

ZUIDELIJKE STRUCTUURWEG 2011

GEMEENTE BEUNINGEN

12 december 2011
075796703:0.5

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplan(nen)	5
1.4	MER regelgeving	5
1.5	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Ruimtelijke structuur	7
2.3	Functionele structuur	7
3	Beleidskader	8
3.1	Europees en rijksbeleid	8
3.1.1	Nota ruimte	8
3.1.2	Nota mobiliteit	8
3.1.3	Duurzaam veilig	9
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	10
3.2.1	Provinciale structuurvisie	10
3.2.2	Ruimtelijke Verordening Gelderland	11
3.2.3	Regionaal plan 2005 – 2020	12
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.3.1	Landschapsontwikkelingsplan	12
3.3.2	Vigerend bestemmingsplan	13
3.3.3	Verkeerscirculatieplan	13
4	Planbeschrijving	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Ligging tracé	15
4.3	Aansluitingen	15
5	Onderzoek/ verantwoording	17
5.1	Geluidhinder	17
5.2	Bodem	18
5.3	Landschap	18
5.4	Archeologische en cultuurhistorische waarden	19
5.5	Watertoets	20
5.5.1	Proces en beleid	20
5.5.2	Huidige situatie	21
5.5.3	Toekomstige situatie	23
5.5.4	Globale uitwerking berging en bodempassage	26
5.6	Flora en fauna	27
5.7	Luchtkwaliteit	28

5.8	Externe veiligheid	28
6	Juridische planopzet	29
6.1	Inleiding	29
6.2	Opbouw van de regels	29
6.3	Bestemmingsregels	29
6.4	Verbeelding	30
7	Economische uitvoerbaarheid	31
8	Overleg en inspraak	32
8.1	Vaststelling	32
8.2	Beroep	32

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

De gemeente Beuningen heeft het voornemen een nieuwe ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de kern Beuningen aan te leggen. Met deze Zuidelijke Structuurweg wordt beoogd om het centrum en verschillende woonwijken binnen de kern Beuningen in verkeersopzicht te ontlasten en daarmee de leefbaarheid te versterken. Het is de bedoeling om het verkeer richting de A73 te geleiden via de Wilhelminalaan, Zuidelijke Structuurweg en Schoenaker. Daar waar de Zuidelijke Structuurweg aansluit op de Wilhelminalaan en de Schoenaker worden deze bestaande wegen deels aangepast. De nieuwe ontsluitingsweg komt naast de bestaande Elsenpas te liggen, voor een deel aan de noordzijde en voor een deel aan de zuidzijde; daartoe wordt de Elsenpas op één plaats doorsneden.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders om deze Zuidelijke Structuurweg te realiseren; het vigerende bestemmingsplan laat dit immers niet toe (zie paragraaf 1.3).

1.2

LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

De Zuidelijke Structuurweg is gelegen ten zuiden van de bebouwde kom van Beuningen, grotendeels parallel aan de Elsenpas. Het tracé sluit aan de westkant van de weg aan de Schoenaker (N847) en aan de oostkant op de Wilhelminalaan.

Het plangebied met de voorziene nieuwe inrichting van de weg is weergegeven op het onderstaande kaartje.

Voor het exacte plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.

De weg is gelegen op de gronden met de volgende kadastrale nummers:

- 425
- 317
- 1608
- 1607
- 1213
- 578
- 322
- 527
- 372
- 369
- 1554

1.3

VIGERENDE BESTEMMINGSPLAN(NEN)

Op 14 juni 2011 is het bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 9 september 2011 in werking getreden. In dit bestemmingsplan Buitengebied is de Zuidelijke Structuurweg niet opgenomen.

Met het in werking treden van het bestemmingsplan Buitengebied is het op 5 oktober 2010 vastgestelde bestemmingsplan Zuidelijke Structuurweg komen te vervallen. Om een planologische titel te verkrijgen die voorziet in de aanleg van de Zuidelijke Structuurweg, dient een nieuw ontwerp-bestemmingsplan in procedure te worden gebracht. Met dit doel is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan is inhoudelijk hetzelfde als het vervallen bestemmingsplan en heeft derhalve dezelfde naam gekregen aangevuld met het jaartal.

Afbeelding 1.1

Uitsnede van het geldende bestemmingsplan Buitengebied



1.4

MER REGELGEVING

Op 1 april 2011 is een wijziging van de MER-regelgeving in werking getreden via het “Besluit van 21 februari 2011 tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage en het Besluit omgevingsrecht (reparatie en modernisering milieueffectrapportage)”.

Met name wordt de regelgeving aangepast aan de richtlijnen van de EG: de drempels voor de mer-beoordeling worden gewijzigd van absolute in indicatieve waarden. Ook als een activiteit beneden de indicatieve drempel blijft, moet worden nagegaan of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben, waarbij in het bijzonder de vraag speelt of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de betreffende EG-richtlijn (bijv. ruimtelijke context en cumulatie met de omgeving).

Zuidelijke structuurweg

Wat betreft het ontwerpbestemmingsplan Zuidelijke Structuurweg 2011 kan objectief worden vastgesteld dat daarvoor geen mer-plicht geldt, en het plan ook niet boven de indicatieve drempel voor de beoordelingsplicht uit komt (Bijlage Besluit MER onderdelen C1.2, C1.3 en D1.1 en D1.2) omdat:

- er geen sprake is van een autoweg volgens de definitiebepaling Besluit MER (geen blauw bord “autoweg” en geen stop- en parkeerverbod;
- de bestaande Elsenpas niet wordt verbreed tot 4 of meer rijstroken;
- de lengte van het tracé beneden 5 km blijft.

Los van de indicatieve drempels voor een mer-plicht geldt een nieuwe beoordelingsplicht op grond van art. 2 lid 5 onder b. Besluit milieueffectrapportage naar belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Uit de onderzoeken zoals deze in hoofdstuk 5 samengevat staan weergegeven blijkt dat er slechts sprake is van beperkte milieueffecten. Derhalve kan een mer-beoordeling achterwege blijven.

1.5**LEESWIJZER**

De plantoelichting bevat achtereenvolgens de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 1	Inleiding
Hoofdstuk 2	Bestaande situatie
Hoofdstuk 3	Beleidskader
Hoofdstuk 4	Planbeschrijving
Hoofdstuk 5	Onderzoek/verantwoording
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid
Hoofdstuk 8	Overleg en inspraak

HOOFDSTUK 2

Bestaande situatie

2.1 ALGEMEEN

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de bestaande ruimtelijke en functionele hoofdstructuur.

2.2 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het gebied kenmerkt zich als een halfopen landschap van graslanden en akkerbouwgronden. De aanwezige wegen kaderen het gebied af door middel van laanbeplantingen. Hierdoor vormen de wegen een helder en overzichtelijk beeld. Ook zijn er twee waterschapssloten aanwezig, het betreft een A- en een B-watergang. De beperkte aanwezige bebouwing en overige functies zijn vaak ingekleed met opgaande beplanting.

2.3 FUNCTIONELE STRUCTUUR

De gronden binnen het gebied hebben in hoofdzaak een agrarische functie. Op het perceel Elsenpas 6 is een agrarisch bedrijf gelegen. Op de percelen Elsenpas 7 en 9 zijn sloopbedrijven aanwezig. Het perceel naast Elsenpas 9 wordt gebruikt als hondensportterrein.

Het geprojecteerde tracé van de Zuidelijke Structuurweg loopt voor een groot deel parallel aan de Elsenpas en kruist deze weg op één punt. De Elsenpas is een lange doorgaande route in het buitengebied, die veelvuldig door fietsers wordt gebruikt. De route vormt tevens een verbinding tussen Beuningen/Nijmegen en de Groene Heuvels alsmede het Rivierengebied. Via een tunnel kruisen fietsers op de Elsenpas, de Schoenaker. In de huidige situatie rijdt geen openbaar vervoer over dit deel van de Schoenaker en Wilhelminalaan.

HOOFDSTUK 3

Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen.

3.1 EUROPEES EN RIJKSBELEID

3.1.1 NOTA RUIMTE

In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. Het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de Nota staan de hoofdlijnen van beleid aangegeven. In de Nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze Nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn. Voor het onderhavige projectgebied kent de Nota Ruimte geen specifieke uitgangspunten.

3.1.2 NOTA MOBILITEIT

In de Nota Mobiliteit geeft het Rijk aan dat zaken, die voornamelijk een regionale beleidscomponent hebben, door de regio moeten worden uitgewerkt en vastgelegd. Het Rijk vraagt aan de decentrale overheden aandacht voor de uitvoering van essentiële beleidsonderdelen. Voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de belangrijkste beleidsonderdelen:

- de integratie van het beleid voor ruimtelijke ordening met het beleid voor verkeer, vervoer en economie;
- het verbeteren van de betrouwbaarheid van het regionaal wegennet en het leveren van informatie over reistijden aan weggebruikers;
- het laten aansluiten van het netwerk van openbaar vervoer bij het specifieke karakter van de regio in één samenhangend netwerk van trein, (streek)bus en aanvullend openbaar vervoer.

- het zorgen voor een netwerk van veilige en comfortabele fietsroutes en het zorgen voor voldoende stallingsvoorzieningen;
- het uitwerken van de verkeersveiligheidsdoelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners in regionale maatregelenpakketten, waarbij zowel op gedrag, voertuig als infrastructuur wordt ingezet.

In de Nota Mobiliteit wordt vervolgens met name ingegaan op de hoofdinfrastructuur. De Zuidelijke Structuurweg behoort niet tot de hoofdinfrastructuur. Wel kan worden gesteld dat de verkeersveiligheid zal worden verhoogd door de geprojecteerde weg. Immers het verkeer wordt deels uit de woonwijken gehaald.

3.1.3

DUURZAAM VEILIG

In 1997 is in overleg tussen V&W, IPO, SKVV, VNG en UvW het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Een ambitieuze visie die vraagt om een overtuigende en energieke inzet van gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk.

De kenmerken van een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem zijn:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

In het kader van duurzaam veilig wordt een onderscheid gemaakt in diverse typen wegen. De Zuidelijke Structuurweg kan worden aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Voor dergelijke wegen gelden ten aanzien van het wegvak de volgende inrichtingseisen:

- 2x1 rijbaan met mogelijkheid tot uitbreiding naar 2x2.
- Ontwerp- en maximum snelheid 80 km/uur.
- Scheiding van rijrichtingen in de vorm van een moeilijk overrijdbare strook of dubbele asmarkering.
- Volledig geslotenverklaring voor het langzaam (gemotoriseerd) verkeer. Het langzaam verkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld, bijvoorbeeld via parallelle erftoegangswegen.
- Oversteken van de gebiedsontsluitingswegen ongelijkvloers of bij kruispunten.
- Geen erfaansluitingen.
- Beperkt aantal aansluitingen van erftoegangswegen.
- Parkeren: niet aanliggend.
- Obstakelvrije zone van 4,50m tot 6m.
- Eventueel OV-halteplaatsen in havens.

Bij gebiedsontsluitingswegen geldt voor kruispunten dat het oversteken zoveel mogelijk geconcentreerd moet worden door erfaansluitingen, via bijvoorbeeld een parallelweg, aan te sluiten op een beperkt aantal locaties. Op deze locaties zijn voorzieningen ter beveiliging van de oversteek noodzakelijk.

Duurzaam Veilig adviseert voorts om op kruispunten van twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een rotonde of voorrangskruispunt met verkeersregelininstallatie aan te leggen.

Voor de aansluiting van een erftoegangsweg op een gebiedsontsluitingsweg adviseert Duurzaam Veilig een gelijkvloers kruispunt met snelheidsremmers en voorrangregeling. Bij het ontwerp van de weg is aangesloten bij de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig.

3.2 **PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID**

3.2.1 **PROVINCIALE STRUCTUURVISIE**

Op 29 juni 2005 is het Streekplan Gelderland 2005 vastgesteld en daarmee de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015. In het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening wordt het streekplan gelijkgesteld met een provinciale structuurvisie. In de tekst hierna wordt het streekplan dan ook consequent aangehaald als provinciale structuurvisie.

De provinciale structuurvisie vindt zijn verdere uitwerking in de regionale structuurvisie voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen, waarvan Beuningen deel uitmaakt. Hoofddoel van de provinciale structuurvisie is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten "bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur" en het "organiseren in stedelijke netwerken".

Op de Beleidskaart ruimtelijke structuur (zie uitsnede op bladzijde 10) is het plangebied aangegeven als "Multifunctioneel platteland" (de lichte crèmekleur) en "(Inter)nationaal stedelijk netwerk KAN met bebouwd gebied 2000" (de rode stippen). Hier bestaat de mogelijkheid voor meervoudig ruimtegebruik (verweving van functies).

Ten aanzien van het ruimtelijk- infrastructurele beleid is het provinciale streven gericht op een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. De economische centra en de grote steden in Gelderland, net als concentraties van wonen en voorzieningen, moeten goed bereikbaar zijn voor burgers en bedrijven. Voorop staat dat het huidige verkeers- en vervoerssysteem wordt behouden en goed wordt onderhouden. Waar nodig moet het systeem worden verbeterd.

Met een veilig en samenhangend netwerk wordt de wisselwerking tussen de vervoersmodaliteiten bevorderd en krijgen collectieve middelen van vervoer meer kans. Hierbij wordt ingezet op een maximale benutting van bestaande structuren. Daarnaast is het beleid er op gericht de economische potentie die geboden wordt door het aanwezige infrastructuurnet ten volle te benutten.

Het bestaande infrastructuurnetwerk is in hoge mate bepalend voor de invulling van nieuwe stedelijke functies in het Gelders gebied die duidelijke gevolgen hebben voor de mobiliteit. Bereikbaarheid van kernen wordt in de eerste plaats verbeterd door de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. Bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen kunnen worden voorkomen door stedelijke ontwikkeling af te stemmen op de vervoerscapaciteit en milieubelasting van bestaande (en reeds geplande) infrastructuur. In de tweede plaats moet gezocht worden naar verstedelijkingslocaties die goed aansluiten op bestaande (en reeds geplande) infrastructuur (zowel qua aanwezigheid als qua capaciteit) en deze benutten. Als aan deze conditie niet kan worden voldaan zal bij stedelijke ontwikkeling ook de bijbehorende infrastructuur moeten worden gerealiseerd (of de capaciteit op bestaande infrastructuur moeten worden uitgebreid).

De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Bij verstedelijking moet bereikbaarheid met de fiets onderdeel zijn van de planvorming. Het bestemmingsplan past binnen het beleid van de provinciale structuurvisie nu de geprojecteerde weg bijdraagt aan een betere ontsluiting van het gebied.

Zoekruimte regionale waterberging

Het plangebied ligt op de rand van de het gebied "zoekruimte regionale waterberging), zoals in onderstaande afbeelding weergegeven:

Op 16 februari 2009 is afgesteld met waterschap Rivierenland dat deze zoekzone niet meer van kracht is. Er zijn geen beperkingen de het zoekruimte voor het plangebied. Het waterschap heeft de regionale waterberging op een andere wijze geregeld en vastgelegd in een normenstudie voor het Land van Maas en Waal.

Ademruimten in het stedelijk netwerk

Er zijn bijzondere gebieden die blijvend weerstand bieden tegen verstedelijking. Voorbeelden hiervan zijn de Ooijpolder, Nijmeegs-Kleefse Stuwwal, Gelderse Poort, Rijnstrangen en de Veluwezoom. Ze zijn de ontspanningsruimten van de KAN-bewoners. Bij de verdere vormgeving van het stedelijk netwerk zouden deze 'ademruimten' van het stedelijk netwerk moeten worden gekoesterd en waar nodig zouden nieuwe gecreëerd moeten worden.

De opgave voor de regio is om betekenisvolle ademruimten aan te wijzen in het stedelijk netwerk en deze duurzaam te vrijwaren van verstedelijking. Bij de selectie van deze ademruimten zal blijken dat sommige al als zodanig functioneren. Andere doen dit nog niet, maar kunnen wel deze rol vervullen omdat ze ingesloten liggen in het stedelijk gebied (bijvoorbeeld het Beuningse Veld en Park Over-Betuwe).

Voor de ademruimten geldt de volgende strategie:

- beschermen en waar nodig ontwikkelen van groene en blauwe waarden (ecologie en water, zie groenblauwe raamwerk);
 - kwaliteitsimpuls door het toevoegen van nieuwe functies (bijvoorbeeld een recreatief routenetwerk, landelijk wonen, vasthouden van regionaal water);
 - optimaliseren van toegankelijkheid voor dorpingen en stedelingen;
 - verbrede ontwikkeling van de landbouw als onderdeel van het stedelijk netwerk.
- De agrariër is er van verzekerd dat hij niet te maken krijgt met toekomstige verstedelijking.

Het Beuningse veld wordt als ademruimte niet belemmerd door de aanleg van de Zuidelijke Structuurweg.

3.2.2

RUIMTELIJKE VERORDENING GELDERLAND

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw. Gemeenten krijgen op sommige terreinen meer beleidsvrijheid, terwijl ze op andere gebieden te maken krijgen met strikte provinciale richtlijnen.

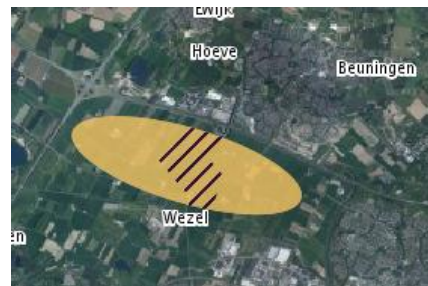
Provinciale Staten hebben de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld in december 2010 en de deze geldt sinds maart 2011. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's.

Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan op deze regels afstemmen.

De Zuidelijke Structuurweg ligt binnen de zone Waardevol Open gebied. De waardevolle open gebieden maken onderdeel uit van de waardevolle landschappen en zijn vanwege hun grootschalige openheid onderdeel van het groenblauwe raamwerk. Het ruimtelijk beleid voor waardevolle landschappen is: behouden en versterken van de landschappelijke kernkwaliteiten. Voor waardevolle open gebieden is de grootschalige openheid de belangrijkste kernkwaliteit. Daarom geldt dat ruimtelijke ingrepen die de openheid aantasten, niet zijn toegestaan.

Afbeelding 3.2

Uitsnede Ruimtelijke
Verordening Gelderland, kaart
landschap



Waardevol open gebied
Zoekzone windenergie

De Zuidelijke Structuurweg wordt ca. 1 meter boven maaiveld gerealiseerd, er wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen en doorsnijdingen in het landschap. Bestaande lijnen worden zo mogelijk versterkt, terwijl er voor de Zuidelijke Structuurweg bewust gekozen is deze niet te benadrukken.

De aanleg van de weg heeft geen effect op de openheid van het landschap. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling niet in strijd is met de Ruimtelijke Verordening Ruimte.

3.2.3

REGIONAAL PLAN 2005 – 2020

Met dit Regionaal Plan ontwikkelt het KAN ruimtelijk beleid en ruimtelijk relevant beleid voor de lange termijn tot 2020. In dit plan worden beleidsvoornemens en strategische projecten voorgesteld op basis van een gedeelde visie op de toekomst. In een separaat Regionaal Ontwikkelingsprogramma (ROP) worden deze beleidsvoornemens en projectvoorstellen terugvertaald naar concrete acties en maatregelen voor de termijn van 2005 tot 2015.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 'Handhaving van het open karakter' uit het Streekplan Gelderland 2005 geldt, in aanvulling op de waardevolle open gebieden en waardevolle landschappen uit het streekplan, voor het Beuningse veld. Het open karakter wordt door de Zuidelijke Structuurweg niet belemmerd. Deze weg is niet bedoeld om aansluitingen te genereren voor toekomstige rode ontwikkelingen in het open gebied.

3.3

GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1

LANDSCHAPSONTWIKKELINGSPLAN

Met het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) wordt gestreefd naar een verhoging van de landschappelijke kwaliteit van het buitengebied. Daarbij staat behoud en ontwikkeling van de streekeigen identiteit, verscheidenheid en beleving van het landschap voorop. Het LOP vormt een toetsingskader voor de diverse ontwikkelingen in het landschap, die voortvloeien uit een integraal gebruik van het buitengebied. De landschapsstructuur biedt een

landschappelijk kader voor de verschillende ontwikkelingen. Voor de geplande Zuidelijke Structuurweg komt de leesbaarheid van het landschap naar voren als landschappelijk kader. Versterking van dit kader door de oorspronkelijke Elsenpas te benadrukken is in de geest van het landschapsonontwikkelingsplan. Aangaande flora en fauna staan er geen specificeringen in voor het plangebied. Maar omdat er nu de mogelijkheid is tot structuurversterking en een betere ecologische toegankelijkheid van het gebiedt geldt het nieuwe plan als een positieve ontwikkeling die past binnen het LOP.

3.3.2

VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Op 14 juni 2011 is het bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld en op 9 september 2011 is het plan in werking getreden. In het bestemmingsplan Buitengebied is de Zuidelijke Structuurweg niet opgenomen.

In bestemmingsplan Buitengebied geldt voor het tracé van de Zuidelijke Structuurweg overwegend de bestemming Agrarisch. Specifiek in de zuidwestelijke hoek van de Elsenpas met de Wilhelminalaan gelden nog buiten het tracé de bestemmingen Recreatie en Bedrijf. In het gehele gebied waar de Zuidelijke Structuurweg is geprojecteerd zijn de gronden voorzien van de medebestemming Waarde – archeologie 3.

3.3.3

VERKEERSCIRCULATIEPLAN

De gemeente Beuningen is een groeiende gemeente waardoor ook het verkeer toeneemt. Dit heeft grote gevolgen voor de gehele verkeerssituatie in de gemeente. Zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid kan hierdoor in gevaar komen. Voordat maatregelen getroffen kunnen worden is het belangrijk om een toekomstvisie te hebben voor de verkeerscirculatie. Op basis van deze toekomstvisie kan dan het verkeerskundig beleid voor de komende jaren opgesteld worden.

Duurzaam Veilig

De aanleiding voor het verkeerscirculatieplan is het beleid "Duurzaam Veilig" van de rijksoverheid. Het doel is het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Een middel om dit doel te bereiken is de snelheid verlagen. Door de wegen in categorieën in te delen weten weggebruikers welke snelheid op de weg is toegestaan.

Er zijn drie verschillende categorieën wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

- Stroomwegen zijn de snelwegen met een maximale snelheid van 100 of 120 km / uur.
- Op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom mag men 50 km per uur rijden. Buiten de bebouwde kom is dit 80 km per uur. Scheiden van verkeerssoorten is daarbij een belangrijk kenmerk. Bij deze categorie wegen moeten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig vrij liggende fietspaden worden gecreëerd om scheiding van verkeerssoorten mogelijk te maken.
- Voor erftoegangswegen geldt een maximale snelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom, en 60 km per uur buiten de bebouwde kom. Voor deze wegen is menging van verkeerssoorten mogelijk. In het buitengebied van de gemeente Beuningen zijn alle wegen inmiddels als 60 km ingericht. Problemen als sluipverkeer en snelheid worden door het inrichten van een 60 km / uurzone opgelost dan wel voorkomen.

Scenariokeuze

In samenwerking met een begeleidingsgroep is een voorstel voor het verkeerscirculatieplan gemaakt waarin een centrale as (Wilhelminalaan) met een nieuwe structuurweg aan de zuidzijde van Beuningen (tussen de Wilhelminalaan en de Schoenaker) de gebiedsontsluitingswegen zijn.

De raad heeft het verkeerscirculatieplan in 2003 vastgesteld. De Wilhelminalaan, de Leigraaf, en de Van Heemstraweg worden een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Dat wil zeggen dat daar 50 km per uur gereden mag worden. De overige wegen binnen de bebouwde kom van Beuningen worden in de toekomst 30 km / uurwegen. De Schoenaker is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom waarvoor een snelheid geldt van 80 km per uur.

Daarnaast benadrukt de raad dat zij de oostelijke en zuidelijke ontsluitingswegen erg belangrijk vindt. Met een motie is besloten dat zolang de ontsluiting in het zuiden en/of het oosten van Beuningen niet is geregeld, de wegen Burgemeester Geradtslaan, Houtduiflaan, Burgemeester Van Suchtelenstraat, Burgemeester Geradtslaan en Haagstraat niet als 30 km-zone worden ingericht. De maximumsnelheid blijft daar voorlopig dus 50 km per uur. Door de aanleg van de Zuidelijke Structuurweg en de Oostelijke Structuurweg kunnen de Lindenstraat, Houtduiflaan, Burgemeester Geradtslaan, Haagstraat en Burgemeester van Suchtelenstraat wel als 30 km-zone worden ingericht. De Oostelijke ontsluitingsweg wordt in 2009 / 2010 gerealiseerd.

Met het voorstel tot categorisering wordt voldaan aan de hoofddoelstelling van het verkeerscirculatieplan: het verbeteren van het woongenot en het realiseren van een goede bereikbaarheid van woningen en voorzieningen waarbij de verkeersveiligheid centraal staat. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal 30 km / uurgebieden binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk is uitgebreid.

Deze toekomstvisie uit het Verkeerscirculatieplan voor de kern Beuningen zal als basis dienen voor het verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in het Verkeersveiligheidsplan. Al met al kan worden gesteld dat de geprojecteerde weg en daarmee het bestemmingsplan dat in de realisering voorziet, bijdraagt aan de uitvoering van het gemeentelijk verkeersbeleid.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

Het huidige verkeersbeleid van de gemeente Beuningen dateert van 2003/2004. De samenhangende verkeersmaatregelen uit dit beleid zijn grotendeels uitgevoerd. Daarnaast zijn er ruimtelijke ontwikkelingen waarop een nieuwe blik geworpen kan worden. Denk bijvoorbeeld aan de realisatie van de tweede stadsbrug in Nijmegen in 2013 en de invloed daarvan op ons wegennet. Ook neemt de hoeveelheid verkeer verder toe in de toekomst, ondanks de verwachte bevolkingskrimp. Om deze redenen is het wenselijk het gemeentelijke verkeersbeleid te evalueren en te actualiseren. Dit gebeurt in één beleidsplan, het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

De visie voor de Zuidelijke Structuurweg is in het GVVP ten opzichte van het verkeerscirculatieplan niet gewijzigd

HOOFDSTUK

4 Planbeschrijving

4.1

INLEIDING

De gemeente Beuningen heeft de wens om het centrum en verschillende woonwijken binnen de kern te ontlasten wat betreft verkeersoverlast. Om dat te bereiken is ingestoken op de ontwikkeling van de Zuidelijke Structuurweg. Deze weg komt te liggen ten zuiden van de kern Beuningen, tussen de wegen Wilhelminaweg en de Schoenaker, min of meer parallel aan de Elsenpas.

De (toekomstige) Zuidelijke Structuurweg wordt in het Verkeerscirculatieplan kern Beuningen gekenmerkt als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Een gebiedsontsluitingsweg zorgt voor zowel het stromen als het uitwisselen van verkeer, maar deze functies vinden (Duurzaam Veilig) gescheiden plaats. Het uitwisselen vindt plaats op de kruispunten, op de wegvakken tussen de kruispunten.

Ten zuiden van de Zuidelijke Structuurweg wordt een parallelweg gerealiseerd die de agrarische bedrijven gaat ontsluiten. Landbouwverkeer c.q. bestemmingsverkeer hoeft hierdoor geen gebruik te maken van de Zuidelijke Structuurweg.

De bestaande Elsenpas wordt een parallelweg, de toegang aan de west en aan de oostzijde van de Elsenpas blijft gehandhaafd. Ten zuiden van de Elsenpas wordt de nieuwe gebiedsontsluitingsweg aangelegd. Ten zuiden van deze nieuwe ontsluitingsweg wordt een nieuwe erfontsluitingsweg voor de percelen aan de zuidkant aangelegd.

4.2

LIGGING TRACÉ

Voor de tracéligging is als uitgangspunt gehanteerd dat de nieuwe weg geen erfaansluitingen krijgt. Daarnaast moet zoveel mogelijk de bestaande bebouwing en voorzieningen worden gespaard. Dit heeft geleid tot een tracé dat vanaf de Wilhelminalaan ten noorden van de Elsenpas afbuigt, waardoor de bestaande Elsenpas de ontsluiting blijft voor de autosloperijen. In het tracé is een verkeerskundige inpassing voorzien; zie daarvoor paragraaf 4.3. onder het kopje "Aansluiting Wilhelminalaan".

Naar de westzijde kruist het nieuwe tracé de Elsenpas om de bestaande boerderij (Elsenpas 6) te ontzien. De nieuwe weg komt verder (ten zuiden van de Elsenpas) van de boerderij af te liggen, waarbij de bestaande Elsenpas als parallelweg fungeert waarop de boerderij blijft ontsluiten. Ook het bestaande bosperceel wordt ontzien. De Elsenpas zelf zal overigens in de toekomst doodlopen ter hoogte van de plek waar de Zuidelijke Structuurweg de oversteek richting zuiden maakt.

4.3

AANSLUITINGEN

Er zijn meerdere varianten ontwikkeld voor de aansluitingen met de Schoenaker en de Wilhelminalaan. De uitgangspunten van Duurzaam Veilig hebben mede als basis gediend voor de gekozen aansluitingen/inrichting.

Aansluiting Schoenaker

Hiervoor zijn twee verschillende varianten uitgewerkt, te weten een rotonde of een voorrangskruispunt met verkeerslichten. De uiteindelijke keuze is gemaakt voor een kruispunt met verkeerslichten met de volgende argumentatie:

- Betere sturingsmogelijkheden van de verkeersstromen in de spitsuren en mogelijk op termijn bij een veranderende verkeersstroom op Schoenaker bij reconstructie knooppunt Ewijk.
- Veiliger combinatie met 'koude' (een gelijkvloerse oversteek, die alleen rechtstreeks kan worden overgestoken), maar wel geregelde, oversteek voor landbouwvoertuigen.
- Flexibeler aan te passen bij een mogelijk toekomstige ontwikkeling voor de Elsenpas-west, als ontsluitingsroute voor Ewijk.
- Kleiner ruimtebeslag.

Door het kruispunt uit te voeren met een verkeersafhankelijk regelprogramma dat onnodige wachttijden voorkomt, kan rood licht negatie worden beperkt. Daarbij is tevens aansluiting gezocht op de huidige verkeersregelinstallatie bij de RW73. Door een goede vormgeving van het kruispunt en inleiding tot het kruispunt zal de herkenbaarheid van het kruispunt duidelijk zijn waardoor kop-staartongevallen worden beperkt. De bestaande fietstunnel blijft ter plaatse voorlopig gehandhaafd. Deze moet daardoor verlengd worden.

Aansluiting Wilhelminalaan

Voor de aansluiting van de Zuidelijke Structuurweg op de Wilhelminalaan zijn twee verschillende varianten uitgewerkt, te weten een rotonde of een voorrangskruispunt. Vanuit de visie achter het sturen van verkeer richting via de Zuidelijke Structuurweg naar de Schoenaker is het wenselijk om te kiezen voor een voorrangskruispunt. Een rotonde benadrukt voor de weggebruiker te veel het keuze moment, terwijl juist het verkeer richting de Wilhelminalaan-zuid en de Elsenpas-oost moet worden beperkt.

Over beide wegen liggen fietsroutes die alleen goed en veilig functioneren als het gemotoriseerde verkeer beperkt blijft. Om wel de fietsoversteek ten behoeve van de fietsverbinding Wychen - Beuningen op het kruispunt Wilhelminalaan-Elsenpas veilig vorm te geven, wordt een fietstunnel gerealiseerd.

HOOFDSTUK 5 Onderzoek/ verantwoording

In dit hoofdstuk worden de keuzes uit het voorgaande hoofdstuk verantwoord dan wel onderbouwd door de noodzakelijke onderzoeken op grond van wet- en regelgeving. Hierbij komen aan de orde geluidhinder, bodem, landschap, archeologische en cultuurhistorische waarden, water(toets), flora en fauna, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Voor zover zich op deze onderdelen geen ontwikkelingen voordoen, wordt in de desbetreffende paragraaf aangegeven dat dit aspect hier niet relevant is en waarom niet.

5.1

GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) worden grenzen gesteld aan de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Het gaat daarbij om de geluidsbelasting, die wordt veroorzaakt door wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen. Voor deze geluidsbronnen gelden verschillende voorkeurswaarden, die alleen onder voorwaarden mogen worden overschreden. Geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarden moeten met een besluit Hogere Waarden worden vastgelegd. Gemeente Beuningen heeft in de Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder vastgelegd onder welke voorwaarden zij geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarden toestaat. Deze hogere waarden kunnen nooit hoger zijn, dan in de Wgh en het Bgh vastgelegde maximum.

De wegen Elsenpas en Wilhelminalaan worden fysiek gewijzigd om een nieuwe ontsluitingsroute aan te leggen, de Zuidelijke Structuurweg. Door ARCADIS is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de Zuidelijke Structuurweg. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 bij het rapport van ARCADIS "Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 2 juli 2008, nr. 073886782:018! 110503.200660.001. Uit een herijkt akoestisch onderzoek (Geluids- en luchtonderzoek Beuningen Wilhelminalaan (A73-Trajanussingel), gemeente Beuningen, 15 februari 2010, 110503.200660, 074523402 0.5) blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van Elsenpas 6 hoger is dan de voorkeurswaarde voor wegverkeerslawaaï.

De verwachte geluidsbelasting op de woning zal de wettelijke voorkeursnorm van 48 dB met 5 dB overschrijden. Het college heeft op 2 maart 2010 een besluit genomen om ontheffing te verlenen voor een hogere geluidsbelasting van maximaal 53 dB, als bedoeld in de Wet Geluidhinder, met daarbij de maatregel dat 'stil asfalt' wordt toegepast (dunne deklaag B). Verdergaande geluidsreducerende maatregelen als het toepassen van een scherm zijn onderzocht maar niet wenselijk gebleken vanwege landschappelijke redenen (buitengebied).

5.2

BODEM

Voor het plangebied en directe omgeving is door ARCADIS een historisch- en een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het historisch onderzoek komt naar voren dat er één deellocatie als verdacht kan worden aangemerkt. Het betreft een net buiten het plangebied gelegen auto- en motorensloperij met autowrakkenterrein op het adres Elsenpas 7-9.

Voorts blijkt dat het reconstructiegebied volgens het bodembeheersplan van de gemeente Beuningen binnen de zone "buitengebied" valt.

Tevens wordt geconcludeerd dat de vrijkomende grond (niet zijnde wegbermen) vrij kan worden toegepast binnen de gemeente Beuningen, mits een historische toets is uitgevoerd. De bovengrond uit de zone "wegbermen asfaltwegen" (tot 0,3 m-mv) kan vrij verzet worden binnen dezelfde zone, zijnde wegbermen asfaltwegen.

Voor al deze mogelijkheden geldt dat er geen zintuiglijke verontreinigingen aanwezig mogen zijn en dat er niet meer dan 10% bodemvreemd materiaal aanwezig mag zijn.

Uit het indicatieve bodemonderzoek blijkt dat er geen problemen worden verwacht met betrekking tot een eventuele grondwaterverontreiniging afkomstig van de autosloperij.

Op basis van de onderzoeken wordt het volgende geadviseerd:

"Het onderhavige historische onderzoek kan tevens als historische toets beschouwd worden, conform het bodembeleidsplan van de gemeente Beuningen. Grondverzet kan binnen dit kader uitgevoerd worden conform de hierboven gestelde randvoorwaarden.

Ter plaatse van de toekomstige fietstunnel worden geen problemen verwacht met betrekking tot een eventuele grondwaterverontreiniging.

Per 1 januari 2008 is het Besluit bodemkwaliteit in werking getreden voor waterbodemonderzoek en naar verwachting per 1 juli 2008 voor landbodemonderzoek. Het Besluit bodemkwaliteit zal dan het Bouwstoffenbesluit vervangen. Dit leidt tot aanzienlijke wijzigingen in het toetsingskader en beoordeling van toepassingsmogelijkheden van verontreinigde grond. Grondverzet conform de voorwaarden van de bodemkwaliteitskaart/bodembeheersplan mag plaatsvinden tot vijf jaar na vastgestelde datum van de beleidsstukken door het college van B&W dan wel Gedeputeerde Staten.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport van ARCADIS

"Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 2 juli 2008, nr. 073886782:018!110503.200660.001.

Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect bodem realiseerbaar is.

5.3

LANDSCHAP

Door ARCADIS is onderzoek verricht naar een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Structuurweg, waarbij rekening is gehouden met het LOP. Uit dat onderzoek blijkt het volgende:

- Om de landschappelijke identiteit te behouden moet de beplanting langs de Elsenpas behouden blijven.
- Om de landschappelijke identiteit te versterken moet de beplanting langs de Elsenpas ter hoogte van de bedrijvigheid en de hondentraining versterkt worden.
- Versterken en verbijzonderen van aantakking op de Schoenaker leidt tot een helder en herkenbaar kruispunt.

- Het nieuwe tracé kan op gelijke hoogte worden aangelegd met huidige Elsenpas om zo goed in het landschap te passen.
- Geen begeleidende beplanting is gewenst langs het nieuwe tracé parallel aan de Elsenpas.
- Ruimte tussen huidige en nieuwe tracé dient benut te worden voor berging en infiltratie regenwater van de weg.
- Bedrijvigheid aan de Elsenpas 7 & 9 kan in huidige vorm en locatie behouden blijven.

Hieruit vloeien de volgende aanbevelingen:

- De toegang naar de bedrijvigheid aan het doodlopend stuk Elsenpas dient zichtbaar gehouden te worden vanaf het nieuwe tracé. Dit om de situatie sociaal veilig te houden.
- Het deel van de bestaande Elsenpas dat nu geen begeleidende beplanting heeft, dient te worden voorzien van beplanting in zelfde vorm en soort.
- Er dient een nadere ontwerpslag te worden gemaakt om voor doorgaande fietsers van oost naar west duidelijk te maken dat ze moeten oversteken, en wel zodanig dat de visuele en landschappelijke lijn van de Elsenpas behouden en zichtbaar blijft.
- De onderdoorgang van de hoofdwatgang dient benut te worden voor mogelijkheid tot ecologische passage.
- Er dient gebruik te worden gemaakt van inheems plantmateriaal voor overige aanplant van bosschages.
- In het ontwerp is rekening gehouden met verkeersbegeleidende beplanting.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport van ARCADIS "Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 13 augustus 2008, nr. 073886782:018! 110503.200660.001. Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect landschap realiseerbaar is.

5.4

ARCHEOLOGISCHE EN CULTUURHISTORISCHE WAARDEN

Door het archeologisch bureau BAAC bv is in juni 2008 een bureauonderzoek gedaan en zijn er ter hoogte van de toekomstige fietstunnel enkele boringen verricht. In de rapportage van die onderzoeken wordt het volgende geconcludeerd:

Op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek kunnen op het hoger gelegen Kreftenheije terras langs de rand met het lager gelegen Kreftenheije terras, waarin een watervoerende (rest)geul aanwezig was, archeologische resten aanwezig zijn vanaf het Laat Paleolithicum tot en met de periode waarin de Winssen en Distelkamp - Afferden stroomgordels regelmatig overstromingen veroorzaakten in het Neolithicum. Indien de rand van het hoger gelegen terras inderdaad bewoond is geweest, dan kunnen op het lager gelegen terras afvaldumplocaties aanwezig zijn.

Op basis van het uitgevoerde verkennende booronderzoek blijft de middelhoge archeologische verwachting voor de rand van het hoger gelegen Kreftenheije terras gehandhaafd. De archeologisch relevante lagen bevinden zich tussen circa 60 en 130 cm beneden maaiveld (top Wijchen afzettingen) en tussen circa 140 en 160 cm beneden maaiveld (top Kreftenheije beddingzand)."

Naar aanleiding hiervan worden de volgende aanbevelingen gedaan:

"Daar waar het archeologisch gezien relevante bodemniveau in originele context behouden kan blijven, is vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

Alleen daar waar de geplande bodemverstoringen tot in het archeologisch relevante bodemniveau zullen reiken en de bodem niet reeds is verstoord door het huidige wegcunet is vervolgonderzoek noodzakelijk. Indien niet tot in het archeologisch gezien relevante bodemniveau gegraven gaat worden, maar er wel werkzaamheden plaatsvinden, dient er rekening mee te worden gehouden dat zetting ook schade kan toebrengen aan eventueel aanwezige archeologische resten.

Op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek adviseert BAAC bv om ter plaatse van de rand van het hoogste Kreftenheije terras vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een karterend booronderzoek dat geschikt is voor het opsporen van archeologische resten uit de periode Laat Paleolithicum tot en met het Neolithicum (zie bijlage 5 van het archeologisch onderzoek). De archeologisch relevante lagen bevinden zich tussen circa 60 en 130 cm beneden maaiveld (top Wijchen afzettingen) en tussen circa 140 en 160 cm beneden maaiveld (top Kreftenheije beddingzand). Voor de aanbevelingenkaart (zie bijlage 5 van het archeologisch onderzoek) is ervan uitgegaan dat eventuele bewoning van de terrasrand heeft plaatsgevonden binnen 50 m van de rand. Indien de rand van het hoger gelegen terras inderdaad bewoond is geweest, dan kunnen op het lager gelegen terras afvaldumplocaties aanwezig zijn (zie bijlage 5 van het archeologisch onderzoek).

Bovenstaand advies vormt een zogenaamd selectieadvies. Dit betekent niet dat reeds gestart kan worden met bodemversturende activiteiten of de daarop voorbereidende activiteiten. Het selectieadvies dient namelijk eerst beoordeeld te worden door de bevoegde overheid en leidt tot een selectiebesluit.

Hoewel getracht is een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden, kan de aanwezigheid van archeologische sporen of resten nooit volledig worden uitgesloten in de gebieden waarvoor geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen. BAAC bv wil er daarom op wijzen dat men bij bodemversturende activiteiten alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden (zoals vondstmateriaal en grondsporen). Bij het aantreffen van deze waarden dient men hiervan melding te maken bij de Minister (in de praktijk de RACM) conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988." Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 2 bij het rapport van ARCADIS "Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 2 juli 2008, nr. 073886782:018! 110503.200660.001.

In het voorliggende bestemmingsplan is er overigens voor gekozen om nog geen vervolgonderzoek uit te voeren. Voor de gronden waar vervolgonderzoek wordt geadviseerd is een aanlegvergunningstelsel in de planregels opgenomen. Er kunnen geen versturende werkzaamheden worden uitgevoerd alvorens is aangetoond dat de archeologische waarden niet in het gedrang komen.

5.5

WATERTOETS

5.5.1

PROCES EN BELEID

De Watertoets is een procesinstrument waarmee dient te worden bereikt dat de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. Hierdoor kan invulling gegeven worden aan de beleidsdoelstellingen in het plangebied en het water de ruimte geven worden die het nodig heeft. Ten behoeve van het plan is er een overleg geweest op 29 mei 2008 met het waterschap Rivierenland en gemeente Beuningen ten aanzien van de uitgangspunten/randvoorwaarden voor de toekomstige situatie.

De vier thema's van waterschap Rivierenland, in het kader van de Watertoets zijn:

- Waterneutraal inrichten:
 1. Waterbergingscompensatie: verlies aan waterberging dient gecompenseerd te worden.
 2. Toename verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden binnen de plangrens of door middel van de waterbergingsbank.
- Schoon inrichten: voorkom negatieve effecten op waterkwaliteit en zorg voor natuurvriendelijke oevers.
- Veilig inrichten: waterkeringen met voldoende veiligheid.
- Bijzondere wateren en voorzieningen: neem aangewezen waterbergingslocaties, ecologische verbindingzones en/of ander natte natuur mee in de planvorming.

Daarnaast hanteert het waterschap de voorkeursvolgorde hergebruik – vasthouden (infiltratie) – bergen (retentie) - afvoeren.

Er heeft verschillende malen overleg met het waterschap plaatsgevonden. Het laatste overleg heeft op 24 maart 2010 plaatsgevonden. De opmerkingen van het waterschap die betrekking hadden op het bestemmingsplan zijn verwerkt. Hierna heeft het waterschap haar akkoord gegeven op de waterparagraaf.

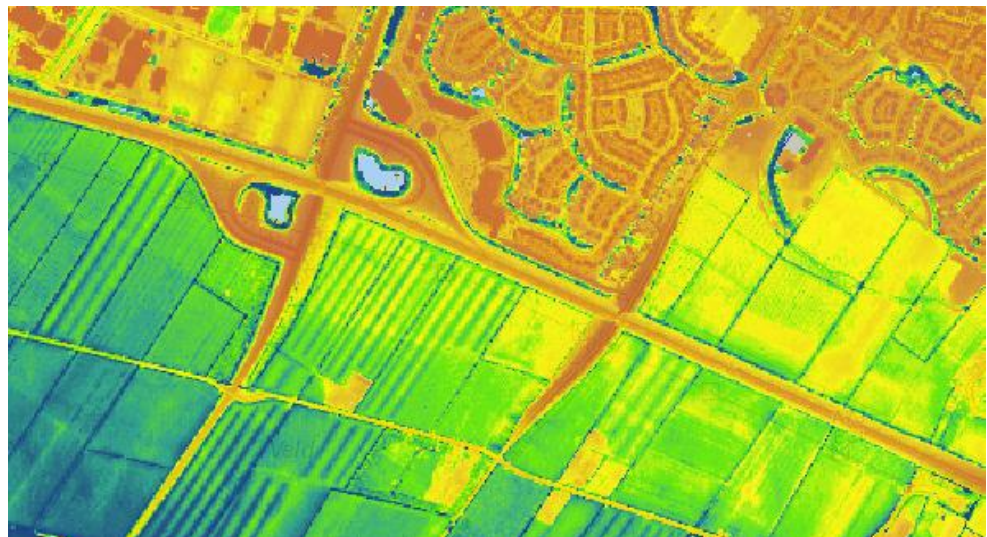
5.5.2

HUDIGE SITUATIE

Topografie en landgebruik

Topografie en landgebruik

De zuidelijke structuurweg wordt gerealiseerd in het landelijk gebied ten zuiden van de kern Beuningen. De gronden zijn op dit moment in agrarisch gebruik. Op de onderstaande afbeelding (bron www.ahn.nl) is de A73 duidelijk herkenbaar door de hogere ligging ten opzichte van het gebied ten zuiden ervan. De Wilhelminalaan loopt van de A73 in de richting van Elsenpas af van 13 naar circa 7,5 m+NAP. De Elsenpas ligt vanaf Wilhelminalaan tot aan Schoenaker op een hoogte van circa 7,5 m+NAP.



Bodem en grondwater

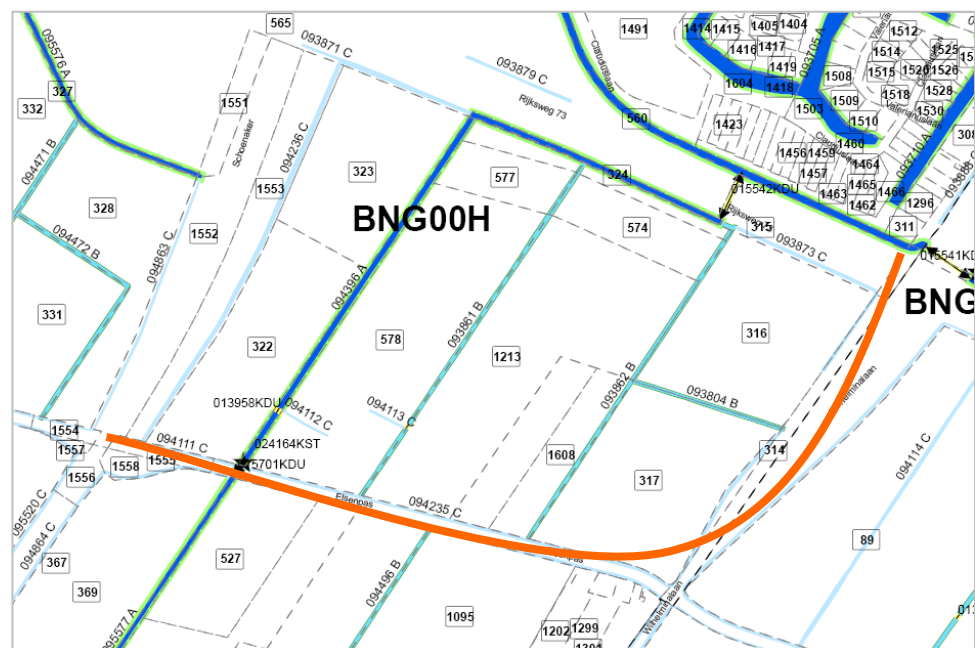
Op de Bodemkaart van Nederland is het plangebied gekarteerd als Kalkloze Poldervaaggrond, bestaande uit zware klei. Deze gronden liggen langs rivieroevers of geulen en staan/stonen in open verbinding met de rivier.

Bij overstroming is materiaal afgezet. Door de geringe ouderdom is nog zeer weinig bodemvorming opgetreden. Uit de provinciale Wateratlas van Gelderland blijkt dat hier mogelijk pleistoceen zand op 1 à 2 m-mv aanwezig is. Dit houdt in dat bij het aanleggen van de nieuwe A-watergang onderzocht dient te worden of maatregelen tegen opbarsting genomen dienen te worden, alsmede om de watergang watervoerend te houden.

De gekarteerde grondwatertrap is V*. Hierbij is de GHG (Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand) 0,25 - 0,4 m-mv. De GLG (Gemiddelde Laagste Grondwaterstand) bedraagt meer dan 1,2 m-mv.

Oppervlaktewater

In het plangebied zijn diverse watergangen gelegen. Op afbeelding 4.1 zijn de watergangen opgenomen (bron: Keur, website waterschap Rivierenland). In rood is de ligging van de zuidelijke structuurweg globaal aangegeven.



De Zuidelijke Structuurweg kruist twee peilvakken de peilvakken MWO5 (zp NAP+5,95 m, wp NAP+5,75 m) en MWO6b (zp NAP +6,60 m/wp NAP +6,30 m) van het peilgebied Bloemers. Peilvak MWO6b beslaat het gedeelte ten noorden van de Elsenpas (met uitzondering van watergang 094235C). Watergang 094235C behoort, net als het gedeelte ten zuiden van de Elsenpas tot peilvak MOW5.

In het westen kruist de zuidelijke structuurweg een A watergang: 095577 A. Parallel aan de Schoenaker zijn de watergangen 095520 C, 094863 C en 094864 C gelegen. Parallel aan de Wilhelminalaan is watergang 094255 C gelegen. Watergang 094235 C ligt parallel aan de Elsenpas.

Regionale waterberging

Het plangebied ligt op de rand van de zoekruimte voor regionale waterberging, als opgenomen in het Streekplan. Op 16 februari 2009 is tussen gemeente en waterschap afgestemd dat deze zoekzone niet meer van kracht is. Er zijn geen beperkingen vanuit de zoekzone voor het plangebied. Het Waterschap Rivierenland heeft de regionale waterberging op een andere wijze geregeld en vastgelegd in een normenstudie voor Land van Maas en Waal.

5.5.3

TOEKOMSTIGE SITUATIE

De realisatie van de ZSW heeft een effect op de waterhuishouding. Dit effect dient volgens de regels van waterschap Rivierenland gecompenseerd te worden. Het effect wordt enerzijds veroorzaakt door het toenemen van verhard oppervlak. Ter plaatse van dit nieuwe verharde oppervlak infiltreert geen hemelwater meer in de bodem, maar komt tot afstroom naar de omgeving. Daarnaast dient ten behoeve van de realisatie van de ZSW een aantal C-watgangen gedempt te worden. Het bergend vermogen in deze C-watgangen dient in hetzelfde peilvak terug gebracht te worden. In de onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op deze compensatie.

Wijze compensatie verhard oppervlak

Langs het tracé van de Zuidelijke structuurweg wordt aan één zijde, aan de noordzijde van de ZSW, een A-watgang gerealiseerd. Deze nieuwe watgang is gelegen in het laagste peilgebied met zomerpeil NAP + 5,95. Waar ook een parallelweg aanwezig is, komt de watgang tussen de parallelweg en de zuidelijke structuurweg in te liggen. Deze watgang heeft een totale lengte van 560 m. In deze watgang is voldoende berging aanwezig om de toename van het verharde oppervlak en verloren gaande berging door demping opgenomen. Hier wordt verder in de waterparagraaf nader op in gegaan.

Afwatering

Omdat een dakprofiel is voorzien, wordt het water naar twee zijden afgevoerd. Aan een zijde van de weg wordt het water op de berm afgevoerd. Vanaf de andere zijde wordt het water middels kolken en een verzamelleiding opgevangen die weer is aangesloten op de te realiseren A-watgang. In de bermassage kan het hemelwater kan infiltreren en vertraagd afgevoerd kan worden naar oppervlaktewater. Verontreinigingen worden gehecht aan de humeuze en lutumrijke delen en komen niet in het oppervlaktewater. In de nieuwe A-watgang langs de ZSW is voldoende berging gerealiseerd om de toename van het verharde oppervlak te compenseren.

In het plan zijn twee kruispunten aanwezig op de kruising van de Schoenaker en de Wilhelminalaan. Omdat de kruispunten hoogstwaarschijnlijk met kantopsluitingen worden aangelegd, kan het hemelwater niet oppervlakkig naar de berm afstromen. Op deze plaatsen wordt het hemelwater ook met kolken opgevangen en via een verzamelleiding afgevoerd naar de nieuwe A-watgang.

Eisen A watgang

Berging van hemelwater vindt plaats op het oppervlaktewater. Deze oppervlaktewateren worden opgenomen in de legger van waterschap Rivierenland. Bij de ZSW is voor een A-watgang gekozen. Voor de watgangen gelden de volgende randvoorwaarden:

- Het talud moet minimaal een schuinte hebben van 1:2, bij uitzondering, met goede onderbouwing en na goedkeuring van het waterschap, kan lokaal afgeweken worden naar een talud 1:1,5 (indien nodig met toepassing van klei in het talud).
- Bodembreedte is minimaal 0,7 m.
- Bodemhoogte A watgang 1 meter onder zomerpeil.

Uit de provinciale Wateratlas van Gelderland blijkt dat hier mogelijk pleistoceen zand op 1 à 2 m-mv aanwezig is. Dit houdt in dat bij het aanleggen van de nieuwe A-watgang

onderzocht dient te worden of maatregelen tegen opbarsting genomen dienen te worden, alsmede om de watergang watervoerend te houden.

Behoud werking huidig oppervlaktewatersysteem

Belangrijk uitgangspunt voor de toekomstige situatie is ook dat het huidig functioneren van het huidige oppervlaktewatersysteem niet mag verslechteren. De bestaande watergangen in het gebied worden behouden. Ook de afwatering dient gewaarborgd te worden door middel van duikers of andersoortige constructies.

Demping watergangen

Zoals hierboven vermeld, dient bij demping de verloren gaande waterberging te worden gecompenseerd in hetzelfde peilvak. Van de te dempen watergangen is de verloren gaande berging bepaald op basis van een schatting (tijdens veldbezoek) van de afmetingen van de watergangen. Dit omdat ingemeten gegevens niet voorhanden zijn. De verloren gaande berging bedraagt circa 163 m³. Hierbij zijn de te dempen C-watergangen langs de Wilhelminalaan, ten noord en zuiden van de bestaande Elsenpas meegenomen. Er is gerekend met 0,3 m boven zomerpeil. Van droogvallende watergangen is eveneens een waterschijf van 0,3 m berekend die gecompenseerd dient te worden.

Wegpeil, ontwatering en drooglegging

De ontwatering is de afstand van de hoogste grondwaterstand in een jaar tot aan het maaiveld (in dit geval wegpeil). Onder drooglegging wordt de afstand tussen het maximale waterpeil en het maaiveld (in dit geval wegpeil) verstaan.

Wegpeil

De Zuidelijke Structuurweg ligt op een hoogte van 8,0 m+NAP. De kruising met de Wilhelminalaan ligt op 9,4 m+NAP.

Ontwatering

Voor een primaire weg als de zuidelijke structuurweg is een minimale ontwatering van 1,0 m nodig om de stabiliteit van het wegdek te waarborgen. De huidige ontwatering is gezien de voorkomende grondwatertrappen in relatie tot het wegpeil voldoende. Ter plaatse van de weilanden wordt op basis van de Bodemkaart een GHG verwacht tussen 0,25 en 0,4 m-mv. De ZSW ligt circa 1,0 m hoger dan deze weilanden. De ontwatering ter plaatse van de ZSW is daarmee circa 1,25 tot 1,4 m.

Drooglegging

Bij de drooglegging wordt het wegpeil bekeken ten opzichte van zomerpeil. Voor het gedeelte langs de Wilhelminalaan is het zomerpeil 6,6 m+NAP. De drooglegging hier is minimaal 1,0 m. Aan de Elsenpas is het zomerpeil 5,95 m+NAP. De drooglegging is hierdoor circa 2,0 m. Voor beide gevallen geldt dat de drooglegging voldoet aan de minimale drooglegging die wordt gesteld door het waterschap (0,7 m).

Waterkwaliteit

Het afstromende hemelwater is door de hoge verkeersintensiteit vervuild met PAK en olie. Om de waterkwaliteit van het oppervlaktewater te bewaken, wordt het afstromende wegwater zoveel mogelijk niets rechtstreeks geloosd op de watergang, maar via een zuiverende voorziening.

Langs het tracé wordt hiertoe een bermassage aangelegd.

Het hemelwater van de noordelijke rijbaan van de ZSW stroomt via de bermassage naar het oppervlaktewater, waar tevens berging wordt gerealiseerd. In deze bermassage wordt het hemelwater geïnfiltreerd en vertraagd afgevoerd, maar ook bezinken verontreinigingen en worden ze gebonden aan de humeuze delen en de lutumfractie.

Het hemelwater van de zuidelijke rijbaan van de ZSW wordt nu middels kolken en leidingen direct afgevoerd naar de A-watergang. Op deze directe lozing is het interimbeleid van het waterschap van toepassing. Dit interimbeleid is opgesteld omdat de nieuwe waterwetgeving, waarin eisen worden gesteld aan de waterkwaliteit van het te lozen water, op dit moment nog niet is vastgesteld. Het waterschap heeft vooruitlopend hierop in haar interim beleid opgenomen dat geen zuiverende voorzieningen voor rechtstreekse lozing worden voorgeschreven. Maar wanneer er rechtstreekse lozingen plaatsvindt dient ruimte voor een locatie voor een "mechanisch filter" beschikbaar gehouden te worden om deze in een later stadium alsnog te kunnen realiseren. Daarbij wordt het aantal lozingspunten op oppervlaktewater zo klein mogelijk gehouden.

5.5.4

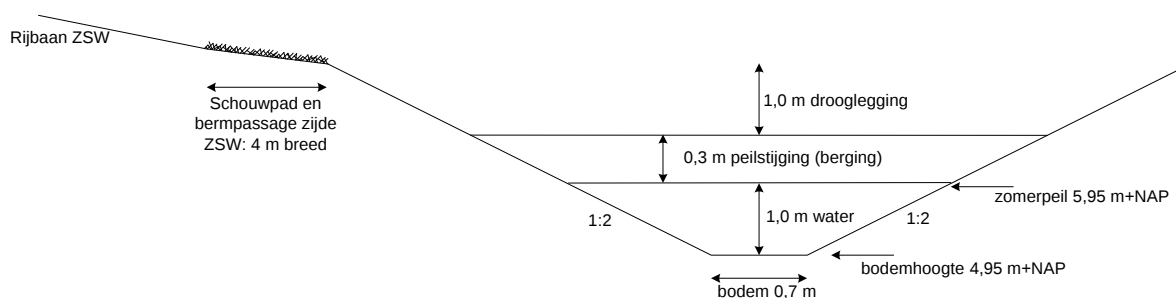
Globale uitwerking berging en bodempassage

Zuidelijke structuurweg

In de hemelwatervoorziening wordt de toename van het verharde oppervlak (circa 1,56 ha) gecompenseerd volgens het beleid van waterschap Rivierenland. Daarbij is 0,66 ha toe te schrijven aan het kruispunt Schoenaker en 0,29 ha aan het kruispunt Wilhelminalaan. De tussengelegen verhardingen van de zuidelijke structuurweg bedragen 0,61 ha.

De hoeveelheid compensatie berging wordt berekend aan de hand van de richtlijnen van waterschap Rivierenland. Daarbij is een neerslaggebeurtenis van eens per 10 jaar, inclusief 10% klimaatsverandering, maatgevend (436 m³/ha verhard oppervlak). Deze neerslaggebeurtenis mag maximaal 0,3 m peilstijging boven het zomerpeil veroorzaken.

De waterberging moet ook voldoen aan een T=100 +10% situatie waarbij de waterstand mag stijgen tot aan maaiveld. De T=10+10% situatie is doorgaans maatgevend boven de T=100+10% situatie.



De wateropgave bij dit plan is tweeledig: de toename van het verharde oppervlak dient gecompenseerd te worden, alsmede de verloren gaande berging door demping van C-watergangen. De wateropgave komt hiermee op:

- Toename verhard oppervlak: 680 m³.
- Verloren gaande berging door demping: 163 m³.

In de 560 m lange watergang is tussen 5,95 m+NAP (zomerpeil) en 6,25 m+NAP (maximale peilstijging 0,3 m) een berging beschikbaar van 860 m³.

De benodigde berging bedraagt 822 m³. In het plan is daarmee voldoende waterberging beschikbaar om aan de wateropgave te voldoen.

Nieuwe parallelweg zuidzijde

Aan de zuidzijde van de parallelweg wordt een greppel aangelegd ter aanduiding van de kavelgrens, ter afwatering van het perceel aan de zuidzijde en ter opvang van het water dat afstroomt van de zuidelijke parallelweg. De greppel dient voldoende groot te zijn om dit water op te kunnen vangen. Voor het verharde oppervlak van de nieuwe parallelweg aan de zuidzijde wordt geen zuiverende voorziening buiten de berm passage voorzien. De verkeersintensiteit op deze weg is zo laag, dat het water niet van dusdanig slechte kwaliteit zal zijn dat een aanvullende zuivering noodzakelijk is.

5.6

FLORA EN FAUNA

Voor het plangebied en directe omgeving is door ARCADIS een onderzoek flora en fauna uitgevoerd. Voor het uitvoeren van een habitatgeschiktheidsbeoordeling hebben op 15 november 2006 en 2 oktober 2007 veldonderzoeken plaatsgevonden. Een soortgericht onderzoek dat betrekking had op het gebruik van het lijnvormige element door vleermuizen heeft vervolgens plaatsgehad op 2 november 2007.

Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat er nader onderzoek plaats diende te vinden naar het voorkomen en gebruiken van de planlocatie door vleermuizen, vissen en amfibieën. In het voorjaar van 2008 (13 mei 2008) heeft een uitgebreide slootbemonstering plaatsgevonden, waarbij alle in het plangebied gelegen sloten zijn bemonsterd naar het vóórkomen van beschermde soorten vissen en amfibieën. Daarnaast is er gelet op bijzondere en mogelijk beschermde soorten flora.

Uit deze onderzoeken blijkt dat de realisering van de Zuidelijke Structuurweg binnen de kaders van de Flora- en faunawet kan worden uitgevoerd. Voor zover er effecten aanwezig zijn, kunnen deze via verzachtende maatregelen worden opgelost. Daartoe worden in het onderzoek enkele aanbevelingen gedaan.

De Zuidelijke Structuurweg zorgt namelijk voor een barrière voor amfibieën en (kleine) zoogdieren die de weg over willen steken. Om deze barrière op te heffen zal de weg worden voorzien van 3 faunavoorzieningen (kleinwildtunnels) en wordt de weg aan weerszijden uitgerasterd met een kleinwildraster voorzien van een amfibiekerend raster.

Dit kleinwildraster bestaat uit gaas van 1 meter hoog, dat aan de onderkant minimaal 20cm is ingegraven. Aan de voet van het kleinwildraster wordt een amfibiekerend raster bevestigd. Dit is vervaardigd van een gladde kunststof plaat of zeer fijnmazig doek. Het heeft een hoogte van 30cm boven maaiveld en wordt minimaal 20cm ingegraven. Het gecombineerde raster zorgt ervoor dat de amfibieën en kleine zoogdieren niet de weg kunnen oversteken, maar begeleid worden naar de kleinwildtunnels. De voorziening bestaat uit een buis onder de weg door. De buis zal op een dusdanige wijze worden gerealiseerd dat er lichtinval is in de buis (opening aan bovenzijde van buis). Om te voorkomen dat de kleinwildtunnels onder water komen te staan wordt bij aanleg rekening gehouden met afvoermogelijkheden voor regenwater en de grondwaterstand.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport van ARCADIS "Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 2 juli 2008, nr. 073886782:018! 110503.200660.001.

Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect Flora en Fauna realiseerbaar is.

Na inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan en voorafgaand aan de realisatiefase wordt een aanvullend flora en fauna onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek zal ook ingaan op de mitigerende maatregelen tijdens en na realisatie.

5.7

LUCHTKWALITEIT

Door ARCADIS is een luchtonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de Zuidelijke Structuurweg. Uit het luchtonderzoek volgt dat er voor NO₂ alleen in 2010 overschrijdingen zijn langs de kruising van de A73 met de Schoenaker (N847), het gaat hierbij om 0,01 hectare. In de situatie met plan blijven deze overschrijdingen gelijk aan 0,01 hectare. De hoogste overschrijding is 41.1 µg/m³ in de autonome situatie en 41.0 µg/m³ in de situatie met planrealisatie. In 2015 zijn geen overschrijdingen van de NO₂ grenswaarden geconstateerd. Voor PM₁₀ geldt dat er zowel in 2010 als in 2015 geen overschrijdingen zijn langs de beschouwde wegen. Dit geldt zowel voor de autonome ontwikkeling als voor de situatie met planrealisatie.

Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen.

Daarmee zijn er geen belemmeringen voor de inpassing van de Zuidelijke Structuurweg.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 bij het rapport van ARCADIS "Onderzoeken Zuidelijke Structuurweg Beuningen", 2 juli 2008, nr. 073886782:018! 110503.200660.001.

Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect luchtkwaliteit realiseerbaar is.

5.8

EXTERNE VEILIGHEID

De onderhavige weg is geen (beperkt) kwetsbaar object in de zin van het BEVI, noch kan de weg worden aangemerkt als een risicovolle inrichting. Ook zijn in de directe omgeving geen inrichtingen aanwezig die (mede) afhankelijk zijn van de af-/aanvoer van gevaarlijke stoffen. Dit sluit niet uit dat de weg incidenteel gebruikt zal worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Naar een dergelijk incidenteel gebruik behoeft echter geen onderzoek te worden uitgevoerd.

Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het aspect externe veiligheid realiseerbaar is.

HOOFDSTUK

6 Juridische planopzet

6.1

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd en hoe deze inhoudelijk zijn vormgegeven. Daarbij is aangesloten bij de RO standaarden en regels 2008 en in het bijzonder de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 en de Werkafpraak SVBP vs. Wabo.

6.2

OPBOUW VAN DE REGELS

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

In de *inleidende regels* zijn de begripsbepalingen en de wijze van meten opgenomen als aparte artikelen. In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Hiermee wordt voorkomen dat er interpretatieverschillen ontstaan.

In de wijze van meten is wordt uitleg gegeven over de manier waarop bij het bepalen van maatvoeringen conform het plan moet worden gemeten. Ook hier geldt dat voorkomen moet worden dat het meten op verschillende wijze plaatsvindt waardoor mogelijk verschillen van mening ontstaan.

In de *bestemmingsregels* wordt aangegeven welke bepalingen voor de bestemmingen gelden. In het onderhavige bestemmingsplan is slechts één bestemming opgenomen. Hierop wordt in paragraaf 6.3 nader ingegaan.

In de *algemene regels* zijn de anti-dubbeltelbepaling en de algemene afwijkingsregels opgenomen. De anti-dubbeltelbepaling is overgenomen uit het Bro en ziet erop toe dat dezelfde grond bij verschillende bouwvergunningaanvragen wordt meegenomen. De algemene afwijkingsregels bieden de mogelijkheid om grotere nutsvoorzieningen, onder voorwaarden, via een lichte procedure te kunnen realiseren.

In de *overgangs- en slotregels* zijn de, zoals uit de benaming al blijkt, het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Voor het overgangsrecht is aangesloten bij de tekst van het Bro. Het overgangsrecht geeft aan hoe moet worden omgegaan met bouwwerken en gebruik dat niet past binnen de bestemmingsregels. De slotregels bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsregel.

6.3

BESTEMMINGSGEELS

In het bestemmingsplan zijn twee "gewone" bestemming opgenomen, namelijk de bestemming "Verkeer" en "Water" en twee dubbelbestemmingen, te weten "Waarde - Archeologie" en "Waterstaat - Waterlopen".

In de doeleindenomschrijving van de bestemming Verkeer " is een aantal functies opgenomen die binnen de bestemming passen, zoals wegen, paden, groen, water,

nutsvoorzieningen. Daarnaast is met de aanduiding water aangegeven dat er een duiker is toegestaan ten behoeve van een bestaande A-watergang. In de bouwregels staat vermeld waar gebouwd mag worden en welke maatvoeringen daarbij in acht moeten worden genomen. In de specifieke gebruiksregel is ten slotte aangegeven dat binnen deze bestemming geen detailhandel is toegestaan.

De A-watergang heeft de bestemming "Water" gekregen. Binnen de bestemming Water zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegelaten met een maximale hoogte van 5 m.

De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" is opgenomen voor gronden waarvoor in principe een nadere archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. In de doeleindenomschrijving is aangegeven dat de (mogelijke aanwezige) archeologische waarden worden beschermd. Vervolgens is voor een aantal activiteiten voorgeschreven dat deze niet kunnen worden uitgevoerd zonder een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Een dergelijke omgevingsvergunning kan slechts worden afgegeven indien de archeologische waarden niet in het gedrang komen.

De voor Waterstaat - Waterlopen (dubbelbestemming) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg en onderhoud van een watergang

6.4

VERBEELDING

De verbeelding (voorheen plankaart genoemd) is de (juridische) verbeelding van het bestemmingsplan. Ook hiervoor geldt dat de verbeelding is getekend overeenkomstig de RO standaarden en regels 2008, meer in het bijzonder de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening 2008 (IMRO 2008) alsmede de toelichting op IMRO 2008, zijnde de Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2008 (PRBP 2008).

Op de verbeelding is de bestemming Verkeer ingetekend. De begrenzing van deze bestemming vormt tevens de grens van het plangebied. Daarnaast ligt over een deel van de bestemming Verkeer de dubbelbestemming Waarde-Archeologie.

HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan zijn door de gemeente gelden gereserveerd. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan is een planschaderisico-analyse worden uitgevoerd. Gelet hierop is de gemeente van oordeel dat het plan economisch uitvoerbaar is.

HOOFDSTUK

8

Overleg en inspraak

8.1

VASTSTELLING

Op 26 oktober 2011 heeft het college van B&W het besluit genomen om het ontwerp bestemmingsplan “Zuidelijke Structuurweg” ter inzage te leggen. Het ontwerp bestemmingsplan ligt in de periode van 27 oktober tot en met 7 december 2011 voor een ieder ter inzage. Daarnaast zijn de diverse overleginstanties gevraagd of zij over het plan willen adviseren. Provincie, inspectie en waterschap hebben aangegeven dat plan niet aan hen hoeft te worden voorgelegd. Dit omdat het voorliggende bestemmingsplan ten opzichte van het eerdere bestemmingsplan Zuidelijke Structuurweg geen wijzigingen bevat.

PM

8.2

BEROEP

PM