



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Wijzigingsplan | Toelichting

Snelfietsroute F15, Huis Rijswijk

Gemeente Duiven

Datum: 17 september 2019

Projectnummer: 170333.01

ID: NL.IMRO.0226.WPBUITENGEBIED021-VS01

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Tracébesluit A15	6
2.2	Snelfietsroute F15	7
2.3	Het plan	12
3	Beleidskader	13
3.1	Algemeen	13
3.2	Toepassen wijzigingsbevoegdheid	13
3.3	Rijksbeleid	14
3.4	Provinciaal beleid	16
3.5	Regionaal beleid	18
3.6	Gemeentelijk beleid	19
4	Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1	Bodem	21
4.2	Niet-gesprongen explosieven	22
4.3	Natuur	22
4.4	Bedrijven en milieuzonering	23
4.5	Geur	24
4.6	Geluid	25
4.7	Luchtkwaliteit	25
4.8	Externe veiligheid	27
4.9	Water	29
4.10	Archeologie	33
4.11	Cultuurhistorie	34
4.12	Verkeer en parkeren	35
5	Wijze van bestemmen	36
5.1	Inleiding	36
5.2	Algemene toelichting op de verbeelding	36
5.3	Algemene toelichting op de regels	36
5.4	Toelichting regels wijzigingsplan	36

6	Uitvoerbaarheid	38
6.1	Economische uitvoerbaarheid	38
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
6.3	Procedure	39

Bijlagen

- Bijlage 1: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 2: Quick scan natuur
- Bijlage 3: Archeologisch vooronderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Met de doortrekking van de rijksweg A15 van Ressen naar Oudbroeken (A12) en de verbinding over het Pannerdensch Kanaal doet zich de kans voor om langs de nieuwe A15 in de gemeenten Lingewaard en Duiven een snelfietsroute aan te leggen. Deze nieuwe route verbindt daarmee de snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers en wordt de snelfietsroute F15 genoemd.

Voor het project ViA15, waar het doortrekken van de autosnelweg A15 toebehoort, is een Tracébesluit genomen. Enkele deelgebieden van het tracé van de snelfietsroute F15 zijn binnen dit Tracébesluit meegenomen. Voor de delen, die buiten de begrenzing van het Tracébesluit vallen, en de delen die niet als maatregel in het besluit zijn meegenomen, is door de gemeenten Lingewaard en Duiven een bestemmingsplanherziening doorgevoerd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' is reeds gesproken over het realiseren van een optimalisatie in het tracé ter hoogte van 'Huis Rijswijk' te Groessen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is geconcludeerd dat dit nader onderzoek vergt en daarom is voor deze gronden een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Duiven is nu voornemens gebruik te maken van deze wijzigingsbevoegdheid om zo de gewenste optimalisatie juridisch-planologisch mogelijk te maken. Met voorliggend wijzigingsplan wordt gebruik gemaakt van deze bevoegdheid om zodoende ter plaatse te kunnen voorzien in het juiste juridisch-planologische kader voor de ontwikkeling.

1.2 Ligging plangebied

Aan de Rijswijksestraat 2 te Groessen bevindt zich 'Huis Rijswijk'. De voorgenomen optimalisatie in het tracé van de snelfietsroute bevindt zich ten noordwesten van Huis Rijswijk. De globale ligging van het plangebied is in de navolgende afbeelding weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de afbeelding behorende bij dit wijzigingsplan.



Globale ligging en begrenzing van het plangebied (geel aangeduid) in relatie tot haar omgeving (Bron: PDOK viewer).

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15'. Dit plan is op 25 september 2018 door de gemeenteraad van Duiven vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse in de bestemming 'Agrarisch'.



Uitsnede juridisch-planologische situatie plangebied (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl).

De bestemming Agrarisch' staat ter plaatse onder andere de uitoefening van een grondgebonden agrarisch bedrijf of grondgebonden veehouderij toe. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor extensief recreatief medegebruik met bijbehorende wegen en (fiets-)paden, water en voorzieningen voor de waterhuishouding en de bestaande nutsvoorzieningen met bijbehorende, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ontsluitingsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Ter plaatse zijn als gevolg van het ontbreken van een bouwvlak enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde in de vorm van erf- en perceelafscheidings met een bouwhoogte van maximaal 2 meter.

Naast de agrarische bestemming gelden ter plaatse ook een aantal dubbelbestemmingen, namelijk 'Waarde - Hoge archeologische verwachting', 'Waarde - Middelmatische archeologische verwachting' en 'Leiding - Gas'.

Tot slot is het plangebied voorzien van de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied'. In artikel 15.1 van het bestemmingsplan is geregeld dat burgemeester en wethouders ter plaatse van deze aanduiding, onder voorwaarden, de bestemming kunnen wijzigen naar 'Verkeer'. In paragraaf 3.2 wordt getoetst aan de wijzigingsregels zoals genoemd in artikel 15.1 van het bestemmingsplan.

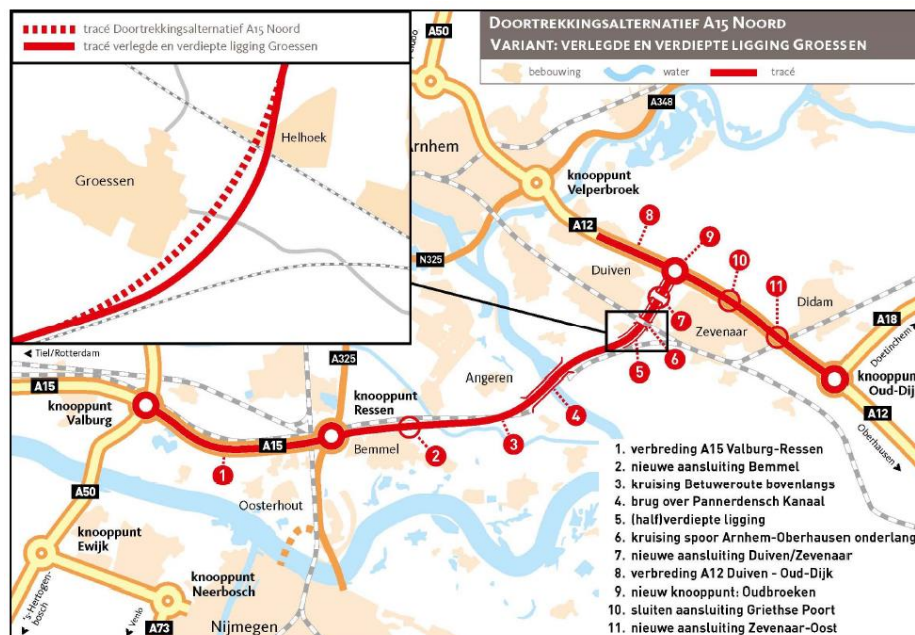
1.4 Leeswijzer

Voorliggende toelichting is opgebouwd uit 6 hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het Tracébesluit en komt de planbeschrijving aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de toets aan het beleidskader weergegeven, waarna in hoofdstuk 4 de haalbaarheid van het plan aangetoond wordt voor wat betreft milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische planopzet en hoofdstuk 6 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Planbeschrijving

2.1 Tracébesluit A15

De rijksweg A15 is een belangrijke verbindingroute tussen Rotterdam, het oosten van Nederland en Duitsland. De A15 stopt momenteel net voorbij knooppunt Ressen, ter hoogte van de kern Bommel in de gemeente Lingewaard. Het (auto)verkeer op de A15 dat richting Duitsland wil, moet hierdoor via de A50 en A12 in noordelijke richting rijden. Deze verkeersroute levert verkeersproblemen op vanwege de slechte doorstroming. Daarbij komt dat deze route momenteel niet robuust is. Dit geldt ook voor de doorstroming vanuit Duitsland richting Arnhem. Bij een incident op de A50 of A12 is er immers geen volwaardig alternatieve route voor het verkeer. Met het doortrekken van de A15 bij Ressen richting de A12 bij Oudbroeken hoeft het oost-west verkeer niet meer richting noordelijke richting te reizen. Dit vergroot de robuustheid, doorstroming en capaciteit van de weg. De doortrekking van de rijksweg A15 maakt onderdeel uit van het project ViA15. Om het project ViA15 te kunnen realiseren is op grond van de Tracéwet door de minister van Infrastructuur en Milieu op 8 maart 2017 het Tracébesluit 'A12/A15 Ressen-Oudbroeken' genomen. Dit Tracébesluit zal nadat het onherroepelijk is geworden, worden vertaald in een bestemmingsplan in een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure. Navolgende afbeelding geeft de doortrekking van de A15 naar de A12 globaal weer.



Route project ViA15 (Bron: Tracébesluit ViA15).

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid per auto geldt dat de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven ook de bereikbaarheid van het woonwerkverkeer per fiets wil verbeteren. Daartoe is het plan opgesteld om parallel aan de doortrekking van de rijksweg A15 een snelfietsroute aan te leggen tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Deze snelfietsroute vormt een verbinding tussen de snelfietspaden tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad) en tussen Arnhem en Zevenaar (De Liemers). Hierdoor ontstaan in de regio kortere, efficiëntere fietsafstanden.

De rijksweg en de snelfietsroute zullen in samenhang worden gerealiseerd. Planologisch gezien worden beide projecten echter deels los van elkaar getrokken. Het Tracébesluit voorziet in het juridisch-planologische kader voor de rijksweg en delen van de snelfietsroute. Voor de overige delen van de snelfietsroute is het benodigde juridisch-planologische kader geregeld via bestemmingsplanherzieningen of wordt gebruik gemaakt van reeds bestaande fietsinfrastructuur. Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' is de snelfietsroute, daar waar het buiten de reikwijdte van het Tracébesluit viel en er geen gebruik gemaakt kan worden van bestaande fietsinfrastructuur, reeds juridisch-planologisch mogelijk gemaakt, zodat de snelfietsroute en de snelweg in nauwe samenhang kunnen worden gerealiseerd.

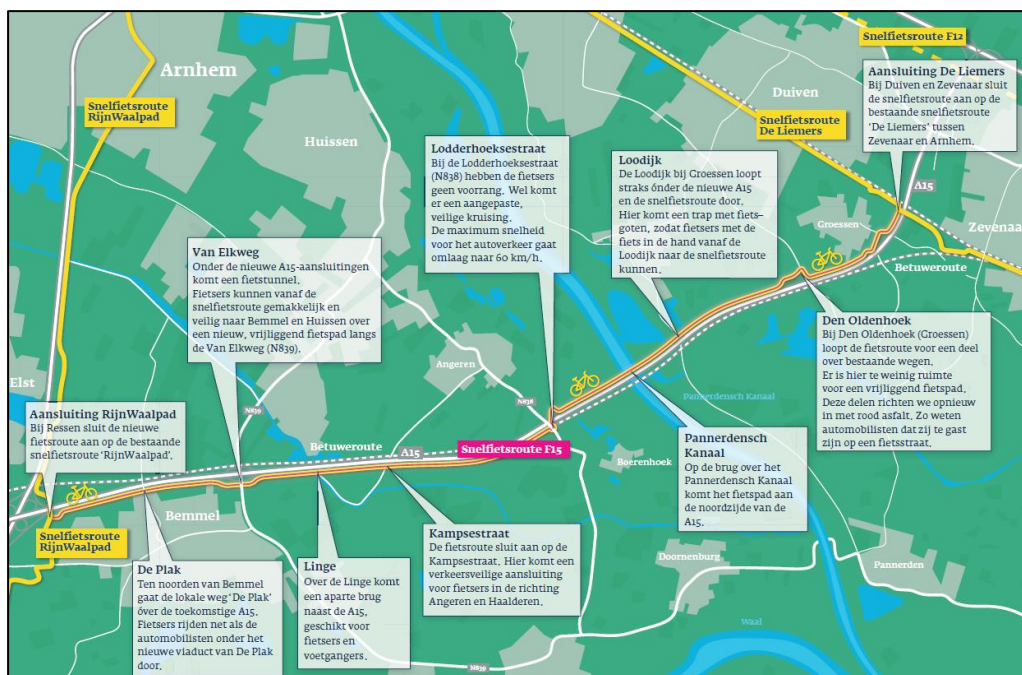
2.2 Snelfietsroute F15

Het tracé

Zo min mogelijk gehinderd door kruispunten, verkeerslichten of andere obstakels moeten snelfietsroutes het fietsen sneller en efficiënter maken. Gelderland loopt in Nederland voorop met de aanleg van snelfietsroutes. Zo zijn dergelijke fietspaden momenteel al te vinden tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad) en tussen Arnhem en Zevenaar (De Liemers). Met de aanleg van de snelfietsroute F15 tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven worden de snelfietspaden RijnWaalpad en De Liemers met elkaar verbonden. Navolgende afbeelding geeft een overzicht van de diverse (geplande) snelfietsroutes in Gelderland. De snelfietsroute F15 is in nauwe samenwerking en in goed overleg tussen het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven tot stand gekomen.

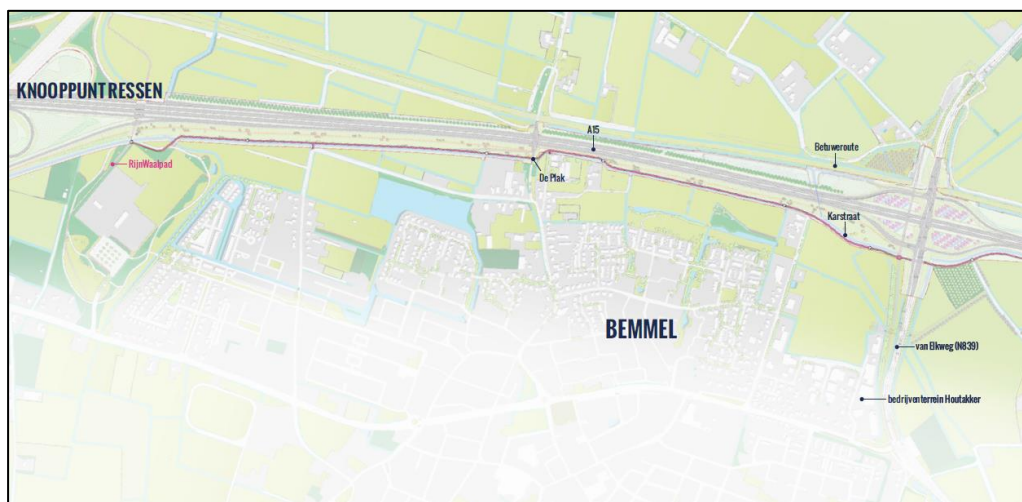


Snelfietsroutes in Gelderland waarbij de snelfietsroute F15 globaal groen is omcirkeld (Bron: Volkskrant).



Het tracé van de snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

De snelfietsroute sluit in het westen aan op het RijnWaalpad, ten noorden van de kern Bommel in de gemeente Lingewaard. Het eerste deel van de snelfietsroute gaat door Park Lingezen, waarna de snelfietsroute via De Plak en de Karstraat de Van Elkweg (N839) oversteekt.



Uitsnede tracé snelfietsroute A15 (Bron: Provincie Gelderland).

Vervolgens zal de snelfietsroute de rivier de Linge oversteken richting de Kampsestraat en het Veld te Angeren. Voor de oversteek wordt een aparte brug gerealiseerd, geschikt voor fietsers en voetgangers. Bij de Kampsestraat zal een verkeersveilige aansluiting voor het fietsverkeer worden aangelegd.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Daarna loopt het tracé verder ten zuiden van de kern Angeren en zal het via de Lodderhoeksestraat het Pannerdensch Kanaal oversteken richting de gemeente Duiven. Bij de Lodderhoeksestraat zal een verkeersveilig kruispunt voor het fietsverkeer mogelijk worden gemaakt. De oversteek van het Pannerdensch Kanaal gebeurt met een fietspad aan de noordzijde van de brug.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Na de oversteek van het Pannerdensch Kanaal zal de Loodijk bij Groessen (gemeente Duiven) straks ónder de nieuwe A15 en de snelfietsroute door lopen. Met een trap met fietsgoten wordt het mogelijk om vanuit dit recreatief fietspad aan te sluiten op de snelfietsroute. De snelfietsroute loopt vanuit het Kanaal verder over Vossendel en Den Oldenhoek naar de Schraleweidsestraat. Bij Den Oldenhoek zal deels gebruikt gemaakt worden van bestaande wegen. Deze wegen worden ingericht als fietsstraat door deze te voorzien van rood asfalt. Auto's zijn hier dus te gast.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Tenslotte loopt de snelfietsroute ten zuiden van de kern Groessen, waar het vervolgens aansluit op de snelfietsroute De Liemers.



Uitsnede tracé snelfietsroute F15 (Bron: Provincie Gelderland).

Verhouding tot het Tracébesluit

Het tracé van de snelfietsroute F15 is onder te verdelen in een viertal categorieën:

- 1 De delen van het tracé die zijn opgenomen in het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15).
- 2 De delen van het tracé die binnen de grenzen van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen, maar niet als maatregel zijn opgenomen in het Tracébesluit en in het maatregelvlak Landschappelijke inpassing en zo nodig nog planologisch ingepast moeten worden.
- 3 De delen van het tracé die buiten de begrenzing van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen en in een bestemmingsplan geregeld moeten worden.
- 4 De delen die buiten de begrenzing van het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) liggen en reeds planologisch als fietspad of -route in een bestemmingsplan zijn verankerd.

Voor de delen van het tracé, die buiten de begrenzing van het Tracébesluit vallen of die niet als maatregel in het besluit zijn meegenomen, gold dat deze nog juridisch-planologisch ingepast moesten worden. Ook de uitgevoerde onderzoeken in het kader van het Tracébesluit hielden geen rekening gehouden met de ontwikkeling van deze gronden als snelfietsroute. Daarom was het voor de categorieën 2 en 3 noodzakelijk om het juiste juridisch-planologische kader op te stellen zodat de realisatie van de snelfietsroute mogelijk is. Dit betekent echter niet dat de snelfietsroute strijdig is met het genomen Tracébesluit. Het benodigde juridisch-planologische kader is met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' gerealiseerd.

Huidige juridisch-planologische situatie tracé F15 ter hoogte van het plangebied

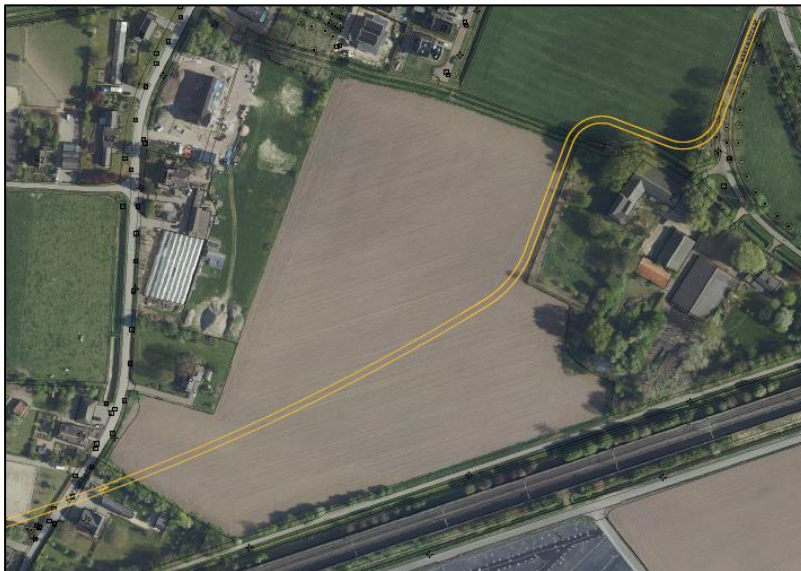
Op basis van het Tracébesluit en het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' loopt het tracé van de snelfietsroute vanuit de Kerkakkers parallel aan de nieuwe rijksweg. Ter hoogte van Huis Rijswijk (Rijswijksestraat 2 te Groessen) maakt de snelfietsroute een bocht om het rijksmonument heen. De snelfietsroute komt hier ten westen en noorden van Huis Rijswijk te liggen, waarna het aansluit op de bestaande Rijswijksestraat.



Uitsnede huidig tracé snelfietsroute F15 (Bron: SAB).

2.3 Het plan

Met voorliggend wijzigingsplan is een optimalisatie van het tracé van de snelfietsroute F15 beoogd. Het gaat om een nieuwe ligging van de 'bocht' rondom Huis Rijswijk. In het huidige tracé loopt deze bocht grotendeels over de gronden van het rijksmonument. In de beoogde situatie wordt de bocht verder naar het westen en noorden gebracht, waardoor het tracé van de snelfietsroute buiten de perceelsgrenzen van Huis Rijswijk komt te liggen. Door deze optimalisatie krijgt rijksmonument Huis Rijswijk een verbeterde en toekomstbestendige inpassing, zonder dat de bereikbaarheid en het gebruik van de snelfietsroute ingrijpend wordt gewijzigd. Zo ontstaat er op het perceel ruimte om de waterstructuur en erfbeplanting verder te versterken. De feitelijke landschappelijke inpassing van dit deel van de snelfietsroute is voorzien in de inpassing van de A15. Voor de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de reeds voorziene inpassingsmaatregelen in het kader van het Tracébesluit A15/A12.



Uitsnede beoogd tracé snelfietsroute F15 (Bron: SAB).



Verschil huidig (groen omlijnd) en beoogd tracé (zwart omlijnd) snelfietsroute F15 met daarop de grenzen van het Tracébesluit (rood gestippeld) weergegeven (Bron: SAB).

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

In voorliggend plan wordt gebruik gemaakt van een wijzigingsbevoegdheid uit het vigerende bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15'. Aan de wijzigingsvoorwaarden uit het bestemmingsplan wordt in de navolgende paragraaf getoetst. Tenslotte wordt het initiatief getoetst aan het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Toepassen wijzigingsbevoegdheid

Het college van burgemeester en wethouders is ingevolge artikel 15.1 van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' bevoegd om met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid conform artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening de bestemming van de gronden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied' te wijzigen in de bestemming 'Verkeer', mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
In deze toelichting is uiteengezet dat de ontwikkeling niet leidt tot een onevenredige aantasting van belangen en gebruikers van omliggende gronden.
- b het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad;
De snelfietsroute wordt zo veel mogelijk geïntegreerd en gecombineerd met de ontwikkeling van de rijksweg A15. Tevens wordt de snelfietsroute op een dusdanige wijze aangekleed en ingericht dat rekening wordt gehouden met de landschappelijke kenmerken waarbinnen het tracé zich bevindt. Met voorliggend plan wordt het tracé van de snelfietsroute geoptimaliseerd én wordt een verbeterde en toekomstige inpassing van rijksmonument Huis Rijswijk bewerkstelligd. Daarbij komt dat het plangebied wordt voorzien met de aanduiding 'langzaam verkeer', zodat autoverkeer ter plaatse niet is toegestaan. Daarmee wordt met de realisatie van voorliggend plan rekening gehouden met het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheid.
- c er wordt voorzien in een gebiedseigen landschappelijke inpassing;
De feitelijke landschappelijke inpassing van dit deel van de snelfietsroute is voorzien in de inpassing van de A15 / Huis Rijswijk. Voor de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de reeds voorziene inpassingsmaatregelen in het kader van het Tracébesluit A15/A12.
- d de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan moet zijn gewaarborgd, in verband waarmee in elk geval aangetoond moet worden:
 - 1 dat bodemsanering niet noodzakelijk is dan wel vóór uitvoering van het wijzigingsplan zal plaatsvinden;

In paragraaf 4.1 van deze toelichting wordt de ontwikkeling getoetst aan het aspect bodem. Daaruit blijkt dat het aspect bodem in voorliggende situatie voldoende is gewaarborgd.

- 2 dat geen onevenredige aantasting van aan de grond eigen zijnde archeologische waarden zal plaatsvinden dan wel geen ingrepen in de bodem zullen worden verricht;

In paragraaf 4.10 van deze toelichting wordt de ontwikkeling getoetst aan het aspect archeologie. Daaruit blijkt dat het plan niet leidt tot een onevenredige aantasting van aan de grond eigen zijnde archeologische waarden.

- 3 dat het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is.

In paragraaf 6.1 van deze toelichting wordt de economische uitvoerbaarheid van dit plan besproken. Daaruit blijkt dat dit wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is.

Geconcludeerd wordt dat het voorliggende wijzigingsplan aan de voorwaarden voldoet zoals deze in het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15' zijn opgenomen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Duiven kan daarmee toepassing geven aan de wijzigingsbevoegdheid.

3.3 Rijksbeleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

In de SVIR is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a) het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b) het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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.

Toetsing

Als gevolg van de realisatie van de snelfietsroute F15 ontstaat er een directe fietsverbinding tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Aangezien voorliggend plan een bijdrage levert aan een optimalisatie van het tracé van de snelfietsroute draagt het plan bij aan het tweede hoofddoel van de SVIR: het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Het wordt immers mogelijk om zonder al te veel kruispunten, verkeerslichten en andere obstakels sneller en efficiënter per fiets tussen de gemeenten te reizen. Bovendien ontstaat er nu een verbinding tussen de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers.

Eén van de nationale belangen uit het Barro heeft betrekking op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Een hoofdweg is een auto- of autosnelweg van nationaal belang. De doortrekking van de rijksweg A15 kan worden gezien als een ontwikkeling van een hoofdweg. Dit geldt echter niet voor de realisatie van de snelfietsroute F15 waar voorliggend plan betrekking op heeft.

Het plan is daarom niet in strijd met de SVIR en het Barro.

3.3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Toetsing

Uit jurisprudentie¹ blijkt dat de realisatie van een verbindingsweg niet wordt aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor voorliggend plan is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook niet vereist.

Conclusie

Onderhavig plan is in overeenstemming met het Rijksbeleid.

¹ Zie hiervoor ook de uitspraak van de ABRvS d.d. 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:448).

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 Omgevingsvisie en –verordening Gelderland

Op 11 november 2015 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland gewijzigd vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken:

- Een duurzame economische structuurversterking. Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van ‘groei’ en meer in termen van ‘beheer en ontwikkeling van het bestaande’.
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Dit doel betekent vooral:
 - ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
 - zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
 - een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
 - een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau;
- mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling;
- divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, wonen, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

Toetsing

Raadpleging van de digitale versie van de Omgevingsvisie en -verordening wijst uit dat de gronden van het plangebied geen provinciale thema's raken. De provinciale Omgevingsvisie en -verordening vormen daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

3.4.2 Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe gebouwen staat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik centraal. Met deze ladder wordt een transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Het gaat om het tijdig afwegen van kansen en mogelijkheden om bestaande gebouwen te benutten bij overwegingen van nieuwe bebouwing. Een goede afweging volgens de ladder vraagt om kennis van de bestaande voorraad. Gekoppeld daaraan zijn er vragen over de opgaven en kwaliteiten in een gebied:

- Past de ontwikkeling bij de doelen in Gelderland? Zo ja:
- Hoe voegt de ontwikkeling extra kwaliteit toe aan een gebied?

Als juridische basis gebruikt de provincie de ladder voor duurzame verstedelijking die het Rijk heeft vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Elke ruimtelijke ontwikkeling dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling dienen gemeenten volgens de rijksladder aan de hand van drie stappen de locatiekeuze te motiveren. Deze rijksladder is van provinciaal belang. Aangezien de juridische borging van de ladder al geregeld is in het Bro, heeft de provincie de ladder niet nogmaals opgenomen in de provinciale omgevingsverordening. De Gelderse ladder is daarentegen wel opgenomen in de Omgevingsvisie en biedt op enkele aspecten een aanvulling op de rijksladder.

Toetsing

Voorliggend plan is in paragraaf 3.3.2 reeds getoetst aan de rijksladder. Ten aanzien van de rijksladder geeft de provincie Gelderland met haar Gelderse ladder extra richting op het gebied van duurzaam ruimtegebruik. Daarbij vraagt de provincie om extra aandacht voor het toevoegen van kwaliteit aan de leefomgeving. De provincie acht het van belang dat er een goede match ontstaat tussen de kwaliteiten van het ruimtelijk initiatief en de kwaliteiten van de locatie en het omliggende gebied.

De feitelijke landschappelijke inpassing van dit deel van de snelfietsroute is voorzien in de inpassing van de A15 / Huis Rijswijk. Voor de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de reeds voorziene inpassingsmaatregelen in het kader van het Tracébesluit A15/A12.

Conclusie

Onderhavig plan is niet in strijd met het provinciaal beleid.

3.5 Regionaal beleid

3.5.1 Ruimtelijk kwaliteitskader en ruimtelijk kwaliteitsplan Regiovoorstel A15/A12

Dit document betreft het voorstel van de regio voor een zorgvuldige inpassing van de rijksweg A15-A12. Provincie Gelderland en de gemeenten Duiven, Overbetuwe, Lingewaard en Zevenaar hebben (in overleg met de waterschappen) gezamenlijk geformuleerd 'wat' hiervoor van wezenlijk belang is en op 'welke wijze' dit in een goede onderlinge samenhang gerealiseerd kan worden. Het omvat een ruimtelijk kwaliteitskader (RKK) en een ruimtelijk kwaliteitsplan (RKP) voor de inpassing van de rijksweg A15-A12. Het ruimtelijk kwaliteitskader is een inventarisatie, een analyse van en een studie naar de onderlinge samenhang tussen de ruimtelijk-functionele structuren en de gebiedseigenkenmerken van het landschap. Het ruimtelijk kwaliteitsplan betreft een optimalisatie van het ViA15 ontwerp en de aansluitingen met het omliggend gebied. De ligging van het tracé en de daarbij behorende onderzoeken zijn uitgangspunt geweest. Het ruimtelijke kwaliteitsplan, een zodanig ontwerp, dat elke structuur optimaal functioneert en structuren elkaar versterken, gericht op een aange naam leefmilieu. Het document richt zich op het bereiken van een goede en samenhangende inpassing van het project A15 / A12, zodanig dat er sprake is van een goede aansluiting in alle opzichten met het omliggend leefgebied. Het is het voorstel van de Regio voor de optimalisatie van, en een noodzakelijke aanvulling, voor de inpassing van het project rijksweg A15-A12.

Toetsing

Het ruimtelijk kwaliteitskader bevat naast een beschrijving van de kernkwaliteiten op het gebied van landschap, water, ecologie en cultuurhistorie een aantal gebiedsopgaven waarmee in het ontwerp en de realisatiefase van de snelweg rekening mee moet worden gehouden. Eén van de gebiedsopgaven uit het ruimtelijk kwaliteitskader heeft betrekking op het plangebied. Het gaat om de open kom tussen Duiven en Zevenaar. Hier geldt dat de aansluitingen op de bestaande infrastructuur zorgvuldig dienen plaats te vinden zodat de open groene ruimte wordt gerespecteerd en er geen barrièrewerking optreedt. Deze opgave is van belang voor de verdere inrichting van het plangebied.

De feitelijke landschappelijke inpassing van dit deel van de snelfietsroute is voorzien in de inpassing van de A15. Voor de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de reeds voorziene inpassingsmaatregelen in het kader van het Tracébesluit A15/A12.

Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het regionale beleid.

3.6 Gemeentelijk beleid

3.6.1 Structuurvisie Duiven 2015

De Structuurvisie Duiven 2015 is op 28 september 2015 door de gemeenteraad van Duiven vastgesteld. Hierin geeft de gemeente Duiven de ontwikkelingsrichting en de ruimtelijke kaders die de gemeente hanteert bij het afwegen van initiatieven. In de structuurvisie worden een aantal bijzondere waarden getypeerd, die aangeven dat Duiven verschillende gezichten heeft. Het samenspel van deze gezichten maakt dat Duiven een uniek karakter heeft:

- landschap: Duiven als landschappelijk bijzonder gebied;
- wonen: kern Duiven als verstedelijkt dorp;
- economie: Duiven als economische groeikern;
- landbouw: Duiven als agrarische gemeente;
- infrastructuur: Duiven centrale spin in het web van (inter)nationale infrastructuur;
- klimaat: Duiven als voorbeeld én stimulator van duurzame energie;
- cultuurhistorie: Duiven als cultuurhistorisch waardevolle gemeente.

Toetsing

Op het gebied van infrastructuur bevat de structuurvisie meerdere doelen. Eén van de doelen is meer mensen op de fiets krijgen. Om mensen op de fiets te krijgen moet fietsen daadwerkelijk aantrekkelijker worden. Dit wil men niet alleen bereiken door meer verbindingen te realiseren, maar ook door veilige fietsroutes en een goede vormgeving. Met het aanleggen van hoogwaardige snelfietsroutes tussen woon-, werk- en schoollocaties én het verbeteren van de veiligheid, aantrekkelijkheid en directheid van het fietsnetwerk binnen de gemeente probeert de gemeente het fietsgebruik dus te stimuleren. De realisatie van de snelfietsroute F15 past dan ook binnen de doelstellingen van de structuurvisie van de gemeente Duiven.

3.6.2 Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026

Het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026 bevat het actuele verkeersbeleidskader voor de gemeente Duiven. Het plan geeft aan welke maatregelen nodig zijn om Duiven bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het mobiliteitsplan ziet de volgende kernopgaven:

- Meer ruimte voor fiets, voetgangers en duurzame mobiliteit.
- Pas hoofdstructuren aan op de doortrekking A15 en verbreding A12.
- Zet in op heldere lokale hoofdstructuren Duiven.
- Aanpak verkeersveiligheid naar gebieden en doelgroepen.
- Garanderen bereikbaarheid regionale bedrijventerreinen voor alle modaliteiten.
- Leefbare en aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren.
- Veranderen overheid: samen met de buurt.
- Schone luchten zo min mogelijk geluidshinder.

Toetsing

Op het gebied van fietsen wordt in Duiven steeds meer, sneller en over grotere afstanden gefietst. Er is daarom ook behoefte aan bredere herkenbare fietsinfrastructuur die de doorstroming en veiligheid van de fietser bevordert. Dit gebeurt in de provincie en in de regio onder andere met het aanleggen van snelfietsroutes. Momenteel kent de gemeente Duiven al de snelfietsroute De Liemers. Daarnaast werkt de ge-

meente aan een tweede snelfietsroute die ten noorden loopt van de kern Duiven. Ook de snelfietsroute F15 is opgenomen als één van de projecten binnen het Mobiliteitsplan van de gemeente Duiven. Voor Duiven zorgt deze nieuwe verbinding voor fietsrotemogelijkheden richting de gemeente Lingewaard en verder richting Nijmegen en/of Arnhem-Zuid. Dit is niet alleen een aantrekkelijke ontwikkeling voor woonwerkfietsverkeer, ook voor recreatieve routes in het buitengebied van Duiven biedt dit kansen. Voorliggend plan past dan ook binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan van Duiven.

Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het beleid van de gemeenten Lingewaard en Duiven.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Algemeen

Voordat een wijzigingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing

De snelfietsroute F15 kan gezien worden als een ontwikkeling waar mensen niet langdurig of frequent verblijven. Het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht. Aangezien er echter grondroeringen plaatsvinden bij de uitvoeringswerkzaamheden voor de snelfietsroute speelt de bodemkwaliteit en de omgang met verontreinigde grond, grondwater en waterbodem een rol. Zo regelt het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) dat hergebruik van sterk verontreinigde grond niet is toegestaan. Op de omgang met verontreinigde waterbodem is de Waterwet van toepassing.

Om inzicht te krijgen in de eventuele risico's met betrekking tot bodemverontreiniging is door Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv een historisch bodemonderzoek² verricht voor het plangebied. Uit het onderzoek is gebleken dat het toekomstige snelfietspad een watergang doorkruist. Bij demping van deze watergang is een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5720 benodigd. Tevens bevindt een deel van de onderzoeklocatie zich op gronden waar voorheen een boomgaard aanwezig was. Dit maakt de bovengrond verdacht op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen. Geadviseerd wordt de toplaag te laten analyseren op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen.

Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de realisatie wordt ter plaatse van de vastgestelde verdachte locaties aanvullend of nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de vervolgonderzoeken zal per locatie de daadwerkelijke aard en omvang van de verontreinigingen blijken. Op basis hiervan worden de te nemen maatregelen in de uitvoering bepaald. Ten aanzien van het grondverzet worden eventuele maatregelen in een later stadium getroffen (bij de voorbereiding van de uitvoering). Vrijkomende grond wordt (door de aannemer) binnen het Besluit bodemkwaliteit op hergebruiksmogelijkheden onderzocht. Sterk verontreinigde grond is niet toepasbaar voor hergebruik en wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

Conclusie

Met het uitvoeren van nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging(en) is gewaarborgd dat de uitvoeringswerkzaamheden conform de geldende bodemwetgeving kunnen plaatsvinden en vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

² Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv (2018). Historisch onderzoek. Rijswijksestraat 2 te Groessen. 21 december 2018.

4.2 Niet-gesprongen explosieven

Algemeen

Als gevolg van oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog kunnen explosieven in een plangebied zijn achtergebleven. Bij het spontaan aantreffen van explosieven ontstaat een verhoogd veiligheidsrisico, doordat het explosief door direct contact of trillingen kan exploderen. Onbedoelde explosies kunnen dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving tot gevolg hebben. Tevens kan een spontane vondst resulteren in meerkosten door stagnatie van de uitvoeringswerkzaamheden.

Toetsing

In het Tracébesluit voor de rijksweg A15 is de volgende passage opgenomen ten aanzien van conventionele explosieven:

Van het gebied waar de werkzaamheden voor het project ViA15 worden uitgevoerd is bekend dat Conventionele Explosieven (CE) aangetroffen kunnen worden. Dit is, onder andere in mei 2013, bevestigd in het historische vooronderzoek volgens de WSCS-OCE (rapportage ECG Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van CE in het onderzoeksgebied ViA15, d.d. 08 mei 2013). De mogelijke aanwezigheid van CE vormt een risico voor werknemers, personeel en/of omwonenden tijdens de realisatie van het project, doordat CE in de bodem door contact of grondtrillingen ongecontroleerd in werking kan treden. Voor de veilige en verantwoorde uitvoering van het project is het noodzakelijk om de specifieke risico's van CE voor de projectwerkzaamheden te inventariseren en te beoordelen, gevolgd door een advies over de te nemen maatregelen. In de voorbereidingsfase van de uitvoering is een Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven (PRA-NGE) uitgevoerd om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat. Indien het onderzoek uitwijst dat er sprake is van een verdachte locatie, dan kan de opsporing starten. Deze stap ligt bij de opdrachtgever (de uitvoerende aannemer).

Voor de ontwikkeling van voorliggend plangebied geldt dat de uitvoering tegelijkertijd gepland staat met de realisatie van de rijksweg. Daarom wordt ook voorliggend plangebied meegenomen in het uit te voeren onderzoek.

Conclusie

Met het uitvoeren van nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven is gewaarborgd dat de uitvoeringswerkzaamheden veilig kunnen plaatsvinden en vormt dit aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

4.3 Natuur

Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ont-

heffing worden verkregen. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Toetsing

SAB heeft met een quick scan natuur³ onderzocht of er beschermde natuurwaarden, volgens de nu geldende natuurwet- en regelgeving, aan- of afwezig zijn in het besluitgebied. Ook is nagegaan of de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, mogelijk negatieve effecten kan hebben op beschermde natuur buiten het besluitgebied. Navolgend worden de conclusies van de quick scan uiteengezet.

Soortenbescherming

Uit de quick scan volgt dat er enkele Natura 2000-gebieden in de buurt van het plangebied liggen. De verstoringseffecten van het aanleggen en gebruiken van een fietspad zijn zeer beperkt. Verstoringen op omliggende Natura 2000-gebieden zijn daarom uitgesloten. Nader onderzoek in de vorm van een voortoets Wet natuurbescherming is daarom niet noodzakelijk. Tevens blijkt dat het plangebied niet het in Gelders Natuurnetwerk of andere provinciaal beschermde natuur ligt. De bescherming van deze gebieden staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

Gebiedsbescherming

Volgens de verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna komen er verschillende grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten en enkele amfibieën in de omgeving van het plangebied voor. Uit het uitgevoerde veldbezoek in het plangebied is duidelijk geworden dat essentiële elementen (zoals verblijf- of nestplaatsen) niet aanwezig zijn. Door de afwezigheid van geschikte locaties en/of habitatkenmerken kunnen deze beschermde soorten worden uitgesloten in het plangebied. Nader onderzoek naar de aan- of afwezigheid van deze soorten is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde dat rekening dient te worden gehouden met de broedperiode en zorgplicht.

Houtopstanden

Bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt geen houtopstand geveld waarop de regels van de Wet natuurbescherming van toepassing zijn. De bescherming van houtopstanden vormt dan ook geen beperking voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu kan worden bereikt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds

³ SAB (2019). Quick scan natuur. Snelfietsroute F15, Huis Rijswijk. Projectnummer: 170333.01. 20 mei 2019.

mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Toetsing

Met het voorliggende wijzigingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal gevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functie en zorgt er dan ook niet voor dat omliggende bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

Ten aanzien van spuitzones heeft jurisprudentie⁴ uitgewezen dat er planologisch gezien geen rekening hoeft te worden gehouden met de bescherming van fietsers tegen drift van gewasbeschermingsmiddelen. Gelet op de aard van het gebruik en de korte verblijfsduur ter plaatse hoeft een fietspad niet te worden beschouwd als een functie die gevoelig is voor de gevolgen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen. De gezondheid van langrijdende fietsers wordt dan ook niet onaanvaardbaar aangetast en de bedrijfsvoering van omliggende agrarische bedrijven wordt niet belemmerd.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Geur

Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (geprojecteerde) veehouderij. De Wgv heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een in de omgeving gelegen veehouderij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

Toetsing

Met het voorliggende wijzigingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal geurgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functie en zorgt er dan ook niet voor dat in de omgeving gelegen veehouderijen in haar belangen worden geschaad. In dit kader kan een nadere beoordeling voor dit aspect achterwege blijven.

⁴ Zie hiervoor de uitspraak van de ABRvS d.d. 14 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1575).

Conclusie

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

4.6 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur zijn uitgesloten van akoestisch onderzoek.

Toetsing

In het kader van het Tracébesluit is voor de doortrekking van de Rijksweg A15 een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Uit dit onderzoek volgt dat als gevolg van de nieuwe rijksweg de geluidsproductie ter plaatse toeneemt en diverse maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen als geluidreducerend asfalt en de aanleg van geluidsschermen en -wallen. Voorliggend wijzigingsplan voorziet in de realisatie van een deel van de snel-fietsroute F15. Dit betekent dat de snelfietsroute langzaam verkeersvoertuigen als gebruiker heeft. Met de aanduiding 'langzaam verkeer' is dit gebruik ook juridisch-planologisch gewaarborgd in de regels van het wijzigingsplan. Dit betekent dat de akoestische situatie ten opzichte van de situatie die als uitgangspunt is genomen in het kader van het Tracébesluit ongewijzigd is gebleven. Ook voorziet voorliggend plan niet in nieuwe planologische ruimte voor geluidsgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen. Dit tezamen maakt dat een nadere beoordeling van dit aspect achterwege kan blijven

Conclusie

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

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek door het Planbureau

voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal $1,2 \mu g/m^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

Met het voorliggende wijzigingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Een snelfietsroute is immers geen milieugevoelige functies. Om die reden is een onderzoek luchtkwaliteit niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de NSL-monitoringstool geraadpleegd om te controleren of er sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen. Uit deze raadpleging blijkt dat er geen sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen. In de navolgende tabel worden voor de zichtjaren 2017 en 2020 de concentraties ter hoogte van N810 inzichtelijk gemaakt.

Zichtjaar	Concentraties ter hoogte van de N810		
	stikstofdioxide (NO ₂), jaargem. concentratie	fijn stof (PM ₁₀), jaargem. concentratie	fijn stof (PM _{2.5}), jaargem. concentratie
	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool
2017	22,1 µg/m ³	18,5 µg/m ³	11,4 µg/m ³
2020	17,3 µg/m ³	18,2 µg/m ³	11,0 µg/m ³
Grenswaarden	40,0 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³

De NSL-monitoringstool toont daarnaast de verwachtingen voor 2030, wanneer de doortrekking van de A15 reeds is voltooid. Dit resulteert in nieuwe meetpunten, waarvoor deze in navolgende tabel apart worden beschouwd.

Zichtjaar	Concentraties ter hoogte van de geprojecteerde A15		
	stikstofdioxide (NO ₂), jaargem. concentratie	fijn stof (PM ₁₀), jaargem. concentratie	fijn stof (PM _{2.5}), jaargem. concentratie
	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool
2030	11,3 µg/m ³	15,2 µg/m ³	8,4 µg/m ³
Grenswaarden	40,0 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³

Conclusie

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

4.8 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

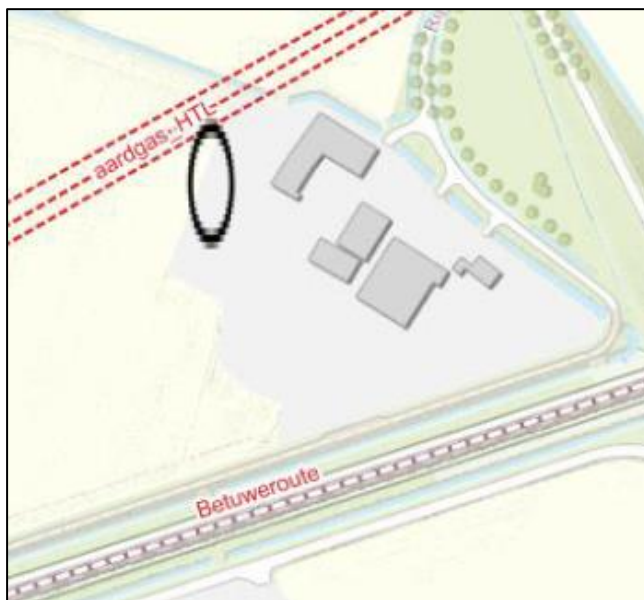
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10⁻⁶). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag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

Groepsrisico

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

Toetsing

Het plan maakt alleen een snelfietsroute mogelijk. Met het plan worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Aangezien het plan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt, is toetsing aan externe veiligheid niet nodig. Wel bevinden zich in het plangebied drie risicobronnen, namelijk drie aardgastransportleidingen, zie navolgende figuur. De ligging van de aardgastransportleidingen en de bijbehorende belemmeringenstrook zijn overgenomen op de verbeelding. Daarnaast is een vergunningstelsel opgenomen zodat de werking en de veiligheid van de aardgastransportleidingen zijn gewaarborgd.



Uitsnede provinciale risicokaart locatie stuk snelfietsroute bij 'Huis Rijswijk' (zwarte cirkel markeert bij benadering de ligging van het plangebied) (Bron: Omgevingsdienst Regio Arnhem).

Conclusie

Met het overnemen van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' binnen voorliggend wijzigingsplan vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9 Water

Nationaal beleid – Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal beleid – Omgevingsverordening

Op 11 november 2015 is Omgevingsvisie Gelderland gewijzigd vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de huidige omgevingsplannen zoals de Structuurvisie, het Gelders Milieuplan en het Waterplan Gelderland 2010-2015. De Omgevingsvisie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn.

In de omgevingsvisie wordt de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater.

Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

Waterschap Rijn en IJssel – Waterbeheerplan 2016-2021

Dit waterbeheerplan is vastgesteld in november 2015 en beschrijft op welke wijze de volgende zaken in de periode 2016-2021 gedaan worden: het zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem en het zorgen voor het zuiveren van afvalwater. Het waterbeheerplan zoekt verbinding met het werk van andere overheden: de provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en het Rijk. Het waterbeheer schept vaak randvoorwaarden voor gebruikers van het water, maar biedt ook mogelijkheden en meerwaarde voor maatschappelijke gebruikers, zoals burgers, agrariërs en terreinbeheerders, ondernemers en (drinkwater)bedrijven, recreanten en de naburige Duitse waterbeheerders. Het plandeel binnen de gemeente Duiven valt binnen het beheergebied van waterschap Rijn en IJssel.

Vanuit de omgevingsverkenning is het beleid voor de planperiode 2016-2021 beschreven voor de primaire taakgebieden van het waterschap.

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

Watervisie 2030 waterschap Rijn en IJssel

De Watervisie geeft aan hoe het waterschap aankijkt tegen de gewenste ruimtelijke inrichting van het beheersgebied, om de wateropgaven waarvoor ze staan duurzaam op te lossen. Er moet daartoe een betere afstemming worden gevonden tussen de waterwensen van de verschillende grondgebruiksvormen en het watersysteem zelf. Omdat ruimtelijke oplossingen op langere termijn duurzamer zijn, krijgen deze de voorkeur boven technische oplossingen. Bij het zoeken naar ruimtelijke oplossingen geldt het natuurlijk watersysteem als ideaalbeeld. Een dergelijk watersysteem heeft onder meer de mogelijkheid om (in geval van veel neerslag) voldoende water op te vangen en water (in geval van te zware belasting) voldoende te reinigen. Water moet richtinggevend zijn bij toekomstige stedelijke uitbreiding. Bij overschot wordt regenwater in de bodem geïnfiltreerd of naar het oppervlaktewater geleid. Het waterschap streeft ernaar regenwater niet meer via de riolering af te voeren. Het rioleringsstelsel wordt aldus minder zwaar belast, waardoor de kans op overstorten van rioolwater op oppervlaktewater kleiner wordt.

Toetsing

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de waterhuishouding niet negatief wordt beïnvloed door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit is vastgelegd in het procesinstrument de Watertoets.

Waterschap Rijn en IJssel heeft een watertoetstabel ontwikkeld waarmee met een aantal vragen in beeld te brengen is welke wateraspecten relevant zijn en met welke intensiteit het watertoetsproces doorlopen dient te worden. De vragen zijn gericht op de locatie van de ruimtelijke ontwikkeling en welke veranderingen er mogelijk worden gemaakt. In de navolgende tabel is deze tabel weergegeven.

Als op een categorie 2 vraag met een 'ja' is geantwoord, is een uitgebreide watertoets noodzakelijk. Is er op geen van de categorie 2 vragen een 'ja' geantwoord, dan kan een verkorte watertoets doorlopen worden. Als er alleen met 'nee' is geantwoord, dan is het RO-plan waterhuishoudkundig niet van belang en hoeft er geen wateradvies bij het waterschap gevraagd te worden.

Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit#
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade)	Nee	2
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee	2
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m3/uur?	Nee	2
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee	1
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500m ² ?	Nee	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500m ² ?	Ja	1

	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee	1
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Nee	1
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Nee	1
	2. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	3. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Nee	1
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Ja	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee	1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

Wateroverlast

Het hemelwater afkomstig van het extra verharde oppervlak wordt geïnfiltreerd in de bermen van het fietstraject. Daarmee wordt geacht dat voldoende is aangetoond dat voorliggend plan geen nadelige gevolgen heeft voor de waterhuishouding ter plaatse.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.10 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet 2016, uitgewerkt in het Besluit Erfgoedwet archeologie, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Toetsing

In het kader van de doortrekking van de rijksweg A15 is door RAAP archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek⁵ uitgevoerd. Eén van de gebieden die binnen het onderzoek viel, betrof de gronden rondom Huis Rijswijk. Aan de hand van bestaand en aanvullend bureauonderzoek en veldonderzoek is een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld.

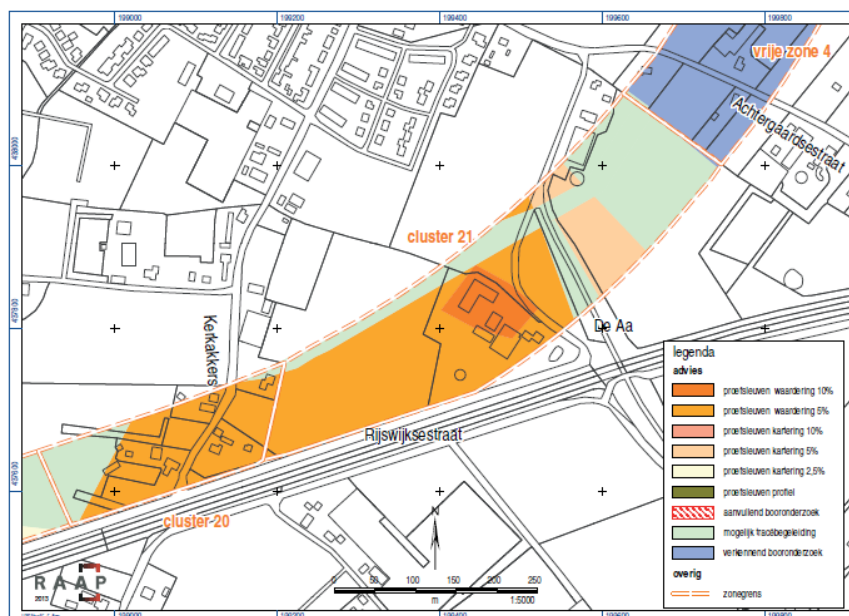
Huis Rijswijk en de omringende nederzetting strekken zich uit van de Gaarden aan de noordoostkant van Huis Rijswijk tot circa 200 m ten zuidwesten van Huis Rijswijk. Tussen een crevassegeul en de restgeul van de Meander van Leuven zijn in het bodemprofiel in een vrij dikke laag archeologische indicatoren in de vorm van onverbrand bot, houtskoolfragmentjes en puinfragmentjes aangetroffen. In bodemkundige termen gaat het om een oude woongrond. Archeologische resten kunnen binnen nagenoeg het gehele Cluster voorkomen. Het gaat bij dit soort langdurig bewoonde nederzettingssarealen in de regel om contexten met een hoge dichtheid aan vondsten en (mogelijk) sporen (spoorclusters groter dan 2000 m²), ingebed in een vrij gecompliceerde stratigrafie met een hoge tijddiepte (complextypen 3b/c en 4b/c met een hoge complexiteit). Verder waardestellend onderzoek zal daarom moeten bestaan uit een proefsleuvenonderzoek omdat met name de stratigrafie (complexiteit van het bodemprofiel en eventueel aanwezige sporenniveaus, ouderdom) en de relatie met aangrenzende natte laagten onderzocht dient te worden. In deze nattere context is de kans op conservering van organische resten matig tot hoog.

In hoeverre er resten ten noordoosten van het viaduct voorkomen, is niet bekend. Uit de archeologische indicatoren aangetroffen in de oeverafzettingen in boring 706 blijkt wel dat oostelijk van Huis Rijswijk nog (verspreide?) resten aanwezig kunnen zijn. Ten westen van Cluster 21 is in boring 675 een fragment aardewerk uit Volle Middeleeuwen aangetroffen. Mogelijk gaat het om een onderdeel van hetzelfde nederzettingsterrein of om de periferie daarvan. Ter hoogte van Huis Rijswijk zelf worden voornamelijk resten verwacht die direct in verband staan met het huis. Voor de havezate zelf kan gedacht worden - maar dit is zeker niet exclusief – aan de gracht(en) die rondom het erf lag(en), funderingsresten van hoofd- en bijgebouwen en ander muurwerk, resten

⁵ RAAP (2013). Referentie Ruimbeslag doortrekking Rijksweg A15-A12. Knooppunt Ressen-Oud Broeken, gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar. Archeologisch vooronderzoek: een aanvullend bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkenkende fase). RAAP-RAPPORT 2668. 16 mei 2013.

van kelders, water- en beerputten, afvaldumps en -kuilen, resten van bruggen etc. Rondom het erf worden nederzittingsresten verwacht uit de periode vanaf de Karolinische tijd. Ten zuiden van het erf zijn tijdens de aanleg van de Betuweroute al resten uit deze periode aangetroffen. Ook dit betreft het mogelijk oude funderingresten (muurwerk) en/of uitbraaksleuven, sporen van houtbouwhuizen, ophogingslagen, kuilen, waterkuilen/-putten, beerputten, resten van percelering (greppels, hekwerken), afvaldumps, toegangswegen en paden. Verder van het erf vandaan worden met name sporen verwacht die in verband staan met de ontginning en agrarische exploitatie van het gebied. Tevens kunnen ook hier nog nederzittingsresten uit de Middeleeuwen aanwezig zijn.

Voor de gronden behorende bij het plangebied wordt geadviseerd om vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven uit te voeren, zoals onderstaande afbeelding laat zien. Met het overnemen van de ter plaatse geldende archeologische dubbelbestemmingen wordt de uitvoering van dit onderzoek juridisch-planologisch gewaarborgd.



Conclusie

Met het juridisch-planologisch toekennen van archeologische dubbelbestemmingen aan de gronden van voorliggend wijzigingsplan zijn de (mogelijke) archeologische waarden gewaarborgd. In het kader van de uitvoeringswerkzaamheden zal nader archeologisch onderzoek in de vorm van proefsleuven worden uitgevoerd.

4.11 Cultuurhistorie

Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing

Binnen het plangebied bevinden zich geen monumentale of cultuurhistorische gebouwen. Wel bevindt het plangebied zich op zeer nabije afstand van rijksmonument Huis Rijswijk. Met voorliggend plan wordt voorkomen dat het tracé van de snelfietsroute over de gronden behorende bij het rijksmonument komt te liggen. Dit wijzigingsplan verlegt het tracé verder naar het westen en noorden toe, zodat de snelfietsroute buiten de gronden van Huis Rijswijk komt te liggen. In het kader van de realisatie van de snelfietsroute zal de ontstane ruimte op de gronden rondom Huis Rijswijk benut worden om de waterstructuur en erfbepanting verder te versterken. Met deze ingrepen krijgt rijksmonument Huis Rijswijk een verbeterde en toekomstbestendige inpassing, zonder dat de bereikbaarheid en het gebruik van de snelfietsroute ingrijpend wordt gewijzigd. Bovendien wordt voorkomen dat mogelijk sprake is van de aantasting van de aanwezige (cultuurhistorische) kwaliteiten van het rijksmonument.

Conclusie

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

4.12 Verkeer en parkeren

Algemeen

Bij de ontwikkeling en uitbreiding van functies moet er rekening gehouden worden met de parkeer- en verkeersdruk.

Toetsing

Dit wijzigingsplan voorziet planologisch gezien in de realisatie van een snelfietsroute en zal gebruikt worden als efficiënte, snelle fietsverbinding tussen de gemeenten Lingewaard en Duiven. Hiermee ontstaat een verbinding tussen de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers. De snelfietsroute zal enkel gebruikt worden voor langzaam verkeer, zowel ten behoeve van woon-werkverkeer als voor recreatieve doeleinden. De scheiding tussen het auto- en langzaam verkeer maakt dat de snelfietsroute bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De snelfietsroute krijgt een breedte van minimaal 4 meter en voldoet daarmee aan de CROW-richtlijnen voor tweerichtingsverkeer (brom)fietspaden.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Inleiding

Onderhavig wijzigingsplan bestaat uit een verbeelding en regels die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het juridisch plangedeelte. Wel fungeert de toelichting als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Algemene toelichting op de verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Daarnaast is ten behoeve van de leesbaarheid enige informatie, bijvoorbeeld topografische gegevens, op de verbeelding opgenomen. Deze ondergrond heeft geen juridische status. Deze informatie is weergegeven bij de verklaring.

5.3 Algemene toelichting op de regels

De regels zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer een bestemmingsomschrijving, bouwregels en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin een anti-dubbeltelregel en algemene regels zoals algemene gebruiks- en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotregel.

5.4 Toelichting regels wijzigingsplan

De grondslag voor dit wijzigingsplan wordt gevormd door artikel 15.1 van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15'. In dit artikel is de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied' de bestemming, onder voorwaarden, te wijzigen in 'Verkeer' (zie tevens paragraaf 3.2).

De regels van dit wijzigingsplan maken in juridische zin deel uit van het bestemmingsplan. Artikel 3.6 lid 1 onder a Wro bepaalt immers, dat een wijziging deel uitmaakt van het (bestemmings)plan en, zolang de bestemming nog niet is verwezenlijkt, kan worden vervangen door een nieuwe wijziging. Het wijzigingsplan is dus onderdeel van en vormt een aanvulling op het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F15'. De regels beho-

rende bij de bestemming 'Verkeer' zijn gelijk aan de regels van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute'. Dit geldt ook voor de ter plaatse geldende dubbelbestemmingen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de snelfietsroute F15 is tussen het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard en Duiven een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze Samenwerkingsovereenkomst zijn tussen de overheden (financiële) afspraken gemaakt over de kosten voor de realisatie van de snelfietsroute. Het gaat hierbij om alle kosten die bij deze realisatie komen kijken. Het gaat hierbij onder andere om de kosten van het ontwerp, de plankosten en de aanlegkosten. De overheden hebben hiervoor in hun begrotingen de benodigde kosten opgenomen. Ook de plankosten van voorliggend wijzigingsplan, evenals de kosten voor het ontwerpproces en de uitvoering van de werkzaamheden binnen dit plangebied zijn opgenomen binnen de geldende begrotingen.

Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan wordt hiermee geacht aangetoond te zijn.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de plannen rondom de doortrekking van de rijksweg A15 zijn diverse malen inloopbijeenkomsten georganiseerd voor de inwoners van de gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar. Tijdens deze inloopbijeenkomsten zijn ook de plannen voor de snelfietsroute ter visie neergelegd. Bezoekers van deze inloopbijeenkomsten konden hun vragen gedurende deze bijeenkomsten kwijt. Navolgend wordt een aantal van deze bijeenkomsten kort opgesomd.

Inloopbijeenkomsten provincie over eerste ontwerpen A15-aansluitingen (mei 2016)

- Dinsdag 17 mei Zevenaar: herinrichting weg Hengelder, locatie: Sportpark Hengelder, Hengelder 1, Zevenaar.
- Donderdag 19 mei Bemmelen: herinrichting Van Elkweg (N839 Bemmelen-Huissen), locatie: OBC De Essenpas, Drieske 4, Bemmelen.
- Dinsdag 31 mei Zevenaar: herinrichting Arnhemseweg, locatie: Basisschool De Wissel, Westeinde 101, Zevenaar.

Tijdens de inloopbijeenkomst in Bemmelen is een grote, lange plot neergelegd van een eerste ontwerp van de snelfietsroute. Op deze plot konden de bezoekers al een eerste indruk krijgen van de plannen rondom de snelfietsroute.

Inloopbijeenkomsten provincie over ontwerp-inpassingsplannen A15-aansluitingen (november 2016)

De provincie organiseert twee informatiebijeenkomsten over de ontwerp-inpassingsplannen voor de A15-aansluitingen:

- Donderdag 3 november informatiebijeenkomst inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder, Tijd: 17.00 – 20.30 uur, Locatie: Gemeentehuis (Raadszaal), Kerkstraat 27, Zevenaar.

- Maandag 7 november informatiebijeenkomst inpassingsplan N839 Bemmelse Huissen. Tijd: 17.00 – 20.30 uur, Locatie: OBC, De Essenpas, Drieske 4, Bommel. *Tijdens de inloopbijeenkomst in Bommel is opnieuw een grote, lange plot neergelegd van het voorlopige ontwerp van de snelfietsroute. Op deze plot konden de bezoekers al een eerste indruk krijgen van de plannen rondom de snelfietsroute.*

Inloopbijeenkomsten ViA15 op 22 en 29 november 2016 over aanvullende maatregelen

- Inloopbijeenkomst Groessen 22 november over de lopende uitwerking van maatregelen aan oostzijde Pannerdensch Kanaal, Tijd: dinsdag 22 november, 16.30-20.30 uur, Locatie: Zalencentrum Gieling, Dorpsstraat 29, Groessen.
- Inloopbijeenkomst Bommel 29 november over de lopende uitwerking van maatregelen aan westzijde van Pannerdensch Kanaal. De afgesproken maatregelen zijn: afrit 38, aansluiting RijnWaalpad, de grondwal in Lingewaard en herinrichting De Plak, N839, inpassing van de aanlanding van de brug en fietspad over de Rijndijk. Tijd: dinsdag 29 november, 16.30 - 20.30 uur. Locatie: Overbetuwe College De Essenpas, Drieske 4, Bommel

Tijdens deze inloopbijeenkomsten een grote kleurenkaart van het voorlopige ontwerp van de snelfietsroute gepresenteerd waarop bezoekers het ontwerp van de snelfietsroute konden bekijken. Ook konden bezoekers een fullcolour A4-kaart van het ontwerp van de snelfietsroute mee naar huis nemen.

Inloopbijeenkomsten ViA15 Tracebesluit A12-A15 Ressen – Oudbroeken (maart en april 2017)

- Maandag 27 en dinsdag 28 maart, Hotel Van der Valk, Impuls 2, 6921 RK Duiven, 17.00 uur - 20.30 uur.
- Maandag 3 en dinsdag 4 april, Zalencentrum De Valom, Karstraat 2 Huissen, 17.00 uur - 20.30 uur.

Tijdens deze inloopbijeenkomsten zijn een grote kleurenkaart (A0) van het ontwerp van de snelfietsroute gepresenteerd waarop bezoekers het ontwerp van de snelfietsroute konden bekijken. Ook konden bezoekers een flyer met overzichtskaart van het ontwerp van de snelfietsroute mee naar huis nemen.

6.3 Procedure

Wettelijk vooroverleg

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het ontwerp wijzigingsplan toegezonden aan bevoegde instanties.

Het Waterschap heeft hier als volgt op gereageerd: “Er vindt een vergroting van het verharde oppervlak plaats ter hoogte van de fietstunnel, volgens de watertoets meer dan 500 m². Niet aangegeven is wat hiervan de consequenties zijn. Onderbouwing kan zijn dat het hemelwater afkomstig van het extra verharde oppervlak geïnfiltreerd wordt in de bermen van het fietstraject.”

De toelichting is hierop aangepast.

Zienswijzen

Het ontwerp wijzigingsplan heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening van 18 juli 2019 tot en met 28 augustus 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen gericht aan de gemeenteraad van Duiven. Er zijn geen zienswijzen ingediend.