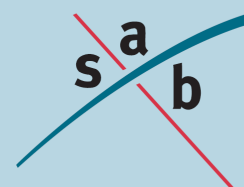


Bestemmingsplan

Tracébesluit A50

Gemeente Beuningen

Datum: 22 januari 2013
Projectnummer: 120183
NL.IMRO.0209.bptracebesluitA50-va01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Gebiedsvisie	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	8
3	Juridische planbeschrijving	12
3.1	Algemeen	12
3.2	Dit bestemmingsplan	14
4	Beleidskader	16
4.1	Nationaal beleid	16
4.2	Provinciaal beleid	19
4.3	Regionaal beleid	22
4.4	Gemeentelijk beleid	22
4.5	Conclusie	24
5	Onderzoek	25
5.1	Wegverkeerslawaaï	25
5.2	Luchtkwaliteit	26
5.3	Bodem	27
5.4	Externe veiligheid	28
5.5	Bedrijven	29
5.6	Recreatie	30
5.7	Watertoets	30
5.8	Ecologie	31
5.9	Archeologie en cultuurhistorie	34
5.10	Leidingen/ straalpaden	35
6	Uitvoerbaarheid	37
6.1	Economische uitvoerbaarheid	37
6.2	Zienswijzen	37
6.3	Overleg	40

Separate bijlagen

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 2: Bodemonderzoek
- Bijlage 3: Externe veiligheid
- Bijlage 4: Landschapsplan
- Bijlage 5: Natuurplan
- Bijlage 6: Compenserende- en mitigerende maatregelen RAVON
- Bijlage 7: Archeologisch onderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De A50 is tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg een rijksweg met 2x2 rijstroken. De weg heeft een belangrijke functie voor zowel het (inter-)nationale als het regionale verkeer in onder meer de regio Arnhem-Nijmegen.

De capaciteit van dit wegtracé dient te worden vergroot. De huidige dagelijkse fileproblemen zullen in de toekomst door de toename van het wegverkeer verder toenemen. Vanwege deze problemen zijn in de afgelopen jaren enkele zogenoemde benuttingsmaatregelen toegepast. Zo werd in 1998 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg in noordelijke richting één van de eerste spitsstroken van Nederland geopend.

In het fileplan Zichtbaar Slim en Meetbaar (ZSM) zijn meer benuttingsmaatregelen voor de A50 opgenomen. De ZSM-benuttingsprojecten zijn gebaseerd op het gegeven dat het meest effectieve wegennetwerk een netwerk is waarin elementaire schakels, zijnde de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten, zijn gevrijwaard van files.

In de Nota Mobiliteit is voor de verhouding van de reistijd in de spits en buiten de spits de streefwaarde 1,5 aangegeven. Dat wil zeggen dat de reistijd in de spits niet meer dan anderhalf keer de reistijd buiten de spits mag zijn. Zonder maatregelen zal op het A50 traject tussen de knooppunten Ewijk en Grijsoord deze streefwaarde in 2020 ruim worden overschreden. Er zijn dan ook structurele maatregelen nodig om een adequate verkeersafwikkeling te waarborgen.

In 2011 is het Tracébesluit voor de verbreding van de A50 Ewijk - Valburg en de daarbij behorende Flora- en faunawetontheffing onherroepelijk geworden. De wegverbreding zal leiden tot minder files en heeft tevens een positieve invloed op de economische ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen.

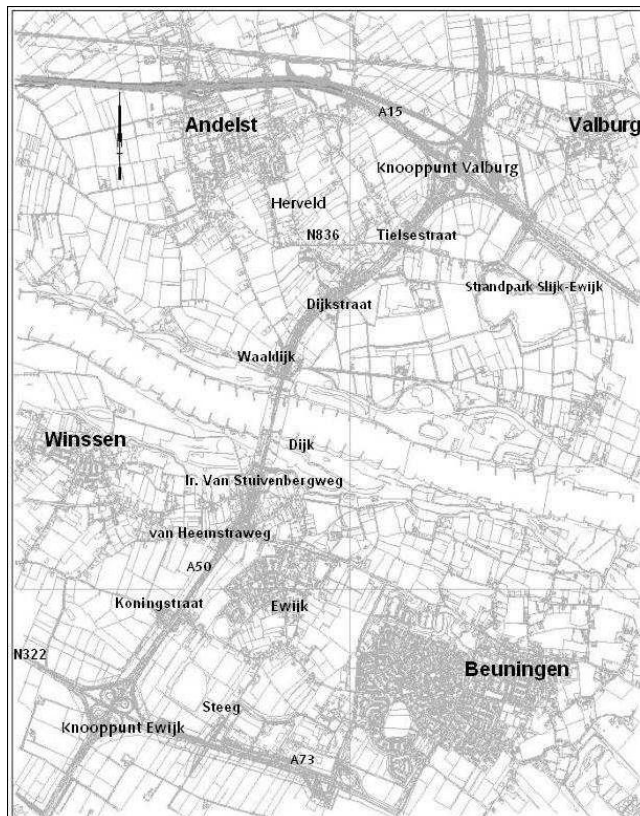
Op grond van artikel 13, lid 10 van de Tracéwet is de gemeenteraad van de gemeente waarop het Tracébesluit betrekking heeft, verplicht binnen één jaar na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen.

Het Tracébesluit, voor zover betrekking hebbende op het grondgebied van de gemeente Beuningen, is verwerkt in voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Ligging plangebied

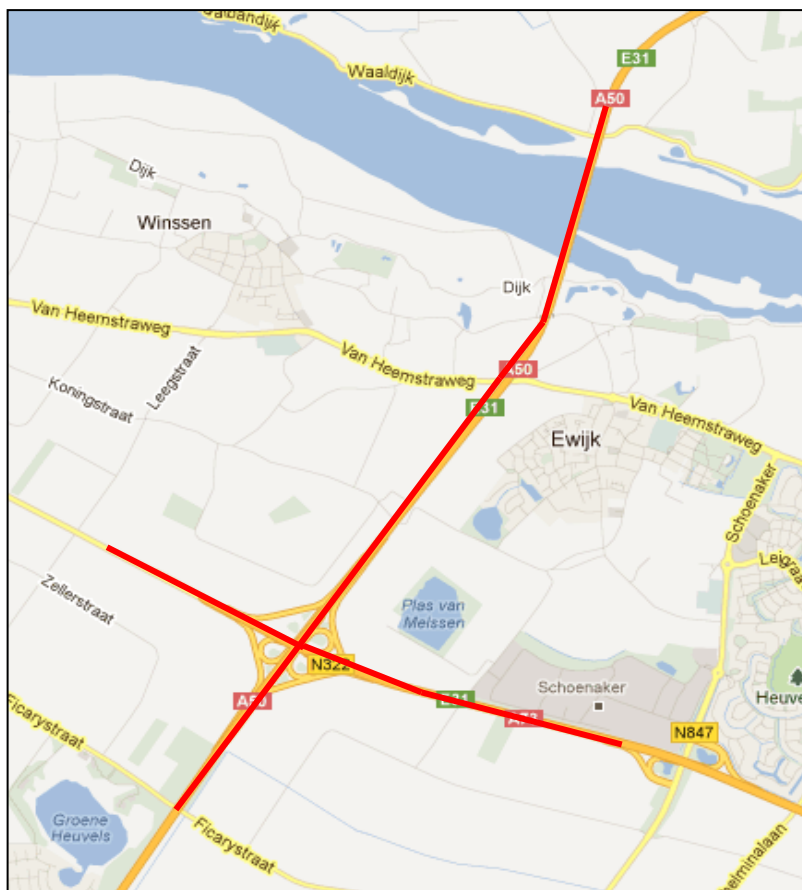
De Rijksweg A50 loopt vanaf Eindhoven langs Nijmegen, Arnhem, Apeldoorn en Zwolle naar Emmeloord. Deels is de rijksweg uitgevoerd als autosnelweg A50, deels als autoweg N50.

Het weggedeelte van de A50 tussen de knooppunten Ewijk (A50/A73) en Valburg (A50/A15) ligt westelijk van Nijmegen en Arnhem en vormt een kortsluiting tussen de internationale verbindingen A73 (knooppunt Ewijk) en A15 (knooppunt Valburg). Binnen de regio vervult de A50 een belangrijke functie voor het rivierkruisende verkeer over de Waal.



Figuur 1: A50 Knooppunt Ewijk – Knooppunt Valburg

Het plangebied van het Tracébesluit A50 betreft specifiek delen van de A50 en A73 tussen het knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg, ter hoogte van Ewijk. Het betreft de A50 van zuid naar noord ter plaatse van de Groene Heuvels/ Ficarystraat in Ewijk (zuid) tot en met de Waaldijk in Herveld-Zuid (noord). Het betreft de A73 van oost naar west globaal ter hoogte van de Schoenakker (oost) tot en met de Leegstraat (west). Figuur 2 geeft de globale ligging van het plangebied aan. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op het deel van het tracé dat is gelegen op het grondgebied van de gemeente Beuningen.



Figuur 2: globale ligging traject Tracébesluit A50

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De vigerende juridisch-planologische situatie van het plangebied is grotendeels vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied', vastgesteld door de raad van de gemeente Beuningen op 14 juni 2011.

De gronden behorende tot het plangebied hebben de bestemming "Verkeer", "Agrarisch", "Natuur – 1", "Natuur – 2", "Bos" en "Water". De voor Agrarisch aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf en nevenactiviteiten. De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van: ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-stroomweg" een stroomweg met maximaal 4 rijstroken exclusief spitsstroken, met bijbehorende voorzieningen.

De gronden tussen de dijk en Ir. Van Stuivenbergweg begrenst door de grens van het Tracébesluit en de geldende bestemming Verkeer hebben de bestemming Natuur – 1. Deze gronden zijn primair bestemd voor behoud, beheer en herstel van de landschappelijke en natuurwaarden. De gronden in de uiterwaarden begrenst door de grens van het Tracébesluit en de vigerende bestemming Verkeer hebben als onderdeel van Natura 2000 de bestemming Natuur – 2. Deze gronden zijn ook bestemd voor landschappelijke en natuurwaarde, maar zijn ook bestemd voor het voorkomen van verslechtering en verstoring van de aanwezige natuurlijke habitats en waterhuishoudkundige doeleinden. De voor Bos aangewezen gronden zijn gelegen tussen de Van Heemstraweg en de Ir. Van Stuivenbergweg begrenst door de grens van het Tra-

cébesluit en de vigerende bestemming Verkeer en zijn primair bestemd voor bosbouw en houtproductie. De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige doeleinden en behoud en ontwikkeling van natuurwaarden.

Een klein deel van het plangebied maakt deel uit van de bestemmingsplannen:

- Buitengebied Ewijk (1977);
- Geluidduinen (vastgesteld 6 april 2010);
- Bedrijventerrein Schoenaker (vastgesteld op 11 april 1989 en goedgekeurd op 29 september 1989);
- Kern Ewijk (vastgesteld op 1 februari 1977 en goedgekeurd op 3 april 1978).

De uitbreiding van het tracé A50 past niet geheel binnen de vigerende plannen. Daarom is er een nieuw bestemmingplan opgesteld. Dit voorliggende bestemmingsplan is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken.

Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de gebiedsvisie. Hierin wordt de bestaande en de toekomstige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 volgt de wijze van bestemmen, waarin uiteen wordt gezet hoe het plan juridisch is vertaald naar de verbeelding en de regels. Het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid zijn beschreven in hoofdstuk 4 van de toelichting. In hoofdstuk 5 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft de milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna. In hoofdstuk 6 worden de economische uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de procedure beschreven.

2 Gebiedsvisie

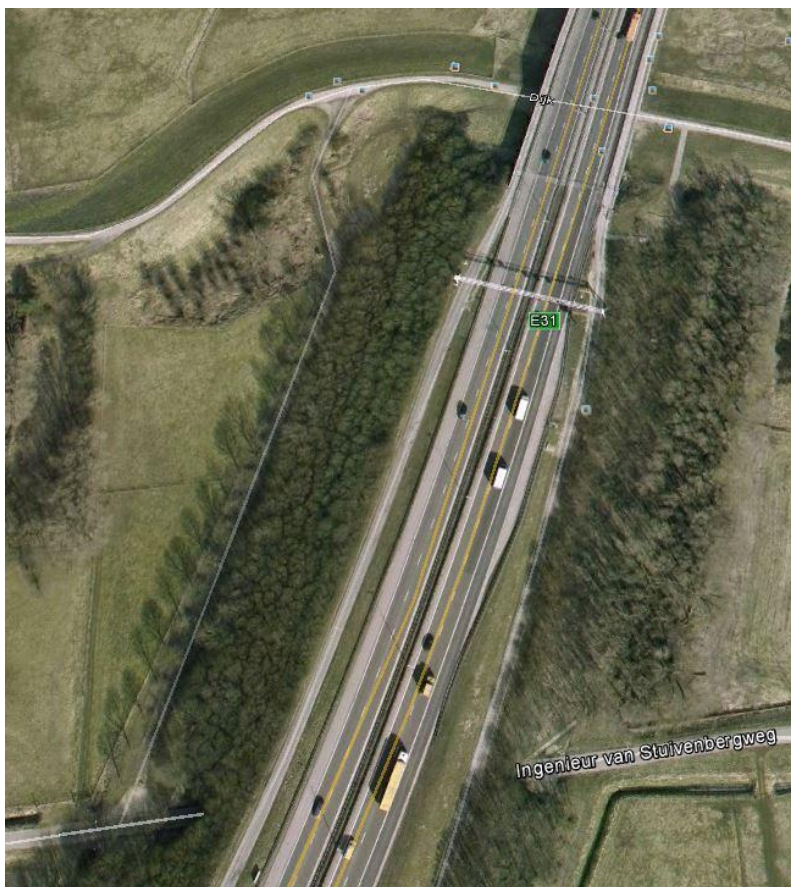
In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de huidige situatie is van het plangebied en vervolgens wat de toekomstige situatie van het plangebied zal zijn. Er wordt uiteengezet wat de ontwikkeling inhoudt.

2.1 Bestaande situatie

De huidige A50 van knooppunt Ewijk tot en met knooppunt Valburg (van km 146,7 tot km 155,3) is een snelweg met 2x2 rijstroken met rijbanen van circa 11,5 meter breed.

Op de A50 komen gedeeltelijk aan weerszijden geleiderails voor, er zijn geen geluidsschermen aanwezig. Wel bevinden er zich portalen met verkeerssignalering en bewegwijzering. Langs beide zijden van het gehele tracé (uitgezonderd de westzijde van de A50 tussen de Ir. Van Stuivenbergweg en Waaldijk) ligt een berm-sloot. De middenberm heeft een variabele breedte waarin lichtmasten, portaalpoten en een dubbele geleiderail zijn geplaatst. De maximumsnelheid op de A50 bedraagt in alle gevallen, ook bij openstelling van de spitsstrook, 120 km/h.

Een deel van de taluds van het weglichaam gelegen tussen de Van Heemstraweg en de dijk zijn bebost. Deze stroken bos hebben belangrijke natuurwaarden omdat ze fungeren als overwinteringsgebied voor twee strikt beschermde amfibieën¹ (kamsalamander en knoflookpad) en als broedgebied voor vogels. Het gebied aan de westzijde



¹ RAVON, d.d. november 2009

tussen de dijk en de Stuivenbergweg gelegen tussen de teen van het oude talud en de nieuwe fietsverbinding tussen de dijk en de Stuivenbergweg is van belang als leefgebied van amfibieën. Dat gebied maakt ook onderdeel uit van de EHS.

De A50 ligt vanaf knooppunt Ewijk eerst op maaiveld en stijgt vanaf kilometer 149,6 richting de Waalbrug waarna het tracé in een ophoging tot knooppunt Valburg ligt.

Op de westbaan van de A50 tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg geldt op werkdagen tussen 6:00 uur en 19:00 uur een inhaalverbod voor vrachtauto's.

De A73 bij knooppunt Ewijk en de A15 bij knooppunt Valburg bestaat uit twee rijbanen met breedtes van circa 12,20 meter (A73) en 11,50 meter (A15). Deze rijbanen zijn gescheiden door een middenberm met geleiderail. Op de A73 en A15 komen gedeeltelijk aan weerszijden geleiderails voor. Er zijn geen geluidsschermen aanwezig. Wel bevinden er zich portalen met verkeerssignalering en bewegwijzering. Langs beiden zijden van het gehele tracé ligt een watergang.

De N322 is een autoweg (100 km/h) met één rijstrook per richting en is ingericht als een regionale stroomweg volgens “de essentiële herkenbaarheidskenmerken”; dat wil zeggen met een doorgetrokken kantstreep en een doorgetrokken dubbele middenstreep met groene vulling.

2.2 Toekomstige situatie

Algemeen

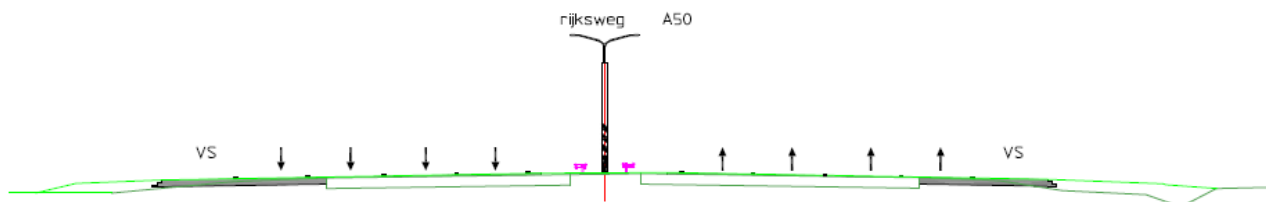
In de nieuwe situatie wordt de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg in beide richtingen uitgebreid met twee rijstroken. De vluchtstroken worden circa 3,65 meter breed gemaakt, zodat bij toekomstige werkzaamheden in de berm of bij incidenten op de vluchtstrook geen rijstrook hoeft te worden afgesloten. De hoofdrijbanen van de A15 en A50 worden in knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg verbreed naar circa 12,5 meter, zodat toekomstige wegwerkzaamheden veilig en met behoud van voldoende wegcapaciteit kunnen worden uitgevoerd.

Het inhaalverbod voor vrachtauto's op de westbaan van de A50 tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Valburg is in de nieuwe situatie opgeheven. Door de hoge intensiteit van het vrachtverkeer wordt anders de rechterrijstrook te zwaar belast.

Op de A50 komen gedeeltelijk aan weerszijden geleiderails voor en worden er geluidsafschermende voorzieningen, portalen met verkeerssignalering en bewegwijzering aangebracht. De middenberm heeft een variabele breedte waarin lichtmasten, portaalpoten en een dubbele geleiderail worden geplaatst.

De vluchtstroken worden circa 3,65 meter breed gemaakt, zodat bij toekomstige werkzaamheden in de berm of bij incidenten op de vluchtstrook geen rijstrook hoeft te worden afgesloten.

De navolgende afbeelding toont een voorbeeld dwarsprofiel van de meest gangbare situatie met de verbreding.



Knooppunt Ewijk

Knooppunt Ewijk is in de huidige situatie uitgevoerd als klaverblad, waarbij de A73 over de A50 kruist. De verbindingsweg Nijmegen – Apeldoorn is voorzien van een spitsstrook die op de A50 doorloopt tot aan knooppunt Valburg in de richting van Apeldoorn.

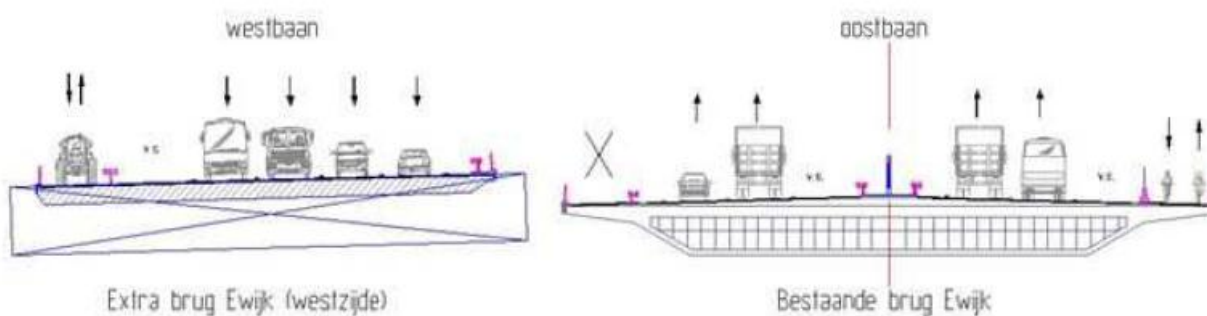
In de nieuwe situatie krijgt de A50 bij knooppunt Ewijk vanuit het noorden (Apeldoorn) een rechtstreekse verbindingsweg met de A73 richting Nijmegen (1x2 rijstroken en een vluchtstrook). De bestaande verbindingsweg Apeldoorn – Nijmegen wordt daarmee vervangen. De nieuwe verbindingsweg gaat achtereenvolgens onder de A73 door, over de A50 heen om daarna onder de verlegde rijbaan Druten – Nijmegen door te gaan en over te gaan in de zuidelijke hoofdrijbaan van de A73.

Met bovengenoemde maatregelen ontstaat er een doorgaande route en voegt het verkeer vanuit Druten (N322) en vanuit Eindhoven (A50 zuid) hierop in. De verbinding Nijmegen – Eindhoven (A73 oost – A50 zuid) is weer open voor verkeer. De verbindingsweg Nijmegen – Apeldoorn krijgt twee rijstroken en een vluchtstrook.

Waalbrug

Parallel aan de bestaande brug over de Waal wordt aan de westzijde een extra brug met 4 aaneengesloten rijstroken met een vluchtstrook en een rijbaan voor het landbouwverkeer gerealiseerd. Er is gekozen voor 4 aaneengesloten rijstroken met een vluchtstrook in verband met de verkeersveiligheid en robuustheid.

De navolgende afbeelding toont een dwarsdoorsnede van de nieuwe situatie.



De westelijke rijbaan van de A50 gaat over de extra brug in zuidelijke richting. Over de bestaande brug gaat de oostelijke rijbaan van de A50 in noordelijke richting. Hierbij wordt de rijbaan gesplitst in 2x2 rijstroken met vluchtstroken.

De bestaande en nieuwe Waalbrug samen moeten een twee-eenheid gaan vormen. Het silhouet van de bestaande Waalbrug vormt dan ook het uitgangspunt voor het ontwerp van de extra Waalbrug.

Landschappelijke inpassing

Voor de uitbreiding van het tracé A50 is een landschapsplan² opgesteld. In de bijlage van deze toelichting is het Landschapsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen weergegeven.

Het belangrijkste uitgangspunt voor het landschapsplan wordt gevormd door het standpunt, namelijk sober en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Om het ruimtebeslag van de wegverbreding verder zoveel mogelijk te beperken en het wegontwerp zo goed mogelijk in te passen in zijn omgeving, waarbij rekening wordt gehouden met kenmerken in deze omgeving, worden op diverse plaatsen technische maatregelen getroffen. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van geluidsschermen in plaats van geluidswallen, steile taluds en grondkerende constructies. Hiermee is onder meer voorkomen dat er woningen dienen te worden geamoveerd.

In essentie blijft de inpassingsvisie gelijk aan de oorspronkelijke visie.

- In de laaggelegen komgebieden ligt de A50 in principe op maaiveld en is dan onbeplant.
- Op de oeverwallen ligt de A50 verhoogt om de rivier middels een brug te kunnen kruisen. De taluds zijn voorzien van een dichte beplanting als verbeelding van de verdichting op de oeverwallen en om zodoende de negatieve uitstraling van de weg te verzachten.
- De rivieren worden door een brug gekruist en de uiterwaarden zijn zoveel als mogelijk leefbaar vanaf de brug.

De landschappelijke inpassing is verder gebaseerd op de landschapsvisie die is opgesteld voor de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord. Dit betekent dat:

- gestreefd wordt naar een rustig wegbeeld waarbij de A50 als eenheid wordt benadrukt;
- de omgevingskenmerken zichtbaar zijn vanaf de weg;
- de inpassingsmaatregelen een afspiegeling zijn van omgevingskenmerken;
- de nieuwe ontwikkelingen op een passende manier worden ingepast;
- de ecologische waarden en relaties worden versterkt;
- de bestaande aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden worden ontzien.

In het land van Maas en Waal omvat de visie:

- het zicht op de open, agrarische komgebieden veilig stellen. Daar waar dit niet mogelijk is (geluidwerende voorzieningen) of wenselijk is (bij bebouwing) bij voorkeur grondwallen of singelbeplanting toepassen;

² Landschapsplan TB A50 Ewijk-Valburg, Dienst Landelijk Gebied regio Oost, januari 2010.

- als de weg in ophoging ligt de taluds beplanten met een dichte, robuuste singelbeplanting. Ook bij de onderdoorgang bij de van Stuivenbergweg de taludbeplanting doortrekken;
- Daar waar geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn de uitvoering ervan afhankelijk maken van het landschapstype en van de te claimen ruimte;
- het concept voor de inpassing van de uitbreiding van Ewijk met hoge, organisch gevormde grondwallen doorzetten langs de A50. Ook de bermsloot hierin meenemen door aan de wegzijde een strakke oever aan te houden en aan de landzijde (op termijn) een organische oeverlijn;
- daar waar A-watervgangen van enige lengte deel uitmaken van een watersysteem waar gestreefd wordt naar natuurvriendelijke oevers aan de landzijde het sloottalud aanpassen.

In het Betuwedeel van de A50 omvat de visie:

- tussen de Waalbrug en knooppunt Valburg ligt de A50 in ophoging. Dit is in tegenpraak met het de gewenste maaiveldligging in de komgebieden. De taluds grotendeels voorzien van een dichte, robuuste singelbeplanting. Uitzonderingen zijn:
 - de oostzijde van de A50 tussen de Waalbrug en de Dijkstraat. Hier is het talud onbeplant waardoor de automobilist een fraai overzicht houdt over het verloop van de A50 en zicht houdt op de Waalbrug (vanuit het noorden komend) en op de kerktoren van Herveld (vanuit het zuiden komend).
 - beide zijden van de A50 tussen de Schebbelaarsestraat en knooppunt Valburg.
- het accentueren van de onderdoorgangen met boomgroepen, met name paardenkastanjes, benadrukken;
- daar waar A-watervgangen van enige lengte deel uitmaken van een watersysteem waar gestreefd wordt naar natuurvriendelijke oevers aan de landzijde het sloottalud aanpassen.

Door bij het opstellen van het landschapsplan rekening te houden met deze uitgangspunten, worden aanpassingen aan het landschap zo veel mogelijk voorkomen. Het landschap van het Land van Maas en Waal (zuidzijde Waal) verschilt van dat van de Betuwe (noordzijde Waal). In de uitwerking is daarom een onderscheid gemaakt tussen deze twee gebieden.

Natuurcompensatie en mitigerende maatregelen

Aan de westzijde tussen de dijk en de Stuivenbergweg wordt een compensatiegebied aangelegd voor amfibieën. Ook krijgt het nieuwe talud aan de westzijde een beplanting die gunstig is voor amfibieën. Het huidige bos aan de oostzijde wordt eveneens voor dat doel heringericht. Onderdeel van de mitigerende maatregelen is het plaatsen van een laag scherm op de grens van de wegbermen en het talud om het leefgebied op de taluds te isoleren van de weg zelf. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het Tracébesluit. In paragraaf 5.8.3. wordt hierop nader ingegaan.

De begrenzing van het Natura 2000-gebied in de uiterwaarden heeft overigens geen wijzigingen ondergaan.

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Algemeen

3.1.1 *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 (het overgangsrecht is 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:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken (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 het ruimtelijke beleid.

3.1.2 *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 het bijhorende regel worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een 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 regel 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.

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. 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.

3.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 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).
- Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een omgevingsvergunning ten behoeve van 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 bestemmingsbepalingen.
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 is een omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
- Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene aanduidingsregels en algemene procedureregels.
- 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.

3.1.4 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 de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en afwijkingen vallen onder de Wabo.

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

3.2 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.

3.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Agrarisch met waarden', 'Bos', 'Natuur - 1', 'Natuur - 2', 'Verkeer', 'Water', 'Water - Krib' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanningsverbinding', 'Leiding - Riool', 'Waarde - Archeologie 3', 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed' en 'Waterstaat - Waterkering'.

Verkeer

Deze bestemming is toegekend aan het gehele wegtracé. Binnen deze bestemming is een drietal aanduidingen opgenomen. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - stroomweg' is bedoeld voor de hoofdrijbanen van de autosnelweg. Het maximum aantal rijstroken (exclusief spitsstroken) is aangegeven. Het begrip 'stroomweg' is verklaard in de begripsbepalingen.

De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – gebiedsontsluitingsweg' is bedoeld voor de secundaire wegen die het tracé doorkruist. Ook hier is het maximum aantal rijstroken aangegeven.

Ten slotte is de aanduiding 'brug' opgenomen ten behoeve van de bestaande en nieuwe brug.

Tevens voorziet de bestemming in bij de bestemming behorende voorzieningen zoals geluidwerende voorzieningen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen en kunstwerken.

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Overige primaire bestemmingen

De overige primaire bestemmingen zijn toegekend aan een strook langs het wegtracé. Aangesloten is bij de regeling voor de naastgelegen gronden. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' is een afwijkingsbevoegdheid van toepassing die het mogelijk maakt de gronden in gebruik te nemen voor verkeer.

Leiding - Gas

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een ondergrondse hogedruk hoofdaardgastransportleiding.

Leiding - Hoogspanningsverbinding

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bovengrondse hoogspanningsverbinding.

Leiding - Riool

De voor 'Leiding - Rioolpersleiding' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een ondergrondse rioolpersleiding.

Waarde - Archeologie 3

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor behoud en bescherming van waardevolle verwachte archeologische informatie in de bodem. Het gaat hierbij om gebieden met een middelhoge en lage archeologische verwachting.

Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed

Deze dubbelbestemming regelt het veiligstellen van de afvoer van rivierwater bij hoog water.

Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming regelt de bescherming van de waterkering.

3.2.2 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.

4 Beleidskader

4.1 Nationaal beleid

4.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitkomsten in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Land-schap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;

- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Conclusie

Onderhavige ontwikkeling draagt bij aan het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid. De ontwikkeling is daarmee van nationaal belang en past binnen het beleid van de SVIR.

4.1.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming.

Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening in werking getreden. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Dit deel van het besluit is momenteel alleen nog in ontwerp gereed.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Conclusie

Het Barro zal nog worden aangevuld met de ruimtevraag voor onder andere de toekomstige uitbreiding van infrastructuur. Op dit moment is het Barro nog niet van toepassing op deze ontwikkeling.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 *Streekplan Gelderland 2005 (Structuurvisie)*

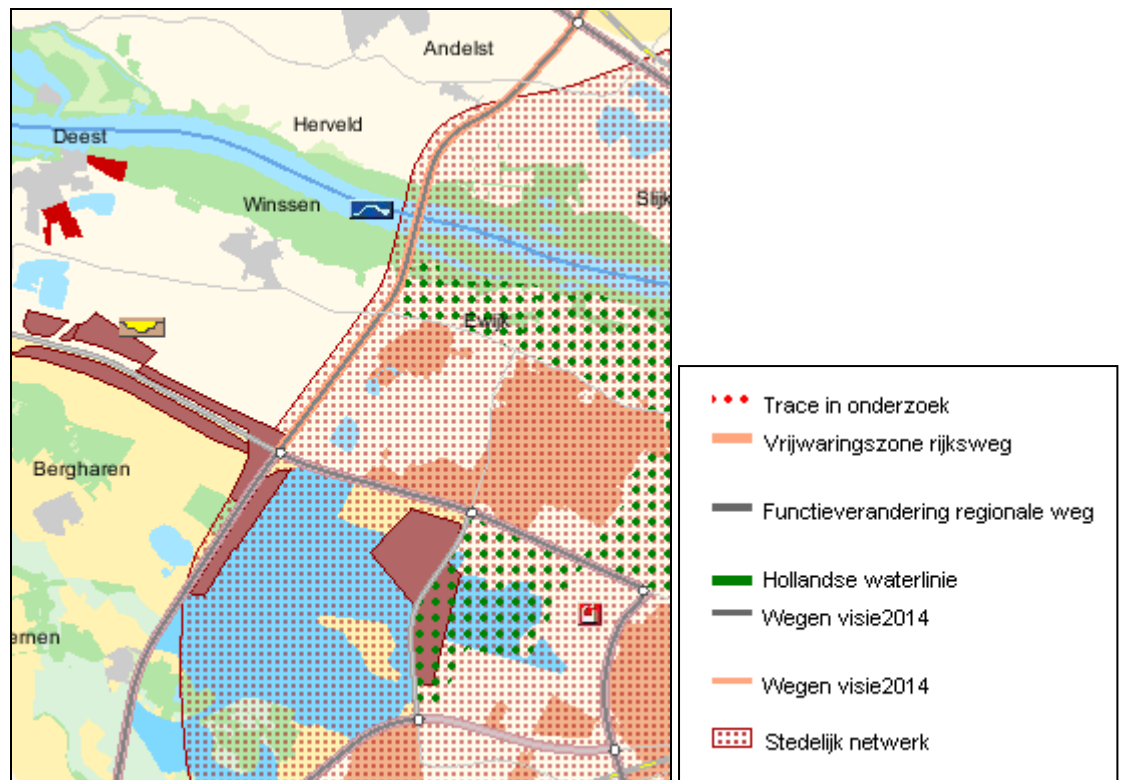
Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan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

De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken. Betreft bereikbaarheid en verkeer heeft de provincie de doelstelling dat met het ruimtelijke beleid bij gedragingen moet worden aan de verbetering van de bereikbaarheid van en in de provincie.

Het doel van het provinciaal ruimtelijk- infrastructurele beleid is het streven naar 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 vervoersysteem wordt behouden en goed wordt onderhouden.

Om knelpunten op het huidige wegennet op te lossen is ook in Gelderland nieuwbouw en aanpassing van infrastructuur nodig. Voor de hoofdinfrastructuur geldt dat er capaciteit verruimende maatregelen worden getroffen langs onder andere de A50 (Ewijk-Valburg en Valburg-Grijsoord). Het streekplan voorziet in een vrijwaringszone van 50 m. aan weerszijden van deze wegvakken in de hoofdinfrastructuur. Deze staan indicatief weergegeven op de beleidskaart 'ruimtelijke ontwikkeling'. Deze vrijwaringszones vloeien voort uit de PKB van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit en hebben met name betrekking op de hierin voorgenomen infrastructurele uitbreidingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van milieu en veiligheid. Gemeenten treden in overleg met het rijk over voorgenomen planwijzigingen in de invloedssfeer van een in een PKB aangekondigde infrastructuuruitbreiding.

In onderstaande figuur is een uitsnede van de beleidskaart 'ruimtelijke ontwikkeling' weergegeven. Hierop is de A50 met rondom de vrijwaringszone opgenomen.



Conclusie

Voorliggende ontwikkeling sluit aan op de provinciale beleidsambitie om te streven naar een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. In het Streekplan zijn de capaciteitsverruimende maatregelen langs de A50 (Ewijk-Valburg en Valburg-Grijsoord) benoemd. Onderhavige ontwikkeling past daarmee binnen het beleid van het Streekplan.

4.2.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland

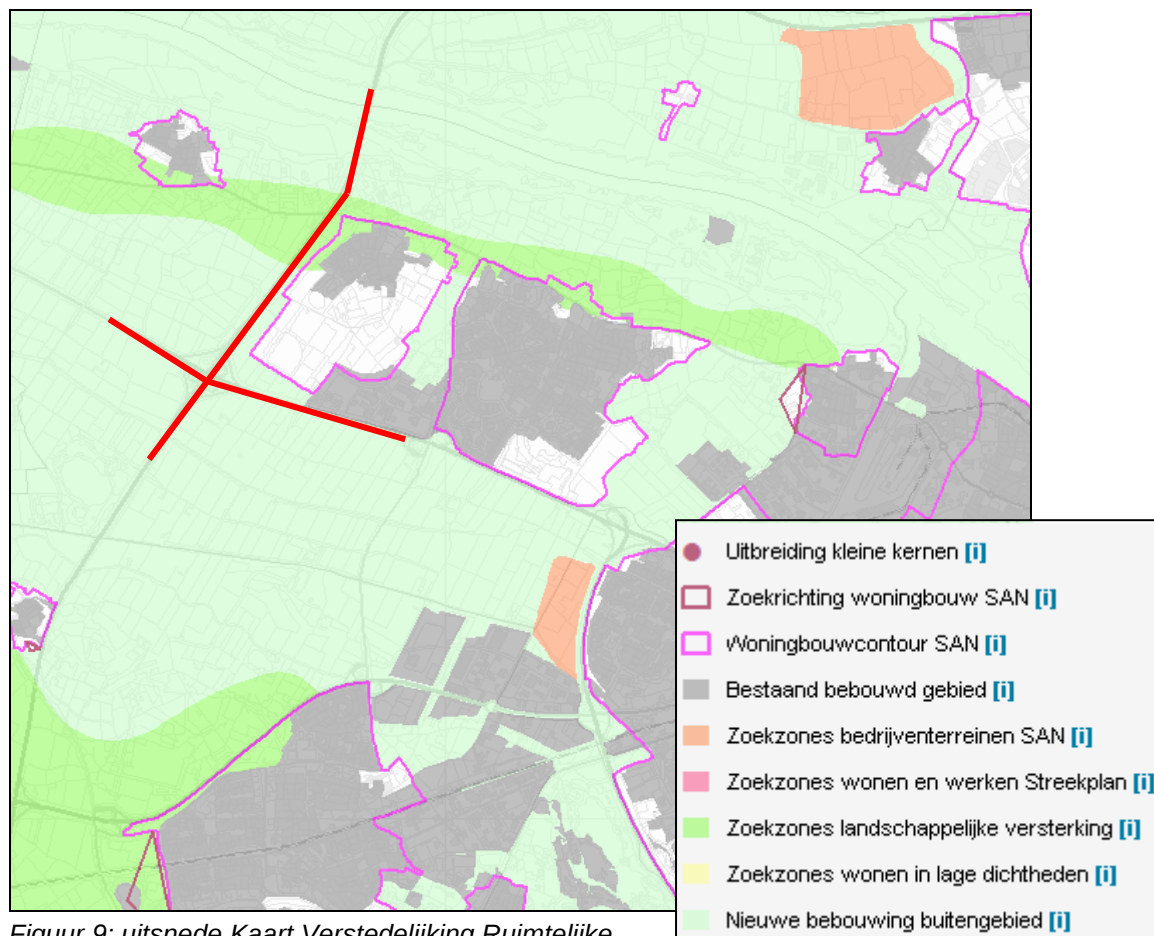
De Ruimtelijke Verordening Gelderland is vastgesteld door Provinciale Staten op 15 december 2010 en op 2 maart 2011 in werking getreden.

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. Deze regels kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. 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.

De onderwerpen die de provincie belangrijk vindt en waarvoor regels in de verordening zijn opgenomen, zijn:

- verstedelijking;
- wonen;
- detailhandel;
- recreatiewoningen/ -parken;
- glastuinbouw;
- waterwingebied;
- grondwaterbeschermingsgebied;
- oppervlaktewater ten behoeve van drinkwatervoorziening;

- ecologische hoofdstructuur;
- waardevol open gebied;
- nationaal landschap.



Figuur 9: uitsnede Kaart Verstedelijking Ruimtelijke Verordening Gelderland met globale aanduiding tracé (rood).

Conclusie

De uitbreiding van het tracé ligt in het buitengebied van de gemeente Beuningen. In de Ruimtelijke Verordening Gelderland is niets opgenomen over de infrastructuur. De Ruimtelijke Verordening Gelderland is daarom niet van toepassing op deze ontwikkeling.

Spoodwet Wro en eerste herziening Ruimtelijke Verordening Gelderland

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Wro (Spoodwet Wro) wordt de wettelijke grondslag voor het provinciaal medebewind en ontheffingen verbeterd. De wet bepaalt dat een provinciale ruimtelijke verordening alleen nog ontheffingsbepalingen mag bevatten voor onvoorziene situaties. Een onvoorziene situatie is bijvoorbeeld als een innovatieve ruimtelijke ontwikkeling niet zou kunnen doorgaan omdat de verordening dat verbiedt, terwijl de ontwikkeling van een groot belang is en veel positieve gevolgen heeft. De provincie kan in zo'n geval een ontheffing verlenen. De Spoodwet Wro treedt naar verwachting 1 juli 2012 in werking.

In reactie op de Spoedwet wordt de Ruimtelijke Verordening Gelderland aangepast. Naast de aanpassingen naar aanleiding van de Spoedwet benutten Gedeputeerde Staten deze herziening om enkele nieuwe regels in de RVG op te nemen. Het gaat om regels over bedrijventerreinen, molenbiotopen en glastuinbouwgebieden. Naar verwachting stellen Provinciale Staten de Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening medio 2012 definitief vast.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling betreft de uitbreiding van het tracé A50. De Spoedwet Wro en eerste herziening Ruimtelijke Verordening Gelderland betreft de onderwerpen bedrijventerreinen, molenbiotopen en glastuinbouwgebieden is daarmee niet van belang voor dit plan.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 *Regionaal plan 2005-2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen*

De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in dit plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio. De Stadsregio zet met dit plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag. 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.

Conclusie

Met dit plan wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid. Het tracébesluit A50 sluit daarmee aan op het Regionaal Plan 2005-2020, omdat er sprake is van een verbetering/ uitbreiding van de A50. Immers de weg A50 ter hoogte van Ewijk wordt verbreed. Hierdoor is er in de toekomst sprake van een betere bereikbaarheid.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 *Gemeentebrede structuurvisie ‘groen en dynamisch’*

Er is een structuurvisie gemaakt voor het hele grondgebied van de gemeente Beuningen. Alle eerder gemaakte toekomstplannen over kleine delen in de gemeente Beuningen zijn samengevoegd in één overzichtelijk document. In de structuurvisie zijn de ruimtelijke plannen voor Beuningen voor de komende 10 jaar (2010 – 2020) beschreven. De structuurvisie is vastgesteld in het voorjaar 2012.

De kernambities voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn:

- Beuningen: groene flank van de stadsregio;
- Beuningen woongemeente: gedoseerde groei, oog voor kwaliteit;
- Versterken en verbinden van landschappen;
- Ruimte voor water en recreatie
- Toekomstgerichte basisvoorzieningen en elke kern;
- Doorstroming en oversteekbaarheid Van Heemstraweg.

Op de Structuurkaart van de Structuurvisie is de A50 aangeduid met 'verbreding weg infrastructuur'. Onderstaand is een uitsnede van de Structuurkaart weergegeven. In de Structuurvisie wordt de boscompensatie als gevolg van de verbreding van de A50 ook als uitvoering genoemd.



Conclusie

De verbreding van de A50 past binnen het beleid van de Structuurvisie Beuningen.

4.4.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, Beuningen

De gemeente Beuningen wil voor de komende tien jaar nieuw verkeersbeleid vaststellen. Hierbij dient te worden voortgeborduurd op bestaand beleid, maar dient ook nadrukkelijk rekening te worden gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden die in de gemeente en de regio een rol spelen.

In de Stadsregio Arnhem-Nijmegen speelt een aantal ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeersstromen binnen de gemeente Beuningen. Ontwikkelingen op de A50, A73 en de realisatie van een tweede stadsbrug in Nijmegen, maar ook ontwikkeling van een grootschalige woningbouwlocatie tussen Beuningen en Ewijk, de tussen Beuningen en Nijmegen hebben aanzienlijke ruimtelijke consequenties.

Dit gecombineerd met het feit dat tot en met 2008 het aantal letselongevallen is gestegen is blijvende aandacht voor de verkeersstructuur en verkeersveiligheid noodzakelijk. Gelukkig laat 2009 weer een dalende trend zien. De gemeente streeft er dan ook naar de verkeersveiligheid verder te verbeteren en het verkeer in goede banen te leiden. Dit wil de gemeente bereiken door het creëren van een robuuste verkeersstructuur. De belangrijkste maatregel, het realiseren van de zuidelijke structuurweg, is momenteel in voorbereiding.

Het vergroten van de capaciteit en daarmee samenhangend de uitbreiding van de A50 is ook als ruimtelijke ontwikkeling opgenomen in het Verkeer- en Vervoerplan.

Conclusie

De verbreding van de A50 past binnen het beleid van de Structuurvisie Beuningen.

4.5 Conclusie

De uitbreiding van de A50 past binnen het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

5 Onderzoek

5.1 Wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder geeft de ten hoogst toelaatbare waarden voor de, door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting op de gevel van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg (zoals scholen en ziekenhuizen) en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen de zogenaamde geluidzone. De breedte van de geluidzone is voor dit plan 600 meter aan weerszijden van de rijksweg.

Voor het Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg is een akoestisch onderzoek³ uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 (bijlage III Wegverkeerslawaaï), afgekort RMG2006. In de bijlage is het hele onderzoek opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen weergegeven.

Sanering

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen woningen binnen het onderzoeksgebied liggen waarvan de geluidsbelasting vanwege de A15 of de A73 in 1986 reeds hoger was dan 60 dB(A) en waarvoor nog geen saneringswaarde is vastgesteld. Verder blijkt dat er 28 woningen binnen het onderzoeksgebied liggen waarvan de geluidsbelasting vanwege de A50 in 1986 reeds hoger was dan 60 dB(A) en waarvoor nog geen saneringswaarde is vastgesteld.

Voor deze woningen zijn daarom overeenkomstig artikel 87g van de Wet geluidhinder geluid reducerende maatregelen onderzocht die de geluidsbelasting op deze woningen zoveel mogelijk terugbrengen richting de voorkeurswaarde van 48 dB. Voor geen van de 28 woningen is het doelmatig gebleken om de toekomstige geluidsbelasting tot maximaal 48 dB terug te brengen. Daarom is in het Tracébesluit een hogere grenswaarde voor deze woningen vastgesteld.

Aanpassing

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie bij 795 woningen sprake is van 'aanpassing van de weg' als bedoeld in afdeling 2A van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Dat wil zeggen dat als gevolg van de realisatie van het Tracébesluit en de toename van de verkeersintensiteit tussen 2009 en 2027, de geluidsbelasting op deze geluidsgevoelige bestemmingen met (afgerond) 2 dB of meer zal toenemen ten opzichte van de grenswaarde, zoals deze voor de betreffende woningen is bepaald.

Overeenkomstig artikel 87f of 87g van de Wet geluidhinder is voor deze woningen onderzocht of met geluidsreducerende maatregelen deze toename ten opzichte van de grenswaarde ongedaan gemaakt kan worden.

³ Akoestisch onderzoek Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg, rapport 2009.0970.00.R001, DGMR Industrie Verkeer en Milieu, Den Haag, 12 januari 2010.

Indien het niet doelmatig is, of om andere redenen niet mogelijk/wenselijk is om zodanige geluidsreducerende maatregelen te treffen dat de toekomstige geluidsbelastingen niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde, wordt in het Tracébesluit voor deze woningen een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld.

Voor de 28 woningen met een nog niet afgehandelde saneringssituatie en de 795 woningen waar op grond van de berekende resultaten sprake is van aanpassing van de weg, is een doelmatigheidstoets uitgevoerd om te kunnen bepalen of geluidsreducerende maatregelen kunnen worden getroffen om de toekomstige geluidsbelasting van die woningen tot de voorkeurswaarde (sanering) c.q. grenswaarde (aanpassing) terug te brengen. Gebleken is dat een combinatie van een stiller wegdek en afschermende voorzieningen doelmatig is.

Voor 9 locaties is het doelmatig gebleken om afschermende voorzieningen te plaatsen. Voor 2 van deze locaties is daarbij gekozen om een aarden wal aan te leggen, omdat de gemeente Beuningen te zijner tijd hier een 'geluidsduinenlandschap' wil gaan aanleggen. In verband met de uitgestelde maatregelen voor knooppunt Valburg is gekozen voor extra plaatsing van geluidsschermen op nog eens 3 locaties.

Vast te stellen hogere waarden

Na het treffen van de maatregelen blijft er op alle 28 woningen waar sprake is van nog niet afgehandelde sanering sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Voorts blijft er op 35 van de 795 woningen waar sprake is van 'aanpassing' sprake van overschrijding van de grenswaarde. Voor deze 63 woningen is in het Tracébesluit een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld. Voor deze woningen is ook berekend wat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de A50, A73, A15 en andere gezoneerde bronnen zal zijn indien de hogere waarden worden vastgesteld.

Deze gecumuleerde geluidsbelastingen geven geen aanleiding tot het overwegen van extra geluidsbeperkende maatregelen aan de A50, A73 en A15.

5.2 Luchtkwaliteit

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d, juncto tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer kan een Tracébesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat Tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Op basis van het Ontwerp NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015.

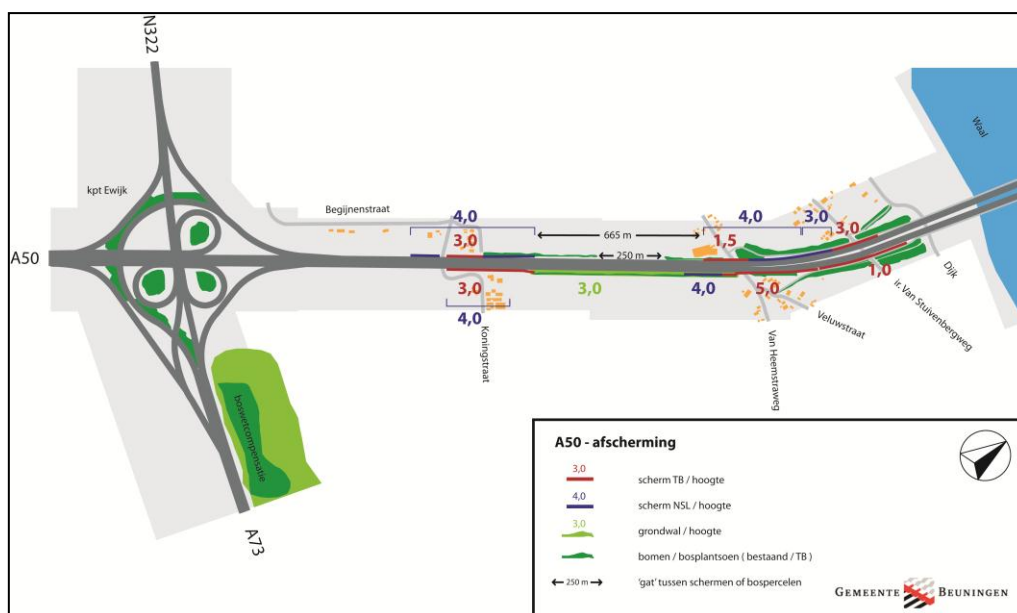
Het NSL is door de Minister van VROM, met in achtneming van de opmerkingen van de Europese Commissie en in overeenstemming met het gevoel van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 30 juli 2009 vastgesteld en op 1 augustus 2009 inwerking getreden.

Het project A50 Ewijk - Valburg is met de volgende projectkenmerken opgenomen in het NSL:

- wegnummer en projectnaam:(A50), (Ewijk – Valburg - MIRT) ;
- bevoegd gezag: Min. VenW;
- type: 3 (infrastructuur);
- ligging (al dan niet in coördinaten): 181452, 436886
- omvang: (Verbreding van de A50 tussen knp Ewijk en knp Valburg naar 2x4 rijstroken. Maximum snelheid 120 km/u);
- datum toonaangevend besluit: (2009) ;
- datum ingebruikname, fasering: (2014) ;
- geraamd effect: geen knelpunten.

Het project voldoet met haar projectkenmerken, zoals beschreven in dit Tracébesluit, aan de in het NSL opgenomen projectkenmerken, zodat het project gerealiseerd kan worden met de grondslag als genoemd in artikel 5.16, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer.

Voor het Tracé zijn extra schermen aangelegd naar aanleiding van de NSL afspraak voor luchtkwaliteit. Deze schermen kunnen vergunningsvrij worden opgericht. Op onderstaand kaartje zijn de schermen afgebeeld.



Extra schermen langs het Tracé

5.3 Bodem

Op basis van het (historisch) vooronderzoek⁴ is er een milieukundig (water)bodemonderzoek verricht voor het gebied binnen de projectgrenzen waarin grondverzet plaats gaat vinden ten behoeve van de wegverbreding. Het projectgebied is hierbij opgedeeld in 6 deelgebieden met daarbinnen 27 deellocaties.

⁴ Tauw (2001), Historisch vooronderzoek (nulsituatie) A50 en A73. Projectnummer: R003-3875040RKO-D03-D, 29 januari 2001.

Uit het milieukundig (water)bodemonderzoek blijkt dat er geen verdachte locaties aanwezig zijn.

5.4 Externe veiligheid

Over de weg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dat kan de veiligheid van de omgeving in gevaar brengen. Men noemt dit “externe veiligheid”. Voor externe veiligheid zijn normen vastgesteld.

Voor het opstellen van het Tracébesluit is een onderzoek⁵ verricht naar de effecten van de wegaanpassing op de externe veiligheid. Hierin zijn de waarden van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) berekend. Deze risico's zijn getoetst aan de geldende normering welke vermeld staat in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage. In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen weergegeven.

Beleid en regelgeving

Het beleid voor externe veiligheid staat verwoord in de nota Risico Normering vervoer gevaarlijke Stoffen (RNVGS) en in de circulaire RNVGS. Deze circulaire is in 2008 aangepast/verduidelijkt en verlengd tot het jaar 2012. Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden van een weg.

In het beleid voor externe veiligheid worden twee risicobegrippen gebruikt met corresponderende normen. Het gaat om het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met gelijk risico kunnen door zogenaamde risico-contouren op een kaart worden weergegeven.

Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen de route en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken. De norm voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor een nieuwe situatie bedraagt 10^{-6} (1 op 1 miljoen) per jaar.

Groepsrisico (GR)

Het GR geeft aan wat de kans per jaar is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

⁵ Rapportage Externe Veiligheid A50 tussen Ewijk en Valburg, projectnr. 201990 091300 - DF63, revisie 01, Save, 8 januari 2010.

De oriënterende waarde voor het GR is vastgesteld op 10^{-4} per jaar en per kilometer route voor 10 dodelijke slachtoffers; 10^{-6} per jaar per kilometer voor 100 dodelijke slachtoffers, en 10^{-8} per jaar per kilometer voor 1000 dodelijke slachtoffers, et cetera. (bij een factor N toename van het aantal slachtoffers hoort een N^2 lagere kans). Het risiconiveau van de A50 Ewijk-Valburg is getoetst aan de hiervoor geldende normen.

Resultaten

Plaatsgebonden risico

Het PR is per jaar berekend voor de huidige situatie, autonome situatie en toekomstige situatie. De toetsingswaarde van het plaatsgebonden risico is de 10^{-6} contour, deze contour komt nergens buiten de weg. Voor de A50 en de A15 zijn PR-contouren van 10^{-6} berekend. Deze contouren liggen op de weg en binnen deze contouren liggen derhalve geen (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de A73/N322 wordt geen 10^{-6} contour berekend (kans is kleiner). In alle beschreven situaties wordt voldaan aan de vigerende norm voor het PR.

Groepsrisico

Voor alle wegen (A50, A15, A73 en N322) blijft het hoogste GR per kilometer gelijk voor alle drie de situaties. Het groepsrisico van het gehele traject neemt op de A50 marginaal toe in de autonome situatie in vergelijking met de huidige situatie. Dit is een gevolg van de autonome groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen en is geen gevolg van de tracé wijzigingen. Het groepsrisico van het gehele traject neemt op de andere trajecten (A15, A73 en N322) niet toe. Bij alle berekende varianten blijft het GR ruim onder de oriënterende waarde. Bij het uitvoeren van het onderhavige project worden voor het aspect externe veiligheid geen normen overschreden. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor het onderhavige project. Er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden getroffen.

5.5 Bedrijven

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

Met voorliggend plan wordt geen milieuhindergevoelige functie mogelijk gemaakt. In de directe omgeving van het plangebied zijn ook geen milieuhindergevoelige functies die worden belemmerd door de uitbreiding van de weg. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.6 Recreatie

In de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord zijn de effecten van de wegverbreding op recreatie beschreven. Hierbij is naar voren gekomen dat de negatieve effecten op recreatie minimaal zijn. Om deze reden is het niet nodig om mitigerende of compenserende maatregelen ten behoeve van recreatie op te nemen.

5.7 Watertoets

Voor ruimtelijke plannen, zoals de verbreding van de A50 Ewijk-Valburg moet een Watertoets worden uitgevoerd. De Watertoets heeft tot doel te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. In de uitvoering van de Watertoets beoordelen de waterbeheerders de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en de maatregelen die getroffen worden om de waterkwantiteit en de waterkwaliteit op orde te houden.

Voor de verbreding van de A50 Ewijk-Valburg is de Watertoets in overleg met de waterbeheerders uitgevoerd. Hierbij waren betrokken de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat Oost Nederland (directie Water en Scheepvaart) en Waterschap Rivierenland. Er heeft afstemming plaatsgevonden over de te hanteren uitgangspunten voor het ontwerp van de verbreding van de A50 Ewijk-Valburg en de maatregelen die worden genomen om de waterhuishoudkundige situatie te beschermen. Deze maatregelen worden hier achtereenvolgens weergegeven.

Waterkwantiteit

- De waterhuishouding in het plangebied wordt intact gelaten, een randvoorwaarde is het hydrologisch neutraal inrichten. Daar waar een verlegging van de waterlopen noodzakelijk is, worden de waterlopen verder van de weg teruggelegd.
- De versnelde afvoer van hemelwater van het extra verhardingsoppervlak van de A50 mag geen wateroverlast opleveren voor het bestaande omringende watersysteem. Het door de wegverbreding toegevoegde verhard oppervlak wordt gecompenseerd door een vergroting van het wateroppervlak. Voor elke hectare extra verhard oppervlak dient 1935 m² wateroppervlak toegevoegd te worden. De wegverbreding A50 Ewijk-Valburg komt neer op een toename van verhard wegoppervlak van circa 68.000 m². Dit betekent dat er circa 13.000 m² aan extra wateroppervlak benodigd is. Door de aanleg van natuurvriendelijke oevers bij de Awatergangen (van enige lengte) wordt meer wateroppervlak (circa 9.000 m²) gerealiseerd dan vereist. Daarnaast wordt bij een deel van de watergangen de bodembreedte verbreed. De extra berging vindt plaats tussen het zomerpeil en een maximale peilstijging van 0,3 meter. De toename van wateroppervlak vindt plaats in hetzelfde of een lager peilgebied als waar het verharde oppervlak wordt aangebracht.
- De bestaande duikervoorzieningen blijven gehandhaafd. De lengte van de duikers onder het weglichaam worden niet groter dan strikt noodzakelijk is. In verband met een te grote verlenging van de bestaande duiker onder de A73 wordt circa 600 meter ten oosten hiervan een nieuwe duiker aangebracht.

- Langs A-watergangen komt aan beide zijden een onderhoudsstrook met daar waar mogelijk een breedte van 4,0 meter. Van de nieuw aan te leggen A-watergangen wordt 50% voorzien van een natuurvriendelijke oever waarbij een talud wordt toegepast met een helling niet flauwer dan 1:5. Daarbij wordt rekening gehouden met bereikbaarheid voor onderhoud ten behoeve van het doorstroomprofiel én de natuurvriendelijke oever.

Waterkwaliteit

Voor de waterkwaliteit geldt in principe een stand-still beginsel, maar bij voorkeur wordt een verbetering van de kwaliteit van grondwater en oppervlaktewater gerealiseerd. De waterkwaliteit wordt vooral bedreigd door afstromend wegwater. Het traject wordt hoofdzakelijk voorzien van (tweelaags) ZOAB (of een wegdek met dezelfde akoestische eigenschappen). Een groot voordeel van (tweelaags) ZOAB is het feit dat afstromend water vanaf de weg beter gereguleerd naar de berm wordt gebracht. In de berm kan vervolgens infiltratie plaatsvinden, waardoor directe lozing op het oppervlaktewater wordt voorkomen. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

- Het afstromende wegwater op de rijbanen die afwateren op de middenberm wordt ingezameld en geïnfiltreerd in de bodem.
- Het afstromende wegwater van de extra Waalbrug wordt ingezameld en geïnfiltreerd in de bodem binnendijs ten noorden en ten zuiden van de Waal.
- Waar naast de weg een geluidsscherm aanwezig is en de weg afwatert naar de zijberm, is een infiltratievoorziening aanwezig.

Veiligheid

- De primaire waterkeringen aan weerszijden van de Waal worden in het huidige ontwerp gekruist door de A50 met de bestaande Waalbrug en de extra Waalbrug. De wegverbreding en de extra Waalbrug vereisen geen aanpassingen aan de aanwezige dijklichamen en het buitendijkse gebied van de Waal. Het huidige veiligheidsniveau tegen overstromingen blijft derhalve gehandhaafd. In het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier zijn geen belemmeringen in het rivierbed en de uiterwaarden toegestaan. Hiermee wordt rekening gehouden bij het ontwerp van de extra brug over de Waal.
- Bij de kruising met een primaire waterkering wordt rekening gehouden met de hoogte van het vigerende MHW + 1,00 meter (profiel van vrije ruimte), waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de bestaande dijkwegen.

Kwetsbare gebieden

- Het traject is niet in of in de directe nabijheid van een grondwaterbeschermingsgebied of waterwingebied gelegen, zodat in dit kader geen maatregelen nodig zijn.

5.8 Ecologie

Voor een ruimtelijke ingreep mag plaatsvinden, moet eerst een onderzoek plaatsvinden in het kader van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. In het kader van het Tracébesluit is een onderzoek flora en fauna⁶ uitgevoerd. In dat verband

⁶ Natuurplan A50 Ewijk-Valburg, 074499511:A B02042.000013, ARCADIS, 27 januari 2010.

heeft de RAVON⁷ onderzoek gedaan naar in het plangebied voorkomende reptielen, amfibieën en vissen.

In de bijlage zijn beide onderzoeken opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Bij de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een eenmalige veldverkenning zijn uitspraken gedaan over de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Het plangebied is beoordeeld op geschiktheid voor beschermde planten en diersoorten en de verwachte effecten op deze soorten.

5.8.1 Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of er ter plaatse van de ruimtelijke ingreep sprake is/ kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren.

Conform de Flora- en faunawet is, aanvullend op de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van de TN/MER, op verschillende momenten veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van bedreigde en beschermde plant- en diersoorten. Dit onderzoek is uitgevoerd in een zone variërend van 35 tot 500 meter uit de kant van de verharding aan weerszijden van de A50. Hieruit is gebleken dat er langs het gehele tracé beschermde diersoorten voorkomen. Het gaat hierbij om vogels, zoogdieren, reptielen en vissen. Vrijwel al deze beschermde diersoorten vallen onder de zwaarste beschermingscategorie.

Voor vogels geldt dat het verstoren van broedende exemplaren is verboden. Daarom dient er bij de uitvoering zo gewerkt te worden dat dit niet kan gebeuren. Werken buiten het broedseizoen is daar de eenvoudigste oplossing voor.

De te verwachten negatieve effecten op zoogdieren, reptielen en vissen van de zwaarste categorie zijn verschillend. Zowel vernietiging, tijdelijke verstoring als versnippering komt voor. Dit betreft alleen soorten waarvoor volgens de Flora- en fauna wet een ontheffing moet worden aangevraagd. Om voor een ontheffing in aanmerking te komen, dienen de effecten op deze soorten gemitigeerd en/of gecompenseerd te worden.

De grondslag voor het verkrijgen van de ontheffing is een dwingende reden van groot openbaar belang. Hiervan is sprake omdat de capaciteit van de A50 tussen Ewijk en Valburg te klein is. Bovendien bestaan er geen alternatieve oplossingen. Er mag daarom worden aangenomen dat de benodigde ontheffing verleend zal worden.

5.8.2 Gebiedsbescherming

Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor het plangebied van de A50 Ewijk-Valburg zijn verscheidene vormen van gebiedsbescherming van belang. Zo zijn de uiterwaarden van de Waal aangewezen als Vogelrichtlijngebied (Natura 2000). Daar-

⁷ Compenserende en mitigerende maatregelen RAVON d.d. november 2009

naast zijn de gebieden de Waal en Het Broek (onderdeel van de rivierduin Wijchen-Bergharen) aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De bouw van de extra Waalbrug leidt tot een fysieke aantasting van het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal. Het gebied waar de brug wordt gebouwd, kan niet meer als geschikt habitat voor doelsoorten worden gerekend. Het plan heeft geen invloed op de populatiegrootte, maar wel op de grootte van het leefgebied. Het leef- en foerageergebied van soorten die afhankelijk zijn van intensief gebruikte graslanden staat onder druk. Er kan daarom niet met zekerheid geconcludeerd worden dat er geen significante gevolgen optreden als gevolg van de verbreding van de A50. Het ruimtebeslag is om die reden beoordeeld als 'KANS op een significant negatief effect'.

Daarnaast is met behulp van het rekenmodel STACKS D+ bepaald of er sprake is van een toename van stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de weg op de aanwezige habitattypen. Uit de berekening blijkt dat negatieve effecten door stikstofdepositie zijn uitgesloten. Verdere effecten door verstoring (licht of geluid) en versnippering zijn ook uitgesloten.

In het akoestisch onderzoek is opgenomen in hoeverre het geluid belast oppervlak van het Natura 2000 gebied (Uiterwaarden Waal) en het EHS-gebied (de Waal) binnen 3 km aan weerszijden van de A50 verandert tussen de heersende situatie (2009), de toekomstige autonome situatie (2027) en de toekomstige situatie (2027) met verbreding.

Toenames van het geluid belaste oppervlak in relatie tot de totale oppervlakte van het Natura 2000 en de EHS gebied zijn niet aanwezig, waardoor geen significante gevolgen voor dit gebied levende vogel- en diersoorten of voor de heersende stilte zijn te verwachten. Maatregelen zijn niet noodzakelijk.

5.8.3 Maatregelen

Mitigerende maatregelen

In het natuurplan is vanwege de vernietiging, tijdelijke verstoring en versnippering van soorten en/of gebieden een voorstel uitgewerkt voor een aantal mitigerende en compenserende maatregelen, die behalve de soort tevens de beschermde habitattypen versterken. De volgende maatregelen zijn in dit Tracébesluit opgenomen.

- Het aanpassen van de verlichting conform het "Uitvoeringskader openbare verlichting" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Van de A-watergangen wordt 50% van de oevers voorzien van een natuurvriendelijke oever waarbij de helling van het talud niet flauwer dan 1:5 bedraagt.
- In knooppunt Valburg wordt de beplanting gefaseerd geveld en vindt tevens de aanplant gefaseerd plaats in verband met de aanwezige vleermuizen.
- De volgende onderdoorgangen onder de A50 worden geschikt gemaakt voor de passage van vleermuizen: Van Heemstraweg, Ir. van Stuivenbergweg, Dijkstraat en Tielsestraat.

Naast de bovengenoemde mitigerende maatregelen met een permanent en/of ruimtelijk effect worden er in het natuurplan diverse maatregelen genoemd waarmee in de uitvoering rekening zal worden gehouden.

Compenserende maatregelen

Flora- en faunawet

Het leefgebied van de knoflookpad, kamsalamander en poelkikker aan de westzijde van het zuidelijke talud van de bestaande Waalbrug wordt vernietigd. Om dit te compenseren zal aan de westzijde van het zuidelijke talud van de extra Waalburg tussen de Waaldijk en de Ir. Van Stuivenbergweg een compensatiegebied voor deze amfibieën worden ingericht. Het gaat hierbij om nieuw leefgebied en een voortplantingspoel.

Natuurbeschermingswet

Door de tracéverbreding wordt 2,6 hectare grasland ongeschikt als foerageergebied. Er is geen toeslag op het aantal hectares noodzakelijk gezien de korte ontwikkeltijd van de compensatie verplichting. De compensatieverplichting zal worden uitgevoerd voordat de ingreep plaatsvindt. De kwalitatieve compensatie-opgave bedraagt daarmee 2,6 hectare.

Boswet / kapverordening

Tussen Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV is de “Samenwerkingsovereenkomst uitvoering Boswet” gesloten. Hierin is bepaald dat alle beplantingen, in eigendom bij Rijkswaterstaat, vallen onder de herplantplicht conform de Boswet, voor zover er schade rest na herplant in de omgeving van de weg. Tevens is hierin aangegeven dat Rijkswaterstaat een bij het Bosschap geregistreerde bosbouwonderneming is zoals gesteld in artikel 15 derde lid van de Boswet.

De gemeentelijke kapvergunning geldt niet voor houtopstanden die vallen binnen de Boswet en zijn gelegen buiten de bebouwde kom met een oppervlakte van meer dan 10 are of een rijbeplanting van meer dan 20 bomen.

Saldering

In het kader van de Boswet is het noodzakelijk inzicht te geven in de hoeveelheden beplanting die geveld worden en de hoeveelheden die geplant gaan worden. Indien er meer geveld wordt dan aangeplant resteert een negatief saldo en indien er meer aangeplant wordt dan geveld ontstaat een positief saldo.

Er wordt in totaal 21,46 hectare geveld. Inclusief toeslag betreft het 21,66 hectare. De herplant en aanplant bedraagt in totaal 14,7 hectare. Hiermee bedraagt de herplantplicht in totaal 6,96 hectare. Het betreft 2,95 hectare in de gemeente Beuningen en 4,01 hectare in de gemeente Overbetuwe. Voor de compensatie van de 6,96 hectare bos wordt, in samenspraak met de gemeenten Beuningen en Overbetuwe, bekeken wat mogelijke zoekgebieden kunnen zijn.

5.9 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In 1992 hebben de Europese Ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ, dit wil zeggen in het bodemarchief.

Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden zorg gedragen dat de informatie die in de bodem zit, niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoek verplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Om behoud in situ als prioriteit te stellen, wordt gestreefd naar het volwaardig meewegen van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door dit aspect al vanaf het begin bij de planvorming te betrekken.

Als basis voor het Tracébesluit is een archeologisch inventariserend veldonderzoek⁸ uitgevoerd aan weerszijden van de A50. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Voor het plangebied was in een eerder stadium een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Aan verschillende vormelementen van het paleolandschap werd op deze kaart een archeologische verwachting toegekend. Meandergordels kregen daarbij een hoge verwachting, komgebieden een lage. Enkele gebieden ertussen in waren middelhoog gewaardeerd. Daarnaast was de aandacht gevestigd op het voorkomen van meerdere vindplaatsen op één locatie. Een voorbeeld hiervan kan een rivierduin zijn dat is afgedekt door oeverafzettingen van een meandergordel. In beide geomorfologische typen is de kans op archeologische resten hoog.

Voor de deelgebieden 7 en 10 is op basis van de resultaten van het booronderzoek een vervolgonderzoek aanbevolen. Voor de overige deelgebieden is geen aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk. Wat betreft de archeologie is daar geen belemmering om het terrein 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. De opdrachtnemer is verplicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag, zoals aangegeven in de Monumentenwet.

De deelgebieden 7 en 10 maken geen onderdeel uit van onderhavig plangebied, zodat nader archeologisch onderzoek in het kader van deze bestemmingsplanherziening niet aan de orde is.

Cultuurhistorie

Uit de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord blijkt dat de omvang van de wegverbreding dermate beperkt is, dat geen cultuurhistorische waarden aangetast worden. Ook de invloed op cultuurhistorisch waardevol gebied is gering.

Aan de westkant van knooppunt Ewijk ligt cultuurland dat sinds 1850 weinig veranderd is. Doordat de inrichting voor een groot deel binnen het knooppunt plaatsvindt, wordt dit gebied nauwelijks aangetast. In het kader van het Tracébesluit is aanvullend cultuurhistorisch onderzoek derhalve niet noodzakelijk.

5.10 Leidingen/ straalpaden

Over het hele traject worden kabels en leidingen verlegd of aangepast. Hierbij moet gedacht worden aan kruisende en langsliggende leidingen voor onder meer elektrici-

⁸ Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend Booronderzoek, Verbreding A50 tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ewijk (gem. Overbetuwe en gem. Beuningen), ADC, 19 maart 2008.

teit, water, gas en telecommunicatie. In alle gevallen betreft het geen hoofdtransportleidingen.

De benodigde aanpassingen worden in overleg met de eigenaren en beheerders van kabels en leidingen uitgewerkt en vastgesteld. Hierbij worden kabels en leidingen waar mogelijk gebundeld.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De verbreding van de A50 wordt aangelegd door het Rijk en wordt bekostigd uit de Rijksbegroting. Het Tracébesluit is daarmee economische uitvoerbaar.

Onderhavig bestemmingsplan maakt op zichzelf geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar vormt de wettelijk verplichte doorvertaling van het Tracébesluit in een bestemmingsplan. De kosten voor het opstellen van onderhavig bestemmingsplan, alsmede de kosten als gevolg van de bestemmingsplanprocedure komen voor rekening van de gemeente. Met deze kosten is rekening gehouden in de gemeentelijke begroting.

De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

6.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Er is één zienswijze ingediend door de Vereniging Vrijwillig Landschapsbeheer Beuningen ingediend. Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast. De reactie is op 24 september 2012 ontvangen binnen de termijn en op grond daarvan ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan op basis van de toelichting, de regels en de plankaart.

Zienswijzen ten aanzien van de toelichting:

- a Reclamant geeft aan dat in het bestemmingsplan onterecht staat aangegeven dat de gronden de bestemming 'Verkeer' of 'Agrarisch' hebben.
 - De gronden tussen de Dijk en de Ingenieur van Stuivenbergweg begrenst door de grens van het Tracébesluit en de vigerende bestemming 'Verkeer' hebben de bestemming 'Natuur – 1'.
 - De gronden tussen de Van Heemstraweg en de Ingenieur van Stuivenbergweg begrenst door de grens van het Tracébesluit en de vigerende bestemming 'Verkeer' hebben de bestemming 'Bos'.
 - De gronden in de uiterwaarden begrensd door de grens van het Tracébesluit en de vigerende bestemming 'Verkeer' hebben de bestemming 'Natuur – 2'.

- b Er wordt volgens de reclamant nergens ingegaan op de aanwezigheid van de natuurwaarden in het plangebied (o.a. kamsalamander en knoflookpad). De stroken bos fungeren namelijk onder meer als leef-, overwinter- en broedgebied. Deel van het gebied valt zelfs onder de EHS en in het inventarisatierapport van RAVON (onderdeel van het Tracébesluit) wordt dit uitvoerig beschreven en worden er mitigerende maatregelen genoemd die ook in het bestemmingsplan dienen te worden toegelicht (o.a. in de paragrafen over de bestaande en toekomstige situatie en in de paragraaf over ecologie).
- c Er is in de toelichting geen argumentatie opgenomen waarom de eerder besproken gebieden niet verplicht een dubbelbestemming opgelegd krijgen.
- d Er wordt in de watertoets niet ingegaan op het grote belang van de uiterwaard voor berging en afvoer van Waalwater;
- e In paragraaf 5.8 'Ecologie' wordt niet verwezen naar het rapport van RAVON.

Zienswijze ten aanzien van de regels:

Reclamant geeft aan dat dubbelbestemmingen ontbreken voor gebieden die in punt a. genoemd zijn. Het compensatiegebied dient enkel de bestemming 'Natuur – 1' te behouden. Hier is geen sprake van een verkeersdoelstelling.

Zienswijze ten aanzien van de plankaart:

Reclamant geeft aan dat bovenstaande opmerkingen ook op de plankaart verwerkt dienen te worden.

Reactie gemeente

Zienswijzen ten aanzien van de toelichting:

- f Het is juist dat delen van het plangebied in het geldende bestemmingsplan Buitengebied de bestemmingen Natuur – 1, Natuur – 2 en Bos hebben. Deels geldt ook de bestemming 'Water'. Paragraaf 1.3 van de toelichting zal dienovereenkomstig worden aangepast;
- g In paragraaf 5.8.3 van de toelichting zijn de mitigerende en compenserende maatregelen reeds genoemd. Aanvullend zal, conform de wens van reclamant in hoofdstuk 2 een korte beschrijving worden gegeven van de huidige natuurwaarden en toekomstige inrichting in relatie tot deze natuurwaarden;
- h Conform de Tracéwet geldt de wettelijke verplichting om een bestemmingsplan conform het Tracébesluit vast te stellen. Op de kaarten behorende bij het Tracébesluit is de begrenzing van het Tracébesluit aangegeven als 'Grens TB A50 Ewijk-Valburg tevens aanduiding verkeersdoeleinden'. Deze begrenzing is in het ontwerpbestemmingsplan Tracébesluit A50 dan ook vertaald in een bestemming 'Verkeer'. Deze wijze van bestemmen biedt, naast de realisatie van de maatregelen uit het tracébesluit, planologisch gezien de mogelijkheid om de gronden binnen het plangebied geheel te verharderen. De redenering van reclamant dat ter bescherming van de aanwezige (natuur-)waarden alsmede de realisatie van het compensatiegebied een dubbelbestemming zou moeten worden opgenomen kan deels worden gevolgd, in die zin dat het niet wenselijk is dat deze gronden verhard worden ten behoeve van verkeersdoeleinden verband houdende met het Tracébesluit. Om die reden worden de genoemde gronden (e.e.a. met inachtneming van de afwijkings- en flexibiliteitsbepalingen in het Tracébesluit ten aanzien van de breedte van het te verharderen tracé) conform de vigerende situatie bestemd en wordt daarbij, om zoveel mogelijk overeenkomstig het Tracébesluit te bestemmen, de aanduiding 'ver-

keer' opgenomen. Met de bij de betreffende bestemmingen (Bos, Natuur – 1 etc.) opgenomen 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' wordt daarbij tevens voorkomen dat ongewenste verhardingen bij direct recht mogelijk zijn;

- i Dat klopt. Dit is ook niet zozeer relevant in het kader van onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan betreft de planologische verankering van het Tracébesluit. In het kader van het Tracébesluit is een m.e.r. procedure gevolgd. Als onderdeel van de trajectnota/MER A50 is het proces van de watertoets doorlopen. Hierin is het door reclamant genoemde grote belang van de uiterwaard voor de berging en afvoer van Waalwater niet specifiek benoemd. Overigens blijven de uiterwaarden permanent onder de brug gehandhaafd, waardoor de ontwikkeling ook geen invloed heeft op de bergings- en afvoercapaciteit;
- j Het rapport van Stichting RAVON heeft alleen betrekking op hun kennisgebied, te weten Reptielen, Amfibieën en Vissen. Het inventarisatierapport van RAVON is gebruikt om de huidige natuurwaarden op dit gebied te onderzoeken en heeft daarmee als onderlegger gediend voor de in het kader van het Tracébesluit benodigde compensatie en mitigatie voor deze soorten. In die hoedanigheid heeft onder andere het rapport van RAVON aan de basis gestaan van het Natuurplan. Het Natuurplan is alomvattend en heeft niet alleen betrekking op de door RAVON onderzochte soorten. Om die reden is ook het Natuurplan opgenomen als bijlage bij het Tracébesluit. Desondanks zal in de paragraaf 'Ecologie' kort worden verwezen naar het rapport van RAVON.

Zienswijze ten aanzien van de regels:

De regels worden aangepast aan hetgeen is gesteld onder c. Dit houdt in dat de vigerende bestemmingen 'Bos', 'Natuur – 1', 'Natuur – 2', 'Water' en 'Water – Krib' worden toegevoegd, alsmede de dubbelbestemmingen 'Waterstaat – Stroomvoerend' en 'Waterstaat – Waterkering'. Voor de inhoud van deze bestemmingen wordt aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan Buitengebied. Ter voldoening aan het bepaalde in het Tracébesluit wordt, behoudens het compensatiegebied, tevens de aanduiding 'verkeer' opgenomen. Met de bij de betreffende bestemmingen (Bos, Natuur – 1 etc.) opgenomen 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' wordt echter voorkomen dat ongewenste verhardingen bij direct recht mogelijk zijn

Zienswijze ten aanzien van de plankaart (verbeelding):

De verbeelding zal worden aangepast aan de wijzigingen in de regels. Dit houdt in dat aan het compensatiegebied de bestemming 'Natuur – 1' wordt toegekend, een en ander conform de huidige situatie.

Voor de overige benoemde gebieden blijft eveneens de vigerende bestemming gehandhaafd (een en ander met inachtneming van de afwijkings- en flexibiliteitsbepalingen in het tracébesluit), waarbij tevens de aanduiding 'verkeer' wordt opgenomen. Het is niet wenselijk het plangebied nog gedetailleerder te bestemmen omdat de uitvoering van het Tracébesluit niet belemmerd mag worden.

6.3 Overleg

Een concept van het bestemmingsplan is aan Rijkswaterstaat opgestuurd. Op 12 juni 2012 heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat het bestemmingsplan overeenkomt met het Tracébesluit.