet rechtstreeks potentieel conflicterende ontwikkelingen toestaat in de nabijheid van deze weg.

Buisleidingen

De buisleidingen met aardgas vormen geen probleem in de huidige situatie voor het plangebied. Daarbij wordt uitgegaan van het gegeven, dat de 10^{-6} PR-contour op basis van risicoanalyses door de Gasunie in alle gevallen op de leiding ligt. Binnen de bebouwingsafstand en de toetsingsafstand worden in dit bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

Propaantanks

Opslagtanks met propaan staan op diverse locaties in de omgeving van het plangebied. Propaantanks hebben alleen ruimtelijke doorwerking als deze onder het Bevi vallen. Alleen propaantanks met een inhoud groter dan 13 m^3 vallen onder het Bevi. Propaantanks met een kleinere inhoud kennen geen ruimtelijke doorwerking op grond van het Bevi. In hoeverre de LPG tankstations, propaanopslag tanks en installaties met ammoniak in de huidige situatie voldoen aan de regelgeving (BEVI en activiteitenbesluit) is niet onderzocht. Aangezien alle saneringssituaties met ingang van 1 januari 2010 gesaneerd moesten zijn, is hier aangenomen dat zich in de huidige situatie geen knelpunten voor doen. Binnen het plangebied zullen de LPG tankstations, propaanopslag tanks en installaties met ammoniak niet voor problemen zorgen met betrekking tot het persoonsgebonden risico en groepsrisico aangezien dit plan niet rechtstreeks potentieel conflicterende ontwikkelingen toestaat in de nabijheid van deze inrichtingen.

Conclusie

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

⁴ MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009

3.3 Water

3.3.1 *Rijksbeleid*

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het projectgebied ligt in het gebied 'Rivieren'. De grote rivieren bestaan uit het Nederlandse deel van de Rijn inclusief de aftakkingen en de Maas en wordt onderscheiden in bovenrivieren, benedenrivieren en de Maas. De Rijn- en Maasmonding hebben andere hydraulische kenmerken dan het bovenrivierengebied. De rivieren zijn breder en stromen trager en staan onder invloed van het getij. Bij het rivierengebied gaat het om de rivier zelf, het rivierbed en de ruimte binnendijs die nodig is voor rivierverruiming. De rivier en het rivierbed vormen het 'buitendijs' gebied. Iedere rivier(tak) heeft eigen kenmerken en eigenschappen.

In de afgelopen eeuwen is door de verschillende gebruiksfuncties veel ruimte aan de rivieren ontnomen, met als gevolg dat de rivieren zijn ingeklemd tussen de dijken, die steeds hoger zijn gemaakt. Door de bevolkingsontwikkeling en economische groei zijn de te beschermen waarden sterk toegenomen. Deze kwetsbaarheid van ons land, tezamen met ongunstige verwachtingen over klimaatverandering en zeespiegelstijging, maken duidelijk dat een duurzame bescherming tegen hoogwater, zowel nu als in de toekomst, hoge prioriteit moet houden.

3.3.2 *Provinciaal beleid*

Het Waterplan bevat het waterbeleid van de provincie en is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 1 januari 2010 in werking getreden.

In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het plangebied heeft op grond van het Waterplan de basisfuncties 'natte landnatuur' en 'natte ecologische verbindingzones'.

De functie 'natte landnatuur' geldt voor bestaande terreinen waarvan meer dan 50% van het areaal bestaat uit natte natuur. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn voor natte landnatuur gericht op:

- realisatie van de water- en milieucondities conform de in de Streekplanuitwerking 'Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur' opgenomen natte natuurdoeltypen;
- het veiligstellen en zo mogelijk ontwikkelen van de landnatuur en minstens het handhaven van de huidige waterhuishoudkundige situatie. Dit betekent minimaal een 'stand still' van de huidige gemiddelde grondwaterstand;
- het beperken van nadelige effecten van grondwateronttrekkingen en het optimaliseren van ontwatering en afwatering in de omgeving;
- het afstemmen van het oppervlaktewaterbeheer in de natuurgebieden en wateren en in de omgeving daarvan op de natuurwaarden en doelen;
- het bewerkstelligen van een minimale nadelige invloed van menselijk handelen op de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater.

Natte ecologische verbindingzones verbinden de natuurgebieden binnen de EHS met elkaar en bestaan uit een aaneenschakeling van natuurelementen (corridors en stapstenen) al dan niet gelegen in een landschapszone. Beken of andere watergangen vormen veelal de as van de ecologische verbindingzone. Dergelijke watergangen lopen meestal door in de 'EHS natuur' of 'EHS verweving'.

Het is niet de bedoeling dat alle gronden die zich bevinden langs de aangegeven watergangen ook als nat terrein worden ingericht. Hiervoor zijn de specifieke inrichtingsmodellen richtinggevend. Er moeten wel voldoende natte elementen op de juiste afstand van elkaar in de zone aanwezig zijn.

De inrichting van en langs de watergang is belangrijk voor het ecologisch functioneren. Voldoende water in de juiste periode is van belang, bijvoorbeeld voor de passeerbaarheid van stuwen. Stapstenen en landbouw kunnen waterhuishoudkundig gecombineerd worden door bij de inrichting rekening te houden met elkaars eisen.

Nieuwe inzichten over de inrichting van watergangen om in elk jaargetijde de meest wenselijke waterstand te krijgen, moeten daarbij worden toegepast (verbreden en verondiepen van watergangen).



Uitsnede Waterplan (bron: provincie Gelderland)

3.3.3 *Beleid Waterschap*

Het beleid uit het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Rivierenland is er op gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het Waterschap Rivierenland de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfiltreerd te worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater.

3.3.4 *Gemeentelijk beleid*

De gemeente Overbetuwe en Waterschap Rivierenland hebben gezamenlijk het Waterplan Overbetuwe (2008) opgesteld. Het Waterplan draagt bij aan het verwezenlijken van een gezond, veerkrachtig en goed functionerend watersysteem en waterketen in samenhang met de ruimtelijke inrichting. Binnen het Waterplan wordt het beleidskader geschetst en worden concrete maatregelen voor het watersysteem uitgewerkt. Het beleidskader heeft betrekking op het watersysteem, waterketen, water en RO en waterorganisatie.

Voor het voorkomen van wateroverlast en watertekort wordt de drietrapsstrategie vasthouden - bergen - af-/aanvoeren gehanteerd. Hemelwater dient zoveel mogelijk geweerd te worden uit de afvalwaterketen. Water is met betrekking tot ruimtelijke plannen meeeordenend, om mogelijke toekomstige problemen te voorkomen. Anderzijds kan water een bijdrage leveren aan het verhogen van de leefomgeving en beleevingswaarde.

3.3.5 *Watertoets*

Om te garanderen dat water voldoende aandacht krijgt bij het opstellen van ruimtelijke plannen is de zogenaamde 'watertoets' in het leven geroepen. Doel van de watertoets is het vroegtijdig en expliciet betrekken van de waterbeheerders bij het planproces. Het resultaat hiervan wordt vastgelegd in de zogenaamde 'Waterparagraaf'. Voorliggende waterparagraaf maakt verplicht onderdeel uit van het bestemmingsplan en bevat een overzicht van het watersysteem en de resultaten van de watertoets. Daarnaast biedt de waterparagraaf inzicht in het overlegproces dat in het kader van de watertoets met de waterbeheerders is gevoerd.

Situatie plangebied

Het grondwater stroomt vanaf de stuwwallen van Arnhem en Nijmegen af richting het plangebied. De grondwaterstroming in het gebied wordt sterk beïnvloed door de grondwaterwinningen die in het gebied plaatsvinden. Bij hoge rivierstanden vindt kwel plaats, bij lage rivierstanden zakt het grondwater weg. Het grondwater staat vrij laag, op ongeveer 1,2 meter onder het maaiveld. Hemelwater wordt afgevoerd via bermen en bermsloten. De Linge zorgt voor de aan- en afvoer van water. De afwatering verloopt voornamelijk in westelijke richting via de Linge. Het overtollige water wordt vanuit de omgeving onder vrij verval naar de Linge afgevoerd. Samen met de Linge vormen de sloten en singels een netwerk van waterlopen waar door middel van stuwen streefpeilen worden gehandhaafd.

De realisatie van het RijnWaalpad zorgt binnen de gemeente Overbetuwe voor een toename van het verhard oppervlak van 18.000 m². De eerste 1.500 m² hoeft in het buitengebied niet gecompenseerd te worden. Voor de toename van het verhard oppervlak van 16.500 m² zal een waterberging van ongeveer 750 m³ gerealiseerd moeten worden.

De bestaande watergangen die worden aangepast, worden gecompenseerd door middel van nieuwe watergangen en verbreding van bestaande watergangen.

Het plangebied is gelegen in twee verschillende peilgebieden. In het groene peilgebied neemt de verharding met 5.440 m² toe (1.360x4). Ter compensatie is 230 m³ waterberging nodig. In het rode peilgebied neemt de verharding met 12.560 m² toe (3.140x4). Ter compensatie is 520 m³ waterberging nodig.

In het plan is voorzien in extra waterberging. Voor het groene peilgebied zal dit een toevoeging van 250 m³ betekenen. Dit is voldoende. Voor het rode peilgebied is 150 m³ gecreëerd. Dit betekent een tekort van 370 m³. Dit zal worden opgelost door aan beide zijde van het fietspad "wadi's" van 1 m breed en 0,3 m diep aan te brengen over een lengte van 2,5 km.

Het plangebied wordt doorsneden door een rioolleiding.



Situering peilgebieden

3.4 Archeologie

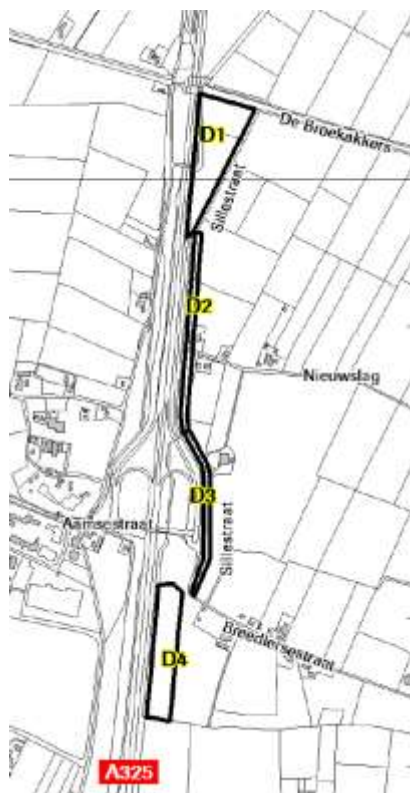
Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. In het kader van dit plan wordt een archeologisch onderzoek uitgevoerd waarvan de resultaten zullen worden opgenomen in het ontwerpplan.

ADC ArcheoProjecten heeft een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek⁵ uitgevoerd voor het plangebied. Het plangebied is opgedeeld in vier deelgebieden (zie afbeelding op volgende pagina). Het onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of bij de voorgenomen activiteiten de kans bestaat dat archeologische resten in de

⁵ Snelfietspad langs de A325 in Park Lingezen, gemeente Overbetuwe, Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek, ADC ArcheoProjecten, Amersfoort, 11 februari 2011

ondergrond worden aangetast. Om het archeologisch booronderzoek veilig te kunnen uitvoeren heeft REASeuro de boorpunten vooraf gecontroleerd op de aanwezigheid van ferromagnetische verstoringen. Deze vorm van verstoring kan namelijk een aanwijzing zijn voor ongesprongen explosieven. Indien een dergelijke aanwijzing aanwezig bleek, is een alternatieve locatie gezocht in de directe omgeving van de oorspronkelijke locatie.

Op basis van het bureauonderzoek werden op of in de top van de oeverafzettingen van de Bredelaarse stroomgordel archeologische resten verwacht vanaf de IJzertijd en op of in de top van de oeverafzettingen van de Ressense stroomgordel archeologische resten vanaf de Late Bronstijd. Ter hoogte van het AMK-terrein bij boerderij de Dorahoeve wordt een oude woongrond verwacht met archeologische resten vanaf de IJzertijd.



Ligging deelgebieden archeologisch onderzoek

Teneinde deze verwachting te toetsen werd in de deelgebieden 1 t/m 3 een booronderzoek uitgevoerd. Het noordelijk deel van deelgebied 1 en deelgebied 4 zijn niet nader onderzocht doormiddel van een booronderzoek aangezien hiervoor geen betredingstoestemming was verkregen.

De top van de oeverafzettingen in het zuidelijke deelgebied 3 zijn volledig opgenomen in de omgewerkte bouwvoor. Hier zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Ook ter hoogte van een AMK-terrein in deelgebied 3 zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. In deelgebied 1 is op een diepte van ca. 100 cm –mv een vegetatiehorizont aangetroffen. In deelgebieden 2 en 3 is op een diepte van ca. 100 tot 200 cm –mv eveneens een vegetatiehorizont aangetroffen. De afwezigheid van archeologische indicatoren doet echter vermoeden dat beide vegetatiehorizonten geen loop-

oppervlak of archeologische laag hebben gevormd. In één boring zijn op een diepte van ca. 305 cm –mv houtskoolspikkels en – brokjes aangetroffen. Of het hier een aanwijzing voor vroegere bewoning betreft is met de beschikbare gegevens uit het onderzoek echter niet vast te stellen. Ook valt deze laag ruimschoots buiten de toekomstige verstoringsdiepte. ADC ArcheoProjecten adviseert om de deelgebieden 1, 2 en 3 vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Voor het noordelijk deel van deelgebied 1 en deelgebied 4, dat nog niet nader onderzocht is, adviseert ADC ArcheoProjecten om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van een verkennend en karterend booronderzoek, teneinde de op basis van het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde verwachting aan te vullen en te toetsen. De exacte invulling van de werkzaamheden dient te worden vastgelegd in een Plan van Aanpak (PvA) of Programma van Eisen (PvE).

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect archeologie voor de onderzochte delen van het plangebied geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Omdat het onderzoek is uitgevoerd met het oog op een ontwikkeling die de bodem slechts tot een geringe diepte verstoort worden de verwachtingswaarden uit het gemeentelijk archeologiebeleid wel op de verbeelding opgenomen.

Het ontbreken van een veldonderzoek voor het meest noordelijke en zuidelijke deel van het plangebied staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Indien ter plaatse archeologische resten worden aangetroffen waarvan het niet wenselijk is dat deze worden verstoort dan dient de constructie van het fietspad zodanig aangepast te worden dat diepte van de bodemverstoring wordt beperkt.

3.5 Flora en fauna

Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden dienen de gevolgen voor beschermde natuurwaarden en de consequenties in het kader van de geldende natuurwet- en regelgeving in beeld te zijn gebracht. Door SAB is een onderzoek naar flora en fauna uitgevoerd⁶.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied tussen Arnhem en Nijmegen ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied ligt op een afstand van meer dan drie kilometer (hemelsbreed gemeten).

Gezien de aard van de ingreep, de barrièrewerking van het tussen liggende gebied, het ontbreken van directe verbindingen en het ontbreken van overeenkomstige habitats zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet te verwachten. Het tracé ligt wel in de EHS of in gedeelten daarvan die zijn aangewezen als zoekzone voor de aanleg van een ecologische verbinding. Als het fietspad niet wordt verlicht

⁶ Flora- en faunaraapportage RijnWaalpad, SAB, 28 juni 2010

of wordt voorzien van oriëntatie LED-verlichting met speciale armatuur die uitstraling voorkomt, dan zijn de effecten te verwaarlozen. Het gebied is namelijk niet aangewezen voor speciale verstoringsoefelge soorten. Gezien de aard van de ingreep, de mogelijkheden tot mitigatie, de aard van de EHS ter plaatse en de positieve effecten op de verkeersdruk zijn negatieve effecten op de EHS niet te verwachten. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde.

Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en Faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dieren opzettelijk worden verontrust. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. Invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig, tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

Algemene soorten

De meeste van deze soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Hiervoor is geen ontheffing noodzakelijk.

Strikt beschermde soorten

Binnen het plangebied kunnen beschermde soorten voorkomen. Uit de analyse is gebleken dat ter plaatse van het gekozen tracé de benodigde habitats ontbreken of niet worden aangetast. Negatieve effecten op vaste rust- of verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten zijn niet te verwachten.

Bij de start van werkzaamheden in het broedseizoen, kunnen broedende vogels worden verstoord, of hun nesten worden aangetast. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren. Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen of tijdens het broedseizoen, als broedende vogels binnen en in de directe omgeving van het plangebied uitgesloten kunnen worden.

Nader onderzoek

Uit het onderzoek blijkt dat effecten op vaste rust- of verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten op voorhand uitgesloten kunnen worden. Een nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

3.6 Explosieven

Het gebied tussen Arnhem en Nijmegen heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog, in de periode september 1944 - april 1945, in de gevechtlijn gelegen waarbij het front een aantal malen op en neer golfde. Uit die periode zijn grote hoeveelheden Conventionele Explosieven (CE) achtergebleven, die van tijd tot tijd in de bodem worden aangetroffen. Alvorens ingrepen in de bodem plaats kunnen vinden dient onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van explosieven. De resultaten van dit onderzoek zullen worden opgenomen in het ontwerpplan.

3.7 Verkeer en parkeren

De ontsluiting van het gebied tussen Arnhem en Nijmegen wordt door de aanleg van het RijnWaalpad aanzienlijk verbeterd voor fietsers. Daarnaast wordt het plangebied voor een groot deel autoluw gemaakt. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de planbeschrijving. Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

3.8 Economische uitvoerbaarheid

Voor de aanleg van groene, blauwe, landschappelijke/ecologische en infrastructurele voorzieningen wordt door het Rijk, de provincie, de Stadsregio, het Waterschap en diverse gemeenten een gezamenlijke bijdrage geleverd. De betrokken partijen hebben concrete afspraken gemaakt over het beheer, de verdeling en het beschikbaar stellen van de beschikbare financiële middelen. Dit is weergegeven in de weergegeven tabel.

Kostenoverzicht RijnWaalpad		
Projectdeel:	Kosten	Financieringsvoorstel
Arnhem	€ 1.450.000	50% cofinanciering, 50% Arnhem
Overbetuwe	€ 3.375.000	90% cofinanciering, 10% Overbetuwe
Lingewaard	€ 1.510.000	90% cofinanciering, 10% Lingewaard
Nijmegen	€ 3.940.000	50% cofinanciering, 50% Nijmegen
Tunnel A15	€ 4.200.000	100% cofinanciering
Innovaties	€ 1.000.000	100% cofinanciering
Procesondersteuning	€ 250.000	100% cofinanciering
Onvoorzien	€ 1.208.500	0% - 100% cofinanciering
Totale kosten:	€ 16.933.500	

Realisering van het Rijnwaalpad zal met de beschikbare middelen worden gefinancierd, kostenverhaal op derden is niet aan de orde. Voor dit bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van ‘werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden’ (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

4.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een tweede bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

4.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. In voorliggend plan is een anti-dubbeltelregel opgenomen.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

4.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook vergunningen en ontheffingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning', 'ontheffing' en 'bouwvergunning' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

4.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 *Bijzonderheden in dit bestemmingsplan*

Bij de keuze van de bestemmingen is aansluiting gezocht bij het voorontwerp-bestemmingsplan 'Park Lingezen'. De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven.

Dit bestemmingsplan kent de bestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Hoogspanningsverbinding', 'Leiding – Riool', 'Waarde -Archeologie', 'Waarde - Archeologische verwachting 1', 'Waarde - Archeologische verwachting 2' en 'Waarde - Archeologische verwachting 3'.

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en straten, wandelen en fietspaden met een functie zowel gericht op verblijf als op de afwikkeling van het doorgaande verkeer, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen. Dit alles met bijbehorende gebouwen, waaronder de bestaande nutsvoorzieningen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen.

Gebouwen mogen niet worden gebouwd, met uitzondering van nutsvoorzieningen, die een maximale bouwhoogte van drie meter hebben en een maximale inhoud van 36 m³. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, anders dan voor de wegaanduiding, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag maximaal tien meter bedragen.

Binnen het plangebied is de hoogspanningsleiding Dodewaard-Doetinchem gelegen met een voltage van 380 kV. Aan weerszijden van de leiding is een leidingstrook gelegen waarbinnen beperkingen gelden ten aanzien van het bouwen en het gebruik. De aan te houden afstand vanaf het hart van deze leiding is aangegeven op de verbeelding en bedraagt 45 meter. Deze afstand betreft een zakelijk rechtstrook waarbinnen geen hoge andere bouwwerken (geen gebouwen) mogen worden opgericht. Bij deze zakelijke rechtstrook geldt dat voor werkzaamheden die het normale grondgebruik te boven gaan schriftelijke toestemming noodzakelijk is van de netbeheerder.

Binnen het plangebied is een rioolleiding gelegen. Aan weerszijden van de leiding is een leidingstrook gelegen waarbinnen beperkingen gelden.

In het bestemmingsplan zijn de gebieden met bekende archeologische waarde bestemd als 'Waarde - Archeologie'. De gebieden worden beschermd door middel van een verplichting tot het overleggen van een archeologisch onderzoek bij aanvragen voor een omgevingsvergunning. Door middel van deze regeling wordt voorkomen dat zondermeer bekende bodemschatten door bepaalde activiteiten verloren gaan. Binnen de bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarbij deze bestemming eenmalig kan worden toegevoegd of verwijderd. Dit kan blijken uit archeologisch onderzoek ter plaatse op basis waarvan inzichten gewijzigd kunnen zijn en een aanpassing van deze bestemming noodzakelijk kan zijn.

De gebieden met een (zeer) hoge, middelmatige en lage archeologische verwachtingswaarde zijn bestemd als 'Waarde - Archeologische verwachting 1 tot en met 3'. Deze gebieden worden eveneens beschermd door middel van een verplichting tot het overleggen van een archeologisch onderzoek bij aanvragen voor een omgevingsvergunning. Het onderscheid tussen de gebieden wordt gemaakt in oppervlakten waar onderzoek noodzakelijk is. Het volgende geldt in de bestemming:

- 'Waarde - Archeologische verwachting 1' (hoge verwachtingswaarde): onderzoeksplicht bij aanvragen voor omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten vanaf 100 m² en bij andere werken waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien groter dan 100 m² en dieper dan 0,3 m;
- 'Waarde - Archeologische verwachting 2' (middelmatige verwachtingswaarde): onderzoeksplicht bij aanvragen voor omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten vanaf 500 m² en bij andere werken waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien groter dan 500 m² en dieper dan 0,3 m;
- 'Waarde - Archeologische verwachting 3' (lage verwachtingswaarde): onderzoeksplicht bij aanvragen voor omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten vanaf 2.500 m² en bij andere werken waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,3 m.

Binnen de bestemmingen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarbij deze bestemming kan worden toegevoegd of verwijderd. Dit kan blijken uit archeologisch onderzoek ter plaatse op basis waarvan inzichten gewijzigd kunnen zijn en een aanpassing van deze bestemming noodzakelijk kan zijn.

4.2.2 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

5 Procedure

De resultaten van de procedure zijn opgenomen in een separate bijlage.