

ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
omgevingsvergunning
'Fietspad t.h.v. Steenhof Bemmelt'
gemeente Lingewaard

status: vastgesteld
datum: 10 augustus 2015
projectnummer: 404739R.2006
adviseur: Bwe



VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 36 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL

TONNAER



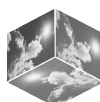
ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING
DIGITALE INFORMATIE



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging van het besluitgebied	2
1.3	Het vigerende bestemmingsplan	2
1.4	Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan	3
1.5	Leeswijzer	3
2	Beleid	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Rijksbeleid	4
2.3	Provinciaal beleid	6
2.4	Gemeentelijk beleid	11
3	Planbeschrijving	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Gebiedsomschrijving	14
3.3	Planvoornemen	15
3.4	Verkeersveiligheid	16
4	Sectorale aspecten	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Bodemkwaliteit	17
4.3	Wet geluidhinder	18
4.4	Luchtkwaliteit	19
4.5	Externe veiligheid	19
4.6	Kabels en leidingen	21
4.7	Milieubescherming, veiligheid en overige zones	21
4.8	Flora en Fauna	21
4.9	Archeologie	22
4.10	Explosieven	22
5	Waterparagraaf	24
5.1	Inleiding	24
5.2	Beleid ten aanzien van waterhuishouding	24
5.3	Provinciaal waterplan 201-2015	24
5.4	Waterhuishoudkundige situatie	26



6	Haalbaarheid	27
6.1	Inleiding	27
6.2	Financiële en economische haalbaarheid	27
6.3	Maatschappelijke haalbaarheid	27
6.4	Conclusie	28
7	De procedure	29
7.1	De te volgen procedure	29
7.2	Watertoets	29
7.3	Het vooroverleg met instanties	29
7.4	Vaststelling	30

Bijlagen

- Bijlage 1: Vooronderzoek bodem Karstraat, Lingewaal en Lingestraat te Huissen, Bommel en Elst in de gemeenten Lingewaard en Overbetuwe (Econsultancy, project 13033139, d.d. 15 september 2014)
- Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek Karstraat te Huissen in de gemeente Lingewaard (Econsultancy, project 13033139, d.d. 6 oktober 2014)





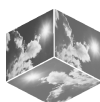
luchtfoto besluitgebied met directe omgeving

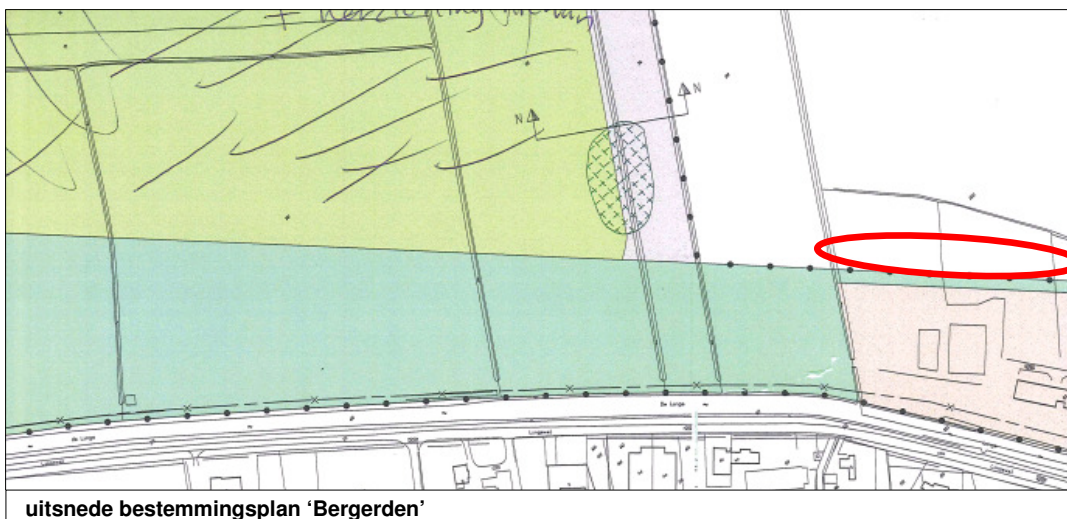
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Parkorganisatie Park Lingezen is als onderdeel van de realisatie van het landschapspark 'Park Lingezen' voornemens om een fietspad aan te leggen langs de watergang Linge. Het betreft het gedeelte tussen de Heuvelseweg en de Karstraat ter hoogte van de Steenhof te Bemmels, gemeente Lingewaard. De aanleg van het fietspad moet leiden tot de verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse van de Lingewal door het scheiden van het langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer. Tevens maakt de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uit van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezen'.

Aangezien de aanleg van het fietspad op basis van de vigerende bestemmingsplannen 'Bergerden' en 'Buitengebied Huissen' planologisch-juridisch niet is toegestaan, is een omgevingsvergunning vereist als bedoeld in artikel 2.12, lid 1a onder 3 Wet algemene bepalingen (Wabo).





Onderhavige document voorziet in de ruimtelijke onderbouwing van de beoogde aanleg van het fietspad langs de Linge, als bedoeld in voornoemd artikel.

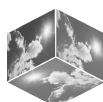
1.2 Ligging van het besluitgebied

De aanleg van het fietspad is voorzien parallel aan de watergang Linge langs de Lingewal tussen de Heuvelsestraat en de Karstraat, nabij het bedrijventerrein Pannenhuis I te Huissen. Ter plaatse is hier evenwijdig aan de Linge/Lingewal recent een natte ecologische verbindingszone ingericht als bufferzone/overgang tussen de bestaande lintbebouwing aan de Lingewal en het te ontwikkelen glastuinbouwgebied. Op het overgebleven 'dijklichaam', als onderdeel van deze verbindingszone, is de aanleg van het fietspad voorzien. Het besluitgebied is kadastraal bekend als gemeente Lingewaard, sectie L: perceelsnummers 241, 242, 243 en 244, sectie A: perceelnummer 487 alsmede sectie F: perceelnummer 4612.

1.3 Het vigerende bestemmingsplan

Het besluitgebied is gelegen binnen de vigerende bestemmingsplannen 'Bergerden' en 'Buitengebied Huissen', die door de raad respectievelijk zijn vastgesteld op 19 september 2002 en 14 november 1979. Deze bestemmingsplannen zijn goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op respectievelijk 15 april 2003 (gedeeltelijk) en 29 december 1980. Het bestemmingsplan 'Bergerden' is uiteindelijk op 18 februari 2004 onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan 'Bergerden' is van toepassing op de natte ecologische verbindingsschakels tussen de Heuvelsestraat en de Karstraat. Het bestemmingsplan 'Buitengebied Huissen' is van toepassing voor het laatste gedeelte van het fietspad, ter hoogte van het agrarische bedrijf op de hoek Lingewal/Karstraat, waar het fietspad aansluit op de Karstraat.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Bergerden' geldt ter plaatse van het besluitgebied de bestemming 'Natuur en Landschapsontwikkeling'. De als zodanig bestemde gronden zijn bestemd voor het behoud, beheer en aanleg van natuurwaarden en landschappelijke waarden. De gronden zijn daarbij tevens bestemd voor water en waterstaatswerken. Als natuurstype geldt voor deze gronden rietland en ruigte. Het beheer is hierbij ge-



richt op de ontwikkeling en instandhouding van het natuurdoeltype rietland en ruigte. De natte ecologische verbindingzone vervult daarbij tevens de rol van retentiebekken ten behoeve van de waterhuishouding. Bij GS-besluit is de aanleg van paden als recreatieve route met bijbehorende voorziening binnen deze bestemming komen te vervallen.

Het laatste gedeelte van het fietspad, ter hoogte van het agrarische bedrijf, heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Huissen' de bestemming 'Agrarisch gebied'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf.

De aanleg van het fietspad langs de Linge is op basis van dit vigerende planologische-juridische regime niet mogelijk en daarmee is het beoogde planvoornemen in strijd met de betreffende bestemmingsplannen. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet in een motivatie c.q. onderbouwing voor het verlenen van een omgevingsvergunning, waardoor de aanleg van een fietspad langs de Linge in afwijking van het bestemmingsplan alsnog mogelijk wordt gemaakt.

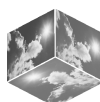
1.4 Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan

Momenteel is voor het besluitgebied een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het betreft een actualisatie van het huidige planologische-juridische regime voor het plangebied Bergender. Dit in voorbereiding zijnde bestemmingsplan heeft momenteel de status van voorontwerp. In dit bestemmingsplan is het beoogde fietspad langs de Linge al opgenomen binnen de bestemming 'Natuur' door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad'. Ter plaatse van deze aanduiding is de aanleg van een fietspad toegestaan. Daarmee sorteert het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan reeds voor op onderhavig planvoornemen.

Aangezien dit bestemmingsplan nog in voorbereiding is en de status van voorontwerp heeft is het de verwachting dat het nog enige tijd duurt voordat dit bestemmingsplan in werking treedt. Gezien de noodzaak om het fietspad op korte termijn aan te leggen wordt vooruitlopend op dit bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning in afwijking op het vigerende bestemmingsplan medewerking verleend aan de aanleg van het fietspad langs de Linge.

1.5 Leeswijzer

In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt het besluitgebied en planvoornemen nader beschreven. In hoofdstuk 2 wordt het Rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid afgezet tegen het planvoornemen en aangegeven in hoeverre het planvoornemen past binnen dit beleid. In hoofdstuk 3 is een gedetailleerde gebiedsomschrijving opgenomen en wordt het planvoornemen nader beschreven. In hoofdstuk 4 komen de diverse sectorale aspecten aanbod. Hoofdstuk 5 betreft de wettelijke waterparagraaf, waarin het aspect water nadrukkelijk aan bod komt. Hoofdstuk 6 behandelt de haalbaarheid en daarmee de uitvoerbaarheid, zowel economisch/financieel als maatschappelijk, van het plan. Hoofdstuk 7 ten slotte geeft aan welke procedure doorlopen is en wat de resultaten daarvan zijn.



2 Beleid

2.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit het voor het plangebied relevante nationale en provinciale beleid weergegeven, aangevuld met het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Lingewaard.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze nieuwe structuurvisie vervangt onder andere de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) speelt in op de volgende ontwikkelingen en uitdagingen:

- de veranderende behoefte aan wonen en werken;
- de mobiliteit van personen;
- economische positie tussen de tien meest concurrerende landen vasthouden voornamelijk in de sectoren logistiek, water, hightech, creatieve industrie, chemie en voedsel en tuinbouw;
- de bijzondere waarden (compacte steden omringd door open en natuurrijk landelijk gebied, cultuurhistorie en natuur) koesteren en versterken;
- waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater in verband met de klimaatverandering en stedelijke ontwikkeling;
- aandeel duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie moet worden vergroot;
- deregulering.

Om goed op deze ontwikkelingen en eisen in te spelen is een beleid nodig dat toekomstbestendig is en de gebruiker ruimte geeft. Dit vraagt om een grondige actualisatie van de bestaande beleidsnota's voor ruimte en mobiliteit. De structuurvisie voorziet hierin door overheden, burgers en bedrijven de ruimte te geven om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zich meer richten op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van belangen voor Nederland als geheel. Het Rijk ziet verder toe op de deregulering waarmee jaarlijks vele miljoenen euro's kunnen worden bespaard.

De provincies en gemeenten zullen afspraken maken over verstedelijking, groene ruimte en landschap. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen.

Het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit en zet de gebruikers centraal. Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte zelf maatwerk te leveren. Zo werkt het Rijk aan een con-



currend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hiertoe zijn voor de middellange termijn (2028) drie doelen gesteld:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk benoemt voorts 13 nationale belangen. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan.

Het planvoornemen betreft de aanleg van een fietspad langs de Linge om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren. Tevens maakt de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uit van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezegen'. Gezien de aard en omvang van deze ontwikkeling en het lokale c.q. regionale karakter heeft het planvoornemen geen invloed op de gestelde doelen van het Rijk en bovendien voorziet de SVIR niet in onderwerpen die op het besluitgebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor het planvoornemen geen beperkingen vanuit de SVIR gelden. In algemene zin kan worden opgemerkt dat de aanleg van het fietspad langs de Linge bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid en het beoogde fietspadennetwerk.

2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De hiervoor beschreven SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze 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.

Met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening geeft het Rijk algemene regels voor ruimtelijke plannen. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de SVIR te verwezenlijken.

Sinds de inwerkingtreding per 1 juli 2008 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn instrumenten zoals een planologische kernbeslissing (pkb) en concrete beleidsbeslissingen (cbb) niet meer beschikbaar.

Middels het Barro worden voor een aantal specifieke onderwerpen algemene regels gesteld ten behoeve van de verwerking in ruimtelijke plannen. In het SVIR is aangegeven wat het nationale belang is van het stellen van regels voor deze onderwerpen. Het Barro stelt in eerste instantie regels voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfunda-



ment, grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Op een later moment zal het besluit worden aangevuld met andere onderwerpen uit de SVIR.

De meeste onderwerpen waarvoor in het Barro regels zijn gesteld, zijn alleen van toepassing voor een ruimtelijk plan dat na inwerkingtreding van het Barro van kracht wordt. Een dergelijk ruimtelijk plan zal dan wel voor het eerst een nieuwe ontwikkeling of nieuwe bouwvorming mogelijk moeten maken (zogenoemde nieuw-nieuwbepalingen).

De algemene regels in het Barro hebben vooral een conserverend/beschermend karakter waardoor geformuleerde nationale belangen niet belemmerd worden door ontwikkelingen die middels ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt. Voor een aantal onderwerpen geeft het Barro de opdracht dan wel de mogelijkheid aan provincies om bij provinciale verordening regels te stellen.

Onderhavig planvoornemen betreft de aanleg van een fietspad langs de Linge. Het betreft enerzijds een aanvulling op de lokale infrastructuur om ter plaatse de verkeersveiligheid te verbeteren en anderzijds als aanvulling op het fietspadennetwerk. Hiermee zijn geen nationale belangen in het geding gezien het ondergeschikte lokale c.q. regionale karakter van het planvoornemen. De Barro voorziet derhalve niet in onderwerpen die op het besluitgebied van toepassing zijn en is daarmee ook niet van toepassing.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Gelderland 2005

Hoofddoelstelling

De basis voor de Structuurvisie Gelderland 2005 wordt gevormd door het Streekplan uit 2005 met dezelfde naam, waaruit het bestaande beleid is overgenomen. Als gevolg van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 zijn provincies verplicht een ruimtelijke structuurvisie op te stellen met een uitvoeringsagenda. Het beleid zoals verwoord in de structuurvisie werd aldus voorheen in het streekplan geformuleerd.

De formele hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid is de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke 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.

De provincie Gelderland wil meer op hoofdlijnen sturen en gemeenten meer beleidsvrijheid bieden. Als inbreng hebben de Gelderse gemeenten, die in 6 regio's samenwerken, regionale structuurvisies opgesteld. De Structuurvisie Gelderland 2005 is mede hierop gebaseerd.



Generiek beleid

De Structuurvisie maakt onderscheid in generiek beleid en regiospecifiek beleid. Onderdeel van het generiek beleid zijn de uitgangspunten, die aan verdere stedelijke ontwikkeling worden gesteld. In het streekplan wordt op het gebied van infrastructuur gestreefd naar een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daartoe worden de bestaande verkeers- en vervoerssystemen gehandhaafd en waar mogelijk verbeterd. De verbeteringen moeten met name gericht zijn op het maken van veilige wegen, met aandacht voor fietsers en voetgangers. De weginrichting moet afgestemd zijn op de functie van de weg.

Het planvoornemen voldoet aan de door de provincie gestelde doelen en voorwaarden ten aanzien van infrastructuur, aangezien verkeersveiligheid door de aanleg van het fietspad langs de Linge voor het langzaam verkeer (fietsers/bromfietsen/scooters) ter plaatse sterk wordt verbeterd. Tevens maakt de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uit van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezen'.

2.3.2 Omgevingsvisie

De omgevingsvisie Gelderland is op 9 juli 2014 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en vanaf 14 oktober 2014 in werking getreden. Het vertrekpunt in deze Omgevingsvisie zijn de maatschappelijke opgaven geweest die in gesprekken met overheden, organisaties en particulieren zijn benoemd.

In de context van 2014 zijn onder meer de volgende ontwikkelingen te voorzien:

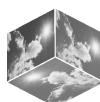
- veel veranderingen in consumentengedrag, in wonen en werken, veel snelle technische veranderingen;
- onzekerheden over de gevolgen van klimaatontwikkelingen;
- minder groei en minder investeringen in nieuwbouwplannen;
- krimp-gebieden, demografische ontwikkelingen (ontgroening en vergrijzing);
- complexe actuele opgaven (onder meer leegstand) in de stedelijke gebieden;
- opgaven waarin de overheid slechts een van de vele spelers is.

Hoe draagt de provincie bij aan een toekomstbestendig Gelderland? De provincie kiest er in deze Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze zijn:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Duurzame economische structuurversterking

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om krachtige steden en vitale dorpen met voldoende werkgelegenheid. Het verbeteren van de economische structuur is een belangrijke opgave voor de Gelderse samenleving. Er zijn veel kansen om de economische structuur te verbeteren. De provincie wil samen met haar partners de kansen benutten, met oog voor de unieke kwaliteiten van Gelderland. Het streven is om



de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door een duurzame versterking van de ruimtelijk-economische structuur.

Deze versterking van de economie gebeurt in een andere context dan een aantal jaar geleden. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' maar meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'. De versterking van de economie vergt een andere aanpak. Dat betekent vooral dat de provincie zich met haar partners richt op:

- kansen bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven;
- het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's;
- het creëren van een goede bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en de economische kerngebieden met fiets, openbaar vervoer en auto maar ook digitaal;
- het versterken van ruimtelijke randvoorwaarden voor de sterke (top)sectoren en het verbeteren van de kennisinfrastructuur;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor cultuurbeleving;
- een adequaat beheer (kwaliteit en kwantiteit) van bestaande en eventueel nieuwe woongebieden, bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel in Gelderland.

Ter versterking van de kansen voor bedrijvigheid zet de provincie gericht stappen om ruimte te bieden aan initiatiefnemers en om hen te faciliteren. Deze stappen zijn als volgt.

- a. De provincie besteedt meer aandacht aan de versterking van opgaven in steden en stedelijke netwerken dan voorheen. De maatschappelijke opgaven in die gebieden maken dat dit noodzakelijk is. Stedelijke netwerken zijn van groot belang voor Gelderland als geheel: als motor voor de economie en vanwege de voorzieningen voor de gehele regio. Dit vertaalt zich naar meer investeringen en intensievere betrokkenheid van plan- en procesbegeleiding in die gebieden.
- b. De provincie schept meer ruimte voor economie, voor kansen pakken. Dit doet de provincie door actief te zijn in de ondersteuning en facilitering van bestaande en nieuwe bedrijven in de (top)sectoren, logistiek, vrijetijdseconomie en door ook tuinbouw-aanverwante bedrijvigheid in de vijf clusters toe te laten, door duurzame groei van agrarische bedrijven toe te staan en door mee te denken over groei op bestaande locaties voor bedrijventerreinen. De provincie ondersteunt, faciliteert en handelt vanuit mogelijkheden en niet alleen vanuit kaders.
- c. Er zijn meer mogelijkheden voor bedrijven in en rond natuur. De provincie heeft de Ecologische Hoofdstructuur opnieuw gedefinieerd in het Gelders Natuurnetwerk (GNN). In het GNN is uitsluitend sprake van een natuurbestemming. Hier ligt een opgave om nog 5.300 hectare natuur te ontwikkelen (was 11.000 hectare). De provincie richt zich op het realiseren van een robuust Gelders Natuurwerk met voldoende middelen voor het ontwikkelen, onderhouden en beheren op de langere termijn.

De 'niet-natuur' in de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (woningen, bedrijven, infrastructuur) heet voortaan de Gelderse Groene Ontwikkelingszone (GO). Het betreft 25.000 hectare grond. In de GO liggen ontwikkelingsmogelijkheden voor organisaties en particulieren. De ontwikkelingen moeten passen bij het karakter van het GO. De GO heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in



combinatie met versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

Borgen van de kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving

Een aantrekkelijke leefomgeving vergt een goede kwaliteit en beleving van natuur en landschap in Gelderland, een gezonde en veilige leefomgeving en een robuust bodem- en watersysteem. De provincie zet daarom in op het waarborgen en op het verder ontwikkelen van die kwaliteiten van Gelderland.

De realisatie van deze tweede centrale doelstelling betekent vooral:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek;
- 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;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

Ter versterking van het bevorderen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving gaat de provincie meer inzetten op de gevolgen voor de gezondheid. Uit de dialoog met partners, betrokkenen uit de samenleving, beleid van andere overheden en eigen analyses, komt naar voren dat aandacht wordt gevraagd voor een benadering die meer gericht is op gezondheidseffecten dan op het al dan niet halen van bepaalde normen. Hoe dit zal uitpakken, is een onderwerp van uitwerking in 2014-2015.

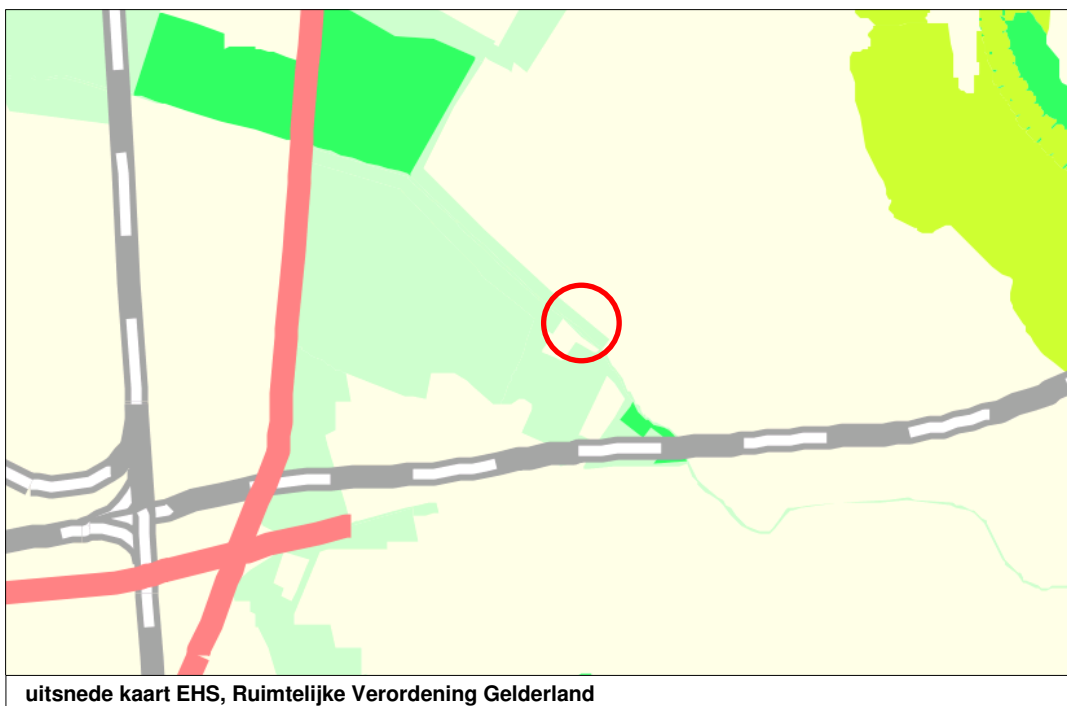
Om ontwikkelingen met kwaliteit te ondersteunen worden gebiedskwaliteiten in Gelderland opgenomen in een Gebiedenatlas. De provincie zet daarnaast 'workshops' in de vorm van 'kwaliteitsateliers' in. Een kwaliteitsatelier brengt kennis en betrokkenheid samen, ter inspiratie en ter versterking voor het oplossend vermogen.

Bij ruimtelijke initiatieven is de uitdaging de match te maken tussen de kwaliteiten van het betreffende initiatief en de kwaliteiten van de plek of het gebied waar het initiatief speelt. De Gelderse Ladder voor duurzaam ruimtegebruik wordt gebruikt als afwegingskader voor de vestigingsplek van stedelijke ontwikkelingen.

De strategie van de provincie om de doelen van 'duurzame economische structuurversterking' en 'een gezonde en veilige leefomgeving' te bereiken wordt gevoed door het besef dat stad en land elkaar nodig hebben. Gelderlanders gebruiken het goede van beide werelden. De provincie gaat voor:

- sterke steden, van belang voor toekomstige aantrekkingskracht, waar kennis zich samenbalt en waar veel jongeren naar toe trekken, waar ook nu al de meeste mensen wonen en werken;





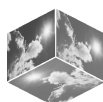
- een vitaal platteland, waar mensen inspelen op grote veranderingen, waar inwoners zich actief inzetten voor hun gezamenlijke toekomst, een platteland met een eigen economische kracht en een grote natuurlijke en landschappelijke waarde, waar kwaliteit en vitaliteit samen op gaan.

De provincie wil als onderdeel van de natte ecologische verbindingzones ook de realisatie van een veerkrachtig duurzaam watersysteem bevorderen. Beide opgaven laten zich goed verenigen door met een innovatieve invulling van natte ecologische verbindingzones een aantal beken in te richten als landschappelijke corridors, die natuurgebieden met elkaar verbinden en die tevens fungeren als een robuust watersysteem dat ruimte biedt om grote fluctuaties in de waterafvoer te faciliteren.

De aanleg van het fietspad langs de Linge maakt onderdeel uit van de ter plaatse (recent) aangelegde natte ecologische verbindingzone. Gezien het kleinschalige en lokale karakter van dit planvoornemen ter verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse vindt geen afbreuk plaats. De beoogde landschappelijke en natuurlijke waarden zijn als gevolg van de aanleg van het fietspad niet in het geding. Het langzaam verkeer (fietsers/bromfietzers/scooter) worden door de aanleg van het fietspad langs de Linge en in deze natte ecologische verbindingzone juist dicht bij de natuur gebracht. Er is hierdoor sprake van integratie door de combinatie van functies.

2.3.3 Ruimtelijke Verordening Gelderland

De Ruimtelijk Verordening Gelderland is door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 24 september 2014. De verordening is de juridische vertaling van de omgevingsvisie en bevat derhalve onderwerpen die in de visie naar voren komen. Dit betreft onder andere de belangen die de provincie wil behartigen en de manier waarop dit zal geschieden, alsmede



regels waarmee rekening gehouden moet worden bij het opstellen van een bestemmingsplan of andere planologische maatregelen, zoals in onderhavige situatie (omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan). Deze regels zijn direct bindend voor overheden. Zo weten gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn.

In de omgevingsverordening is het besluitgebied aangewezen als EHS verbindingszone. In de verordening is bepaald dat binnen dergelijke verbindingszones geen significante aantasting mag plaatsvinden van wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied.

De zone tussen de Heuvelsestraat en Karstraat parallel aan de watergang Linge, waarvan het besluitgebied onderdeel is, is recent ingericht als natte ecologische verbindingszone. Bij de inrichting en de aanleg van dit gebied wordt reeds voorzien in de aanleg van het fietspad langs de Linge. De Linge wordt van het overige oppervlaktewater afgescheiden door een 'dijklichaam' waar het fietspad is voorzien. Door het dwarsprofiel van het fietspad met brede bermen bestaande uit gras krijgt dit 'dijklichaam' een functie en draagt door zijn groene uitstraling bij aan de inrichting van de verbindingszone.

Tevens is door de recente aanleg van deze verbindingszone nog geen sprake van wezenlijke kenmerken of waarden. Deze moeten zich ter plaatse nog ontwikkelen. Derhalve vindt er door de aanleg van het fietspad langs de Linge geen significante aantasting plaats en maakt het toekomstige fietspad integraal onderdeel uit van deze verbindingszone en het beoogde fietspadennetwerk.

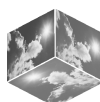
2.4 Gemeentelijk beleid

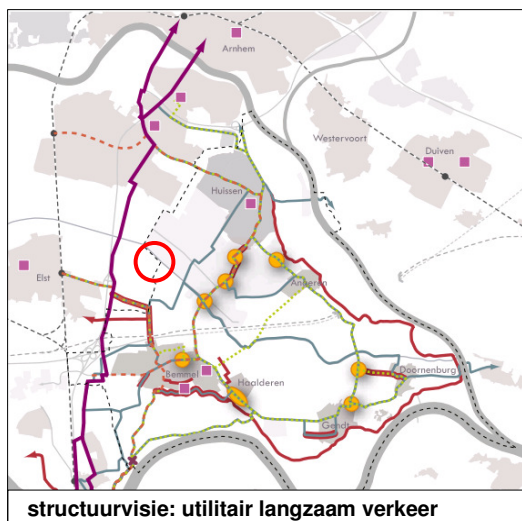
2.4.1 Structuurvisie Lingewaard 2012-2022

In de structuurvisie Lingewaard 2012-2022 zijn de ingrediënten zijn opgenomen hoe Lingewaard zich op ruimtelijk vlak in de toekomst wil ontwikkelen. Die toekomst wordt mede bepaald door hoe we met de ruimte omgaan; welke bestaande kwaliteiten worden versterkt en welke nieuwe functies op vrijkomende terreinen worden toegestaan.

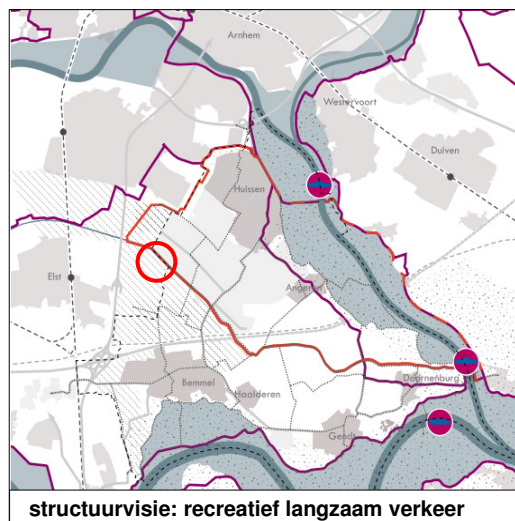
Uitgangspunt is het landschap met haar historische kwaliteiten waarin gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Dit aangevuld met de ambities die de gemeente heeft. Die ambities worden niet alleen bepaald door de gemeente maar vooral door inwoners en de volksvertegenwoordiging. In een interactief proces met inwoners, bedrijven, organisaties, en andere belanghebbenden is door de deelnemers veel ingebracht.

Het resultaat is een structuurvisie die richtinggevend en houdbaar is voor een reeks van jaren. De structuurvisie ontstaat daarmee de waan van de dag en is het een instrument waarbij oog is voor de dynamiek van de samenleving.





structuurvisie: utilitair langzaam verkeer



structuurvisie: recreatief langzaam verkeer

In de structuurvisie wordt onderscheidt gemaakt in respectievelijk utilitair en recreatief langzaam verkeer. In beide gevallen maakt het aan te leggen fietspad langs de Linge onderdeel uit van het betreffende netwerk. Bij het utilitair langzaam verkeer betreft het een aantakking vanuit Huissen op het snelfietspad Rijnwaalpad tussen Arnhem en Nijmegen. Bij het recreatief langzaam verkeer maakt het fietspad langs de Linge onderdeel uit van de Linge- en waarden route. In beide gevallen betreft het een schakel in het beoogde fietspadennetwerk en wordt ter plaatse de verkeersveiligheid verbeterd. De aanleg van het fietspad past daarmee binnen het gemeentelijk beleid van Lingewaard.

2.4.2 Intergemeentelijke structuurvisie Park Lingezegen

De doelen en uitgangspunten in het Masterplan Park Lingezegen hebben de basis gevormd voor de intergemeentelijke structuurvisie Park Lingezegen. De verdere concretisering van de basisuitrusting van het Masterplan heeft in deze visie invulling gekregen in de zogenaamde 'doorontwerpen'. Hierin heeft een verdiepende studie plaatsgevonden naar de inrichtingsmogelijkheden (functioneel, landschappelijk, e.d.) per deelgebied.

Voor het aspect recreatie is in de Stadsregio Arnhem Nijmegen is ten behoeve van het langzaam (recreatieve) verkeer een fietsroutenetwerk met knooppunten ontwikkeld, waarvan een deel door Park Lingezegen loopt. Daarnaast lopen door Park Lingezegen enkele themaroutes, waaronder 'fietsen langs streekproducten' en 'Liberation route', waarin de kapel 'Onze lieve vrouwe van de Bloeiende Betuwe' (Heuvelstraat 14 te Bemmelen) is opgenomen. In het fietsknooppuntensysteem zijn tevens fietspaden langs de Linge opgenomen. De fietsroutes lopen veelal langs of over bestaande wegenstructuren. Vanuit verkeersveiligheid en recreatieve aantrekkelijkheid is dit niet altijd wenselijk. In het routenetwerk ontbreken op dit moment goede, aantrekkelijke, vrij liggende en directe verbindingen in noord-zuidrichting. Onderhavig planvoornemen voorziet nadrukkelijk in de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Linge waardoor de verkeersveiligheid en recreatieve aantrekkelijkheid wordt verhoogd. De aanleg van het fietspad voldoet daarmee aan de doelen en uitgangspunten van de intergemeentelijke structuurvisie.





woonbebouwing langs de Lingewal



woonbebouwing langs de lingewal



woonbebouwing langs de lingewal met op de achtergrond de gemeentewerf

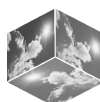


bedrijfsbebouwing langs de lingewal

3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het planvoornemen beschreven. Hierbij wordt expliciet aandacht aan de bestaande situatie (ruimtelijke en functioneel) en de totale inrichting van de natte ecologische verbindingszone. De onderlinge samenhang komt daarbij nader aan de orde



3.2 Gebiedsomschrijving

3.2.1 Ruimtelijke structuur

De ruimtelijk structuur ter hoogte van het besluitgebied, parallel aan de Lingewal tussen de Heuvelsestraat en Karstraat is tweeledig. Ten zuiden van de Lingewal bestaat de ruimtelijke structuur uit de lintbebouwing langs de Lingewal. Het betreft hier bebouwing bestaande uit woningen afgewisseld met bedrijfsbebouwing van de ter plaatse gevestigde bedrijven. De woningen bestaan hier uit 1 tot 2 bouwlagen en zijn afgedekt met een kap. De goot-/bouwhoogte en de nokrichting is daarbij variabel. De bedrijfsbebouwing sluit hierop aan en laat ook een gedifferentieerd beeld zijn. Het betreft over het algemeen kleinschalige bedrijvigheid passend binnen deze lintbebebouwing. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de gemeentewerf met bijbehorende opslagruimte van de gemeente Lingewaard. Dit betreft grootschalige bedrijfsbebouwing welke zich ver uitstrekt achter de eerstelijns bebouwing aan de Lingewal.

Ten noorden van de Lingewal, tegenover de lintbebouwing, wordt de ruimtelijke structuur gevormd door de recent gerealiseerde natte ecologische verbindingszone. Deze verbindingszone bestaat uit de watergang Linge zelf en de recent aangelegde waterpartijen. Deze waterpartijen worden van de watergang Linge gescheiden door een resterend 'dijklichaam'. Aansluitend aan deze verbindingszone grenst het open agrarische gebied. In de toekomst is hier de inrichting van een glastuinbouwgebied voorzien. De verbindingszone fungeert naar de toekomst toe als bufferzone c.q. overgang tussen de lintbebouwing aan de Lingewal en het toekomstige glastuinbouwgebied.

3.2.2 Functionele structuur

Voor de functionele structuur kan dezelfde tweedeling worden gemaakt. In de lintbebouwing ten zuiden van de Lingewal zijn de functies wonen en bedrijvigheid aanwezig. De woningen betreffen grondgebonden vrijstaande woningen op ruimte percelen. De bedrijvigheid bestaat uit de volgende bedrijven:

- | | |
|----------------------|--------------------|
| ▪ aannemersbedrijf | Lingewal 4a; |
| ▪ installatiebedrijf | Lingewal 4c; |
| ▪ catering | Lingewal 4d; |
| ▪ gemeentewerf | Lingewal 6a; |
| ▪ opslag | Lingewal 6b t/m f; |
| ▪ opslag | Lingewal 6g t/m h. |

Daarnaast is op de hoek Lingewal/Karstraat een agrarisch bedrijf gelegen.

Aan de overzijde van de Lingewal is de functie met name gericht op natuurontwikkeling van de natte ecologische verbindingszone. Daarnaast is deze zone met name bedoeld als bufferzone c.q. overgang alsmede voor de opvang van het hemelwater van het te ontwikkelen aangrenzende glastuinbouwgebied.





'dijklichaam' en tracé fietspad

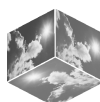


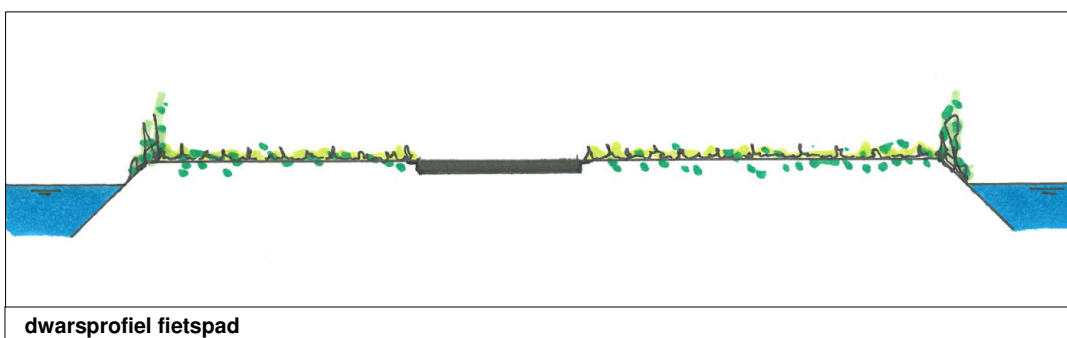
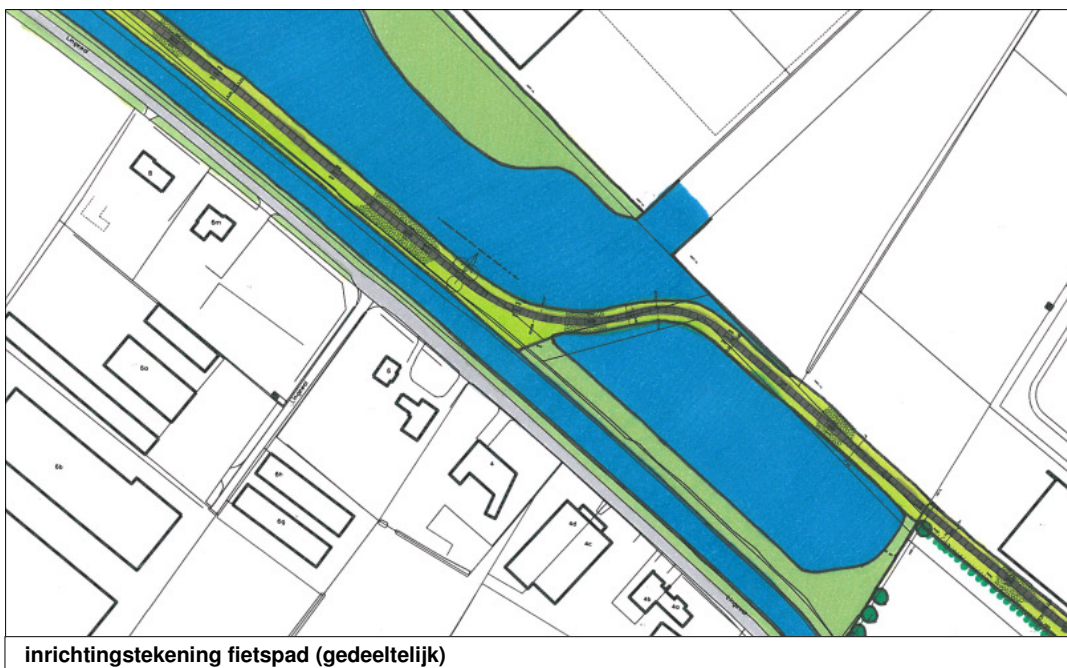
aansluiting fietspad ter hoogte van de Heuvelsestraat

3.3 Planvoornemen

Het planvoornemen bestaat concreet uit het aanleggen van een fietspad parallel aan de Linge als onderdeel van de natte ecologische verbindingszone en het beoogde fietspadennetwerk. Met dit fietspad is bij de inrichting en aanleg van de verbindingszone al rekening gehouden. De watergang Linge wordt door de inrichting van het aangelegde oppervlaktewater gescheiden door een 'dijklichaam'. Dit 'dijklichaam' vormt het tracé van het fietspad.

Het tracé van het fietspad loopt vanaf de Heuvelsestraat parallel aan de watergang Linge. Ter hoogte van de bebouwing Lingewal 4 en 6 buigt het tracé af, tussen het aanwezige oppervlaktewater, in noordelijke richting om vanaf daar de doorsteek te maken naar de Karstraat. Hier is het fietspad gelegen tussen het agrarische bedrijf op de hoek Lingewal/Karstraat en de bedrijfsbebouwing aan de Gloxinialaan en sluit het fietspad weer aan op de bestaande infrastructuur.

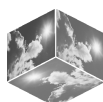




Het tracé van het fietspad loopt midden over het 'dijklichaam' en het profiel van het fietspad bestaat uit een verharding van 3 meter met aan weerszijden bermen ter breedte van het 'dijklichaam'. Gezien de breedte van het fietspad is het fietspad geschikt voor twee richtingen.

3.4 Verkeersveiligheid

Momenteel maakt het langzaam verkeer (fietsers/bromfietzers/scooters) samen met het gemotoriseerd verkeer gebruik van de Lingewal. Dit is een 60 km weg in het buitengebied van Lingewaard. Gezien een breedte van ongeveer 4,5 meter is deze weg behoorlijk smal. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan als gemotoriseerd verkeer het langzaam verkeer op deze weg inhaalt. Dit wordt nog eens versterkt als er gelijktijdig ook verkeer uit de andere richting komt. Ook de diverse uitritten van de aangrenzende woon- en bedrijfsbouw dragen niet bij aan de verkeersveiligheid ter plaatse. Om de verkeersveiligheid tussen de Heuvelsestraat en de Karstraat, ter hoogte van de lintbebouwing op de Lingewal, te verbeteren is het wenselijk om het langzaam verkeer hier te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. De aanleg van het fietspad langs de Linge voorziet hierin.



4 Sectorale aspecten

4.1 Inleiding

Milieubeleid wordt steeds meer ingebed in andere beleidsvelden. Verbreding van milieubeleid naar andere beleidsterreinen is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Ook in de ruimtelijke planvorming is structureel aandacht voor milieudoelstellingen nodig. De milieudoelstellingen worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces meegewogen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeente is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen.

4.2 Bodemkwaliteit

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

Het gebied is ter plaatse recent ingericht als natte ecologische verbindingszone. Hiervoor heeft de nodige ontgravingen voor de aanleg van het oppervlaktewater plaats gevonden. Het 'dijklichaam' voor de aanleg van het fietspad is hiervan het resultaat. Er is op basis van Wet milieubeheer/activiteiten besluit derhalve geen eindsituatie bodemonderzoek noodzakelijk. De gebruiksfunctie wordt bij de aanleg van het fietspad over dit 'dijklichaam' niet gevoeliger, waardoor geen verkennend bodemonderzoek uitgevoerd hoeft te worden. Opgemerkt wordt dat eventueel grondverzet ten behoeve van de aanleg van het fietspad wel moet voldoen aan het Besluit bodemkwaliteit.

In dat kader is een vooronderzoek bodem (Econsultancy, project 13033139, d.d. 15 september 2014) uitgevoerd. Uit dit vooronderzoek is het volgende gebleken:

Deellocatie A, G t/m I, K t/m P: voormalig pad, (voormalige) dam en gedempte sloot

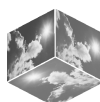
Ter plaatse van de deellocaties is geen bodemvreemd materiaal aangetroffen. Alhier worden derhalve geen (ernstige) bodemverontreinigingen verwacht en aanvullend onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Deellocatie B, D t/m F: puinpad en dammen

Op basis van de aard van de puinbijmenging (asbestverdacht), het aantreffen van asbestverdacht materiaal en de mate van het aangetroffen materiaal (circa 750 m³) is dit terreindeel verdacht voor het voorkomen van (ernstige) bodemverontreiniging. Econsultancy adviseert derhalve aanvullend onderzoek uit te voeren.

Deellocatie C: voormalige boomkwekerij/boomgaard

Op basis van het historisch gebruik van de locatie is het terrein verdacht voor het voorkomen van (ernstige) bodemverontreiniging. Econsultancy adviseert derhalve aanvullend onderzoek uit te voeren.



Deellocatie J: dam

Formeel gezien is de locatie als gevolg van de aanwezigheid van een zwak puinhoudende bodemlaag, verdacht voor het voorkomen van bodemverontreiniging. Echter, gelet op de aard van het aangetroffen materiaal (zwak puinhoudend) en de mate (circa $<25 \text{ m}^3$) wordt, conform het beleid van Bureau Beheer Landbouwgronden, aanvullend veld- en laboratoriumonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Het overige deel van de onderzoekslocaties is (eveneens) onverdacht voor het voorkomen van (ernstige) bodemverontreinigingen anders dan regionaal verhoogde achtergrondgehalten.

Op basis van de conclusies en aanbevelingen van het vooronderzoek is voor deellocatie C een verkennend bodemonderzoek (Econsultancy, project 130133139, d.d. 6 oktober 2014) uitgevoerd. Uit de onderzoeksresultaten van dit verkennende bodemonderzoek blijkt dat de grond op deellocatie C (voormalige boomgaard/boomkwekerij) niet is verontreinigd met organochloorbestrijdingsmiddelen. De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als 'verdacht' kan worden beschouwd, wordt op basis van de onderzoeksresultaten verworpen. Er bestaat derhalve géén reden voor een nader onderzoek.

4.3 Wet geluidhinder

Voor nieuwe plannen geldt dat in het kader van de Wet geluidhinder (Wg) een akoestisch onderzoek noodzakelijk is indien de geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de zone van een weg, industrieterrein of het spoor. In onderhavige situatie wordt met de aanleg van het fietspad langs de Linge geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Het betreft hier uitsluitend een de aanleg van een fietspad.

Met de aanleg van dit fietspad wordt beoogd om het langzame verkeer (fietsers) te scheiden van het gemotoriseerde verkeer op de Lingewal, zodat daarmee onder andere de verkeersveiligheid voor beide weggebruikers verbeterd wordt. Hierdoor verslechtert de akoestische situatie voor de bestaande bebouwing, waaronder (bedrijfs)woningen, langs de Lingewal niet. Het fietspad komt namelijk op grotere afstand van deze woningen te liggen, waardoor bromfietsen en scooters op grotere afstand passeren

Akoestisch onderzoek is derhalve niet uitgevoerd.



4.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 vormt het aspect luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer de basis voor de besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van deze Wet luchtkwaliteit gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen projecten die 'Niet in betekenende mate' (NIBM) en 'In betekenende mate' (IBM) bijdragen aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

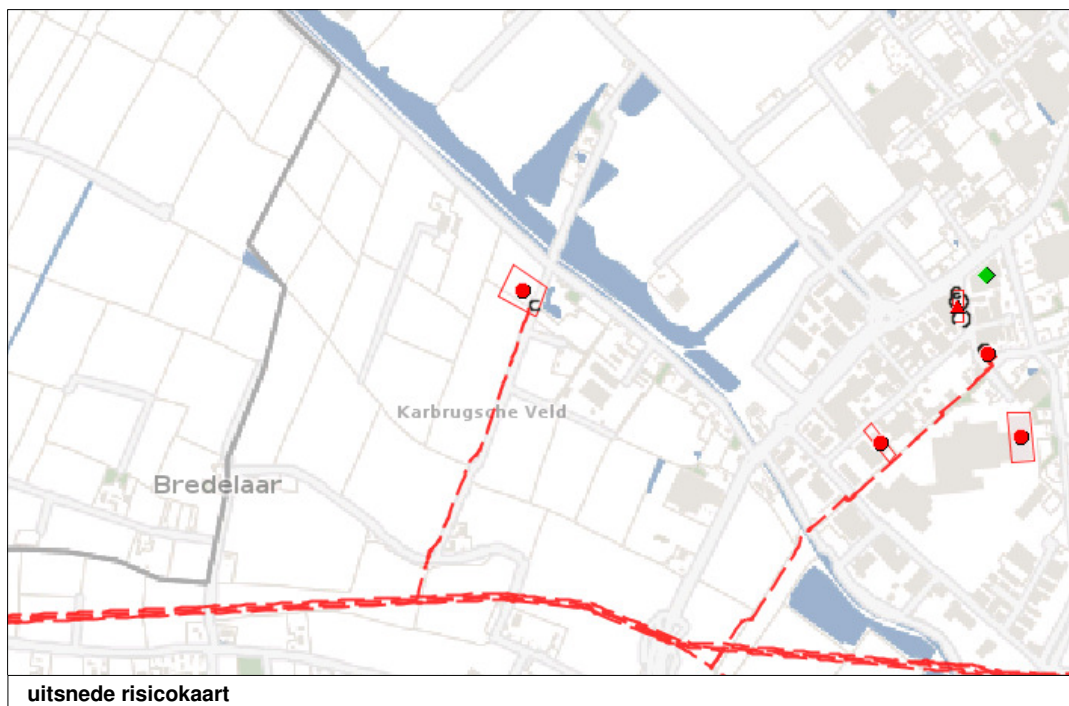
In de regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die NIBM zijn. Voor projecten die de hoeveelheid fijn stof en stikstofdioxide in de lucht met maximaal 3% verhogen hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Het project draagt dan niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. De NIBM-grens voor woningbouwlocaties is als volgt bepaald: 3% criterium $\geq$ 1500 woningen (netto) bij minimaal één ontsluitingsweg, en $\geq$ 3000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. Dit houdt in dat de ontwikkeling op basis van de Wet Luchtkwaliteit niet in betekende mate bijdraagt aan aantasting van de luchtkwaliteit.

In onderhavig geval is sprake van de aanleg van een fietspad langs de Linge om onder andere de verkeersveiligheid op de Lingewal te verbeteren. Hierdoor blijft het verkeer qua intensiteit ongewijzigd. Het langzaam verkeer (fietsers/bromfietsers/scooters) wordt door de aanleg van het fietspad langs de Linge gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Er treedt daarbij geen verkeersaantrekkende werking op. Daarnaast draagt het langzame verkeer niet bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Er is daarmee geen sprake van een project dat in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Derhalve hoeft voor het planvoornemen verder geen onderzoek inzake luchtkwaliteit te worden uitgevoerd.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.





In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele risicovolle objecten gelegen. Het betreft de volgende objecten:

- een gasontvangstation Gasunie aan de Heuvelsestraat op een afstand van ongeveer 100 meter tot het besluitgebied;
- een gasontvangstation Gasunie aan de Veilingstraat op een afstand van ongeveer 530 meter;
- een ammoniakkoelinstallatie bij een ijsfabriek aan de Handelstraat 29 op een afstand van ongeveer 230 meter;
- een benzinestation met LPG aan de Nijverheidstraat 1 op een afstand van ongeveer 540 meter.

Gezien de relatief grote afstanden van deze risicovolle objecten tot het besluitgebied zijn deze niet van invloed op het planvoornemen. Daarnaast zorgt de aanleg van het fietspad langs de Linge niet voor problemen met betrekking tot het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Als gevolg van de aanleg van het fietspad neemt het aantal personen niet toe. Het langzame verkeer (fietsers/bromfietsers/scooters) wordt in onderhavige situatie uitsluitend gescheiden van het gemotoriseerd verkeer om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de nabij gelegen A325. De afstand tussen de A325 en het besluitgebied bedraagt ongeveer 2 km. Het invloedsgebied van de A325 bedraagt 200 m en is daarmee gezien de afstand niet van invloed op het besluitgebied.

Aan de zuidzijde van het besluitgebied zijn vier hogedruk gastransportleidingen van de Gasunie gelegen. Deze leidingen zijn gezien de afstand van ongeveer 750 meter niet van invloed op het besluitgebied. Ook voor de beide hogedruk gastransportleidingen die van



hieruit naar de gasontvangststations lopen is dit niet aan de orde. Het planvoornemen voorziet niet in het oprichten van bebouwing en het aantal personen neemt als gevolg van het planvoornemen niet toe. De aanleg van het fietspad langs de Linge is niet van invloed op deze leidingen. De zakelijkrecht strook van 4 meter ter weerszijden van de leiding is eveneens niet van invloed op het besluitgebied.

4.6 Kabels en leidingen

Verder is er ter hoogte van het besluitgebied, naast de eerder genoemde hogedruk gas-transportleidingen, een riooltransportleiding parallel aan de watergang Linge gelegen, welke rechtdoor loopt richting Karstraat. Deze leiding behoeft ten behoeve van het gebruik en/of de veiligheid planologische bescherming. Bij de aanleg van het fietspad langs de Linge wordt met deze leiding in voldoende mate rekening gehouden zodat het noodzakelijke beheer aan deze leiding, ondanks de aanleg van het fietspad, plaats kan blijven vinden.

4.7 Milieubescherming, veiligheid en overige zones

Het besluitgebied zelf is niet in een milieubeschermingsgebied, grondwaterbeschermings- of waterwingebied, stiltegebied, bodembeschermingsgebied of de ecologische hoofdstructuur gelegen.

Tevens maakt het besluitgebied geen onderdeel uit van het rivierbed van de Waal.

4.8 Flora en Fauna

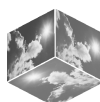
4.8.1 Inleiding

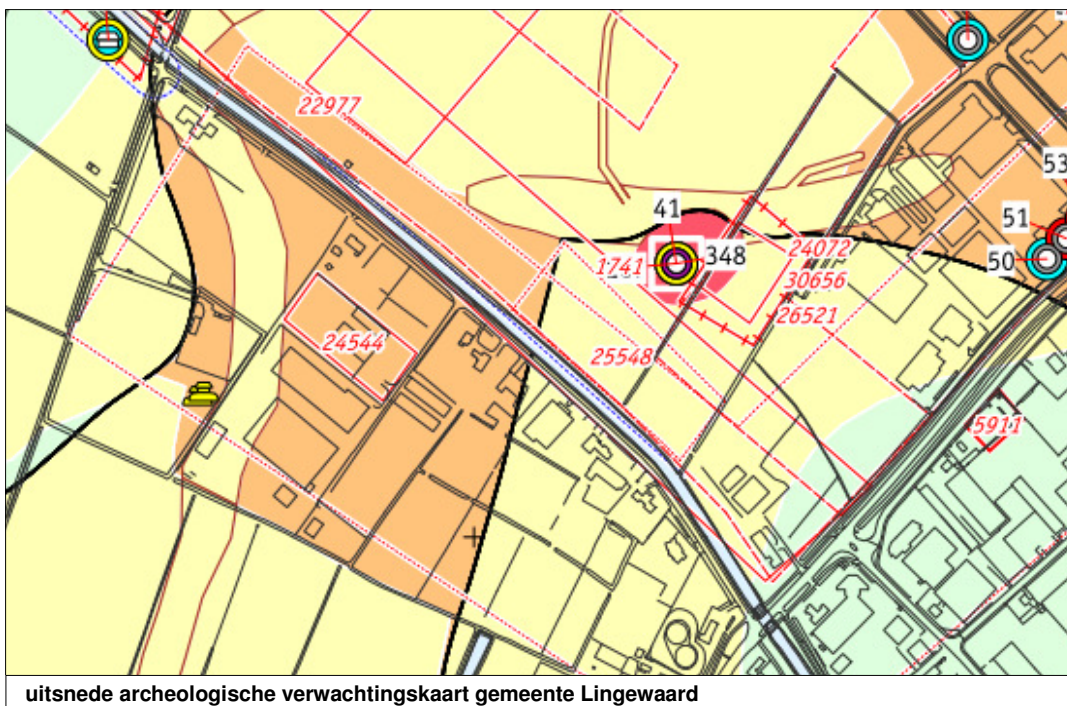
Op basis van de Flora- en faunawet moet bij alle geplande ruimtelijke ingrepen nagegaan worden of er schade wordt toegebracht aan beschermde dier- en plantensoorten. In de Flora en faunawet is ook de zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten (en dus niet alleen de beschermde) en hun leefomgeving.

Voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geldt in twee gevallen een vrijstelling wanneer sprake is van beschermde diersoorten in het plangebied:

- een algemene vrijstelling voor algemene beschermde soorten;
- een vrijstelling bij zeldzamer soorten, op voorwaarde dat gehandeld wordt conform een goedgekeurde gedragscode.

Door de aanleg van de natte ecologische verbindingszone ter plaatse van het besluitgebied is het gehele gebied op de schop gegaan. Door de recente aanleg hiervan is er op dit moment geen sprake meer van enige natuurwaarden. De natuur zal zich de komende jaren moeten gaan ontwikkelen. De kans op de aanwezigheid van beschermende soorten in het besluitgebied is daarmee zeer klein. Aangezien de aanleg van het fietspad langs de Linge, als onderdeel van deze natte ecologische verbindingszone, op (zeer) korte termijn is voorzien wordt een quickscan naar flora en fauna niet noodzakelijk geacht.





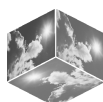
4.9 Archeologie

Bij bestudering van de gemeentelijke archeologische beleidskaart is geconcludeerd dat het besluitgebied zowel een hoge, middelhoge als lage archeologische verwachtingswaarde heeft. Voor gebieden met een hoge verwachtingswaarde houdt dit in dat gestreefd wordt naar behoud in huidige staat. Er is dan een inventariserend archeologisch onderzoek verplicht (IVO-Protocol 1) als het bruto-oppervlak van de ingreep groter is dan 100 m² en de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm minus maaiveld. Voor gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde wordt eveneens gestreefd naar behoud in huidige staat. In deze gebieden is een inventariserend archeologisch onderzoek verplicht (IVO-Protocol 2) als het bruto-oppervlak van de ingreep groter is dan 500 m² en de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm minus maaiveld. Bij gebieden met een lage verwachtingswaarde is er geen noodzaak tot streven naar behoud in huidige staat. Inventariserend archeologisch onderzoek is verplicht (IVO-Protocol 2) als het bruto-oppervlak van de ingreep groter is dan 2.500 m² en de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm minus maaiveld.

Aangezien de gronden ter plaatse van het besluitgebied reeds geroerd zijn als gevolg van het grondverzet voor de recente aanleg van de natte ecologische verbingszone wordt archeologisch onderzoek niet zinvol geacht. Daarnaast vindt voor de aanleg van het fietspad langs de Linge geen ingreep plaats die dieper reikt dan 30 cm minus maaiveld.

4.10 Explosieven

Het gebied tussen Arnhem en Nijmegen heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog, in de periode september 1944 – april 1945, in de gevechtlijn gelegen waarbij het front een aantal malen op een en neer golfde. Uit die periode zijn grote hoeveelheden Conventionele Explosieven (CE) achtergebleven, die van tijd tot tijd al dan niet spontaan worden aangetroffen. Door Riel explosive Advice & Services Europe B.v. is een rapportage opgesteld waar-

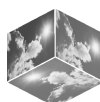


in de resultaten voor het aspect Conventionele Explosieven (CE) met betrekking tot de toekomstige (grond)werkzaamheden zijn beschreven.

Op basis van het onderzoek wordt geadviseerd om voor werkzaamheden op nog niet na-oorlogse geroerde grond een Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) uit te laten voeren. Een dergelijke PRA kan alleen zinvol worden uitgevoerd in projectteamverband, waarbij hele specifieke input van opdrachtgever essentieel is. De PRA heeft in voorkomend geval alleen betrekking op de Arboveiligheid voor de civieltechnische werkzaamheden welke binnen het betreffende opsporingsgebied plaatsvinden.

Na uitvoering van een PRA is het zelfs mogelijk, afhankelijk van de aard van het project, in CE verdachte gebieden, zonder aanvullende onderzoeken en/of opsporingsacties werkzaamheden op een veilige manier uit te voeren.

Aangezien de gronden ter plaatse van het besluitgebied reeds geroerd zijn als gevolg van het grondverzet voor de recente aanleg van de natte ecologische verbindingszone en de civieltechnische werkzaamheden voor de aanleg van het fietspad langs de Linge beperkt zijn qua diepte wordt een PRA niet noodzakelijk geacht.



5 Waterparagraaf

5.1 Inleiding

Om te garanderen dat water voldoende aandacht krijgt bij het opstellen van ruimtelijke plannen is de zogenaamde watertoets in het leven geroepen. Doel van de watertoets is het vroegtijdig en expliciet betrekken van de waterbeheerders bij het planproces. Het resultaat hiervan wordt vastgelegd in de zogenaamde waterparagraaf. Onderhavige waterparagraaf geeft hieraan invulling.

5.2 Beleid ten aanzien van waterhuishouding

5.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning.

5.2.2 Nationaal waterplan

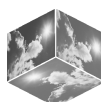
Het doel van dit als structuurvisie te beschouwen plan is het zodanig omgaan met de waterhuishouding dat ook latere generaties veilig en welvarend van de ruimte gebruik kunnen maken. Bescherming tegen droogte en wateroverlast, maar ook het zorgen voor een goede waterkwaliteit zijn hierbij van groot belang. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn kan een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem bereikt worden.

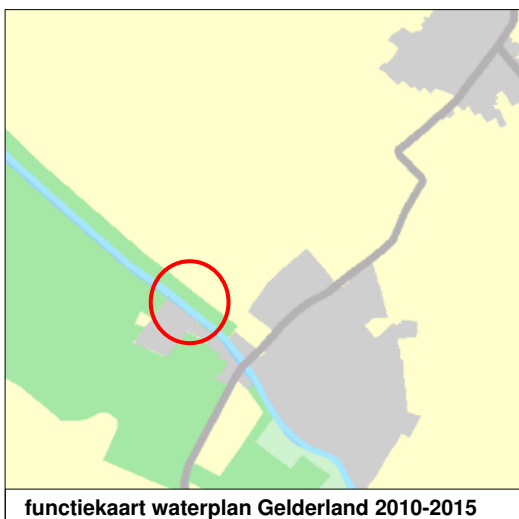
5.3 Provinciaal waterplan 201-2015

Het Waterplan Gelderland is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan Gelderland is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan is nog opgesteld onder de Wet op Waterhuishouding, maar valt na vaststelling onder het regime van de nieuwe Waterwet die in december 2009 in werking is getreden.

In het Waterplan is het waterbeleid beschreven aan de hand van een aantal thema's, zoals landbouw, wateroverlast, watertekort, natte natuur, grondwaterbescherming en hoogwaterbescherming. Voor deze thema's is beschreven welke doelstellingen voor 2027 en 2015 er liggen. In het kort zijn de belangrijkste doelstellingen voor de planperiode:

- voor de 35 gebieden van de Kooplijst is de GGOR bestuurlijk vastgesteld en zijn de maatregelen voor herstel uitgevoerd;
- de maatregelen voor herstel van de HEN-wateren zijn uitgevoerd;
- de natte ecologische verbindingzones zijn gerealiseerd, tenzij onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn;





functiekaart waterplan Gelderland 2010-2015



natte ecologische verbingszone

- wateroverlast vanuit het regionale watersysteem wordt voorkomen door inrichting van waterbergingsgebieden en verruiming van watergangen;
- in het stedelijk gebied is urgente wateroverlast opgelost;
- de zwemwateren voldoen als minimum aan de categorie aanvaardbaar;
- toekomstvast hoogwaterbeleid.

Met de komst van de Waterwet gaat de vergunningverlening voor grondwateronttrekkingen over naar de waterschappen. Er is een uitzondering in de Waterwet gemaakt voor een drietal categorieën onttrekking. Voor de openbare drinkwatervoorziening, industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³ per jaar en bodemenergiesystemen blijft de provincie vergunning verlenen.

Het Waterplan krijgt zodra het overgangsrecht bij de Waterwet in werking treedt, de status van structuurvisie op grond van de Wro. Daarom is in het Waterplan beschreven welke onderwerpen van provinciaal belang zijn en waarvoor de provincie het tot haar beschikking staande instrumentarium uit de Wro wil inzetten. Het gaat om de volgende waterdoelen: regionale waterberging, de grote Gelderse rivieren, drinkwaterbescherming, de EHS, waterafhankelijke natuur en weidevogelgebieden.

In de directe omgeving van het besluitgebied liggen met name gebieden met de hoofdfunctie landbouw (glastuinbouw). Direct grenzend aan het besluitgebied komt oppervlaktewater, waaronder de Linge, in combinatie met natte natuur voor. Deze zone is op de functiekaart van het waterplan aangewezen als 'natte ecologische verbingszone'. Het aangrenzende landbouwgebied is op deze kaart aangeduid als 'landbouw'

Voor deze natte ecologische verbingszone zijn de specifieke inrichtingsmodellen richtinggevend. Er moeten voldoende natte elementen op de juiste afstand van elkaar in de zone aanwezig zijn. De inrichting van en langs de watergang is belangrijk voor het ecologisch functioneren. Voldoende water in de juiste periode is van belang, bijvoorbeeld voor passeerbaarheid van stuwen en voor paaiplaatsen van vissen en andere water-



organismen tijdens het voortplantingsseizoen of de bereikbaarheid en conditie van zomer- en winterbiotoop van amfibieën. Stapstenen en landbouw kunnen waterhuishoudkundig gecombineerd worden door bij de inrichting rekening te houden met elkaars eisen. Nieuwe inzichten over de inrichting van watergangen om in elk jaargetijde de meest wenselijke waterstand te krijgen, moeten daarbij worden toegepast (verbreden en verondiepen van watergangen). In dit Waterplan Gelderland is geen nieuw beleid geformuleerd voor de stapstenen en corridors. Inrichting van deze elementen vindt plaats op vrijwillige basis.

De natte ecologische verbindingszone ter hoogte van het besluitgebied is onlangs gerealiseerd. De aanleg van het fietspad langs de Linge maakt als zodanig onderdeel uit van de inrichting van deze zone. Door de aanleg van het fietspad over het aanwezige 'dijklichaam' wordt het fietspad geïntegreerd in het geheel en vindt geen afbreuk plaats aan de in ontwikkeling zijnde natte verbindingszone langs de Linge

5.4 Waterhuishoudkundige situatie

De watergang Linge is een primaire watergang, welke een belangrijk onderdeel vormt van het netwerk aan sloten en singels die afstromen op het Pannerdenschkanaal, dat vervolgens weer in verbinding staat met de Waal. De watergang Linge vormt de hoofdwatergang in het gebied en zorgt voor de ontwatering van het gebied.

Door de recente herinrichting van de watergang Linge met het aangrenzende oppervlaktewater en inclusief de aanleg van natuurvriendelijke oevers als invulling van de natte ecologische verbindingszone is sprake van een verbetering van de natuurwaarde voor het gebied en de waterkwaliteit.

Door de aanleg van het fietspad langs de Linge over het resterende 'dijklichaam' wordt geen afbreuk gedaan aan de beoogde natuurontwikkeling langs de watergang Linge met het aangrenzende oppervlakte water als natte ecologische verbindingszone. Door de aanleg van het fietspad neemt het verhard oppervlak toe. In dat kader wordt het hemelwater opgevangen en afgewaterd op het aangrenzende oppervlaktewater. Hiervoor zullen de noodzakelijke voorzieningen worden aangelegd bij de aanleg van het fietspad.



6 Haalbaarheid

6.1 Inleiding

Naast het toetsen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan aan diverse milieu- en veiligheidsaspecten, dient de omgevingsvergunning ook getoetst te worden aan de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Hierbij wordt gekeken naar de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.2 Financiële en economische haalbaarheid

De aanleg van het landschapspark Park Lingezegen, waaronder het planvoornemen valt, wordt ontwikkeld en gefinancierd door de gemeenschappelijke regeling Park Lingezegen. De deelnemende partijen aan de gemeenschappelijke regeling zijn: de provincie Gelderland, gemeenten Arnhem, Lingewaard, Overbetuwe en Nijmegen, en het Waterschap Rivierenland.

De aanleg van het fietspad langs de Linge is binnen deze verbindingszone voorzien als onderdeel van de basisuitrusting van het landschapspark 'Park Lingezegen'. Aangezien de gronden reeds in het bezit zijn van de parkorganisatie vormt dit geen belemmering voor de uitvoering van het planvoornemen en zijn hier verder ook geen kosten meer mee gemoeid.

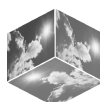
Met de parkorganisatie Park Lingezegen is een planschadeovereenkomst gesloten. De initiatiefnemer(s) vergoed(en) aan een aanvrager mogelijke planschade als gevolg van planologische wijzigingen door de aanleg van het fietspad langs de Linge die een nadelig gevolg voor hem hebben.

Bij een ruimtelijk plan moet een exploitatieplan worden vastgesteld of een anterieure overeenkomst worden gesloten met initiatiefnemer(s) indien er sprake is van bouwplannen als bedoeld in art. 6.2.1 Bro en kosten worden gemaakt door de gemeente die niet anderszins worden vergoed. De kosten die worden gemaakt in het kader van onderhavige aanvraag van de omgevingsvergunning alsmede de kosten die worden gemaakt voor de aanleg van het fietspad komen voor rekening van de initiatiefnemer(s). Dit is in een overeenkomst vastgelegd. Afwenteling van de kosten is daarmee anterieur geregeld.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het planvoornemen voldoende is gegarandeerd.

6.3 Maatschappelijke haalbaarheid

Het planvoornemen betreft de aanleg van een fietspad langs de Lingen tussen de Heuvelsestraat en de Karstaat. Met de aanleg van dit fietspad wordt beoogd om het langzame verkeer (fietsers/bromfietsers/scooters) te scheiden van het gemotoriseerde verkeer op de Lingewal, zodat daarmee de verkeersveiligheid voor beide weggebruikers verbeterd wordt. Tevens maakt de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uit van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezegen'. Hiermee is een zeker algemeen belang gediend.



Gezien de relatief beperkte impact van het (toekomstige) fietspad op de omgeving kan – ook gezien de conclusies uit voorgaande hoofdstukken van deze ruimtelijke onderbouwing – redelijkerwijs worden gesteld dat met onderhavig planvoornemen geen waarden of belangen (onevenredig) zullen worden geschaad. De verkeersveiligheid ter plaatse wordt juist verbeterd. Het planvoornemen zal daarom naar alle waarschijnlijkheid niet op overwegende planologische bezwaren uit de omgeving stuiten. Mocht iemand bedenkingen hebben ten aanzien van het planvoornemen dan kan ten aanzien van het ontwerp-besluit een zienswijze kenbaar worden gemaakt en na verlening van de vergunning eventueel beroep worden ingesteld.

6.4 Conclusie

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De afwijking van het bestemmingsplan betekent, na een afweging van de verschillende belangen, een aanvaardbare invulling van het besluitgebied waarbij de verkeersveiligheid voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzame verkeer (fietzers) wordt verbeterd. Tevens is sprake van een zeker algemene belang omdat de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uitmaakt van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezen'.



7 De procedure

7.1 De te volgen procedure

7.1.1 Vooroverleg

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel voor de realisatie van het fietspad langs de Linge noodzakelijke omgevingsvergunning, in afwijking van het bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wabo. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd. Op de volgende pagina is de uitgebreide procedure schematisch weergegeven. Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure vindt zo nodig vooroverleg plaats met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het Waterschap. Gezien de conclusies uit voorgaande hoofdstukken mag redelijkerwijs worden aangenomen dat met onderhavig planvoornemen de belangen van voornoemde vooroverlegpartners niet zullen worden geschaad.

7.1.2 Terinzagelegging

De omgevingsvergunning wordt, inclusief deze ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide procedure (zie schema volgende pagina) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijze indienen.

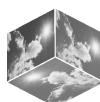
7.2 Watertoets

Het doel van de watertoets is om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundige relevante plannen. De watertoets vraagt niet alleen om een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen hebben, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders.

Aangezien er weliswaar sprake is van toename van het verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van het fietspad langs de Linge en het waterschap nauw betrokken is bij de herinrichting van de realisatie van de natte ecologische verbindingszone wordt overleg met het waterschap niet noodzakelijk geacht.

7.3 Het vooroverleg met instanties

Tot de voorbereiding van de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan behoort het overleg met de daarvoor in aanmerking komende instanties. Instanties die blijken hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, worden bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen betrokken in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).



Echter met onderhavig bestemmingsplan zijn geen Rijks- en provinciale belangen in het geding. De aanleg van het fietspad moet leiden tot de verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse van de Lingewal door het scheiden van het langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer. Tevens maakt de aanleg van het fietspad langs de Linge onderdeel uit van het beoogde fietspadennetwerk, regionaal gezien en binnen landschapspark 'Park Lingezegen'. Het betreft hier een lokale v.q. regionale ontwikkeling passend binnen het gemeentelijk beleid, derhalve wordt het wettelijk vooroverleg met instanties niet noodzakelijk geacht.

7.4 Vaststelling

Het ontwerp-besluit omtrent de aanvraag van de omgevingsvergunning heeft, met bijbehorende stukken, vanaf 18 juni 2015 tot en met 29 juli 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode van zes weken is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen. Van deze gelegenheid is geen gebruik gemaakt. Op 10 augustus 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om medewerking te verlenen en de omgevingsvergunning verleend.



