

ruimtelijke onderbouwing

Rotonde

Zevenheuvelenweg-Nieuweweg

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	5
2	Planbeschrijving	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Nieuwe situatie	8
2.3	Afwijkingen vigerend bestemmingsplan	9
3	Beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Milieu	19
4.2	Water	22
4.3	Natuur	23
4.4	Archeologie	25
4.5	Explosieven	26
4.6	Kabels en leidingen	27
5	Uitvoerbaarheid	28
5.1	Economische uitvoerbaarheid	28
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
6	Conclusie.....	29
	Bijlagen	30
1	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï	31
2	Onderzoek externe veiligheid	32
3	Quickscan beschermde natuur	33
4	Aanvullend vleermuisonderzoek	34
5	Archeologisch vooronderzoek	35
6	Onderzoek explosieven	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg wordt beschouwd als een verkeerssituatie, die in potentie gevaarlijke situaties kan opleveren. Om ernstige ongevallen te voorkomen is besloten om een rotonde aan te leggen. Een rotonde zorgt voor beter zicht en lagere snelheden.

De rotonde kan deels passend binnen de regels van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen worden gerealiseerd. Een deel van de nieuwe rotonde is namelijk voorzien op gronden die volgens deze plannen een verkeersbestemming hebben en waar voorzieningen voor verkeer als een rotonde zijn toegestaan. Ten aanzien van twee delen van de rotonde geldt echter dat ze geprojecteerd zijn op twee percelen die tot voor kort een agrarisch grondgebruik kenden en daarom ook agrarisch bestemd zijn. Het gaat om de huidige gras-/bouwlanden aan weerszijden van de Zevenheuvelenweg. Volgens de regels van de agrarische bestemming is de aanleg van voorzieningen voor verkeer als wegen hier niet zonder meer mogelijk.

De gemeente heeft de voor realisatie van de nieuwe rotonde nog benodigde gronden reeds gekocht. Om de realisatie van de rotonde planologisch mogelijk te maken, is gekozen voor een procedure tot verlening van een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Dit ruimtelijk plan wordt ook wel een 'projectafwijakingsbesluit' genoemd. De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien het met het bestemmingsplan strijdige gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en het besluit is voorzien van een (goede) ruimtelijke onderbouwing. Dit rapport strekt tot deze goede ruimtelijke onderbouwing.

Op de voorbereiding van de beslissing op de aanvraag om een omgevingsvergunning, die wordt verleend met toepassing van een projectafwijakingsbesluit, is de uitgebreide voorbereidingsprocedure als opgenomen in §3.3 Wabo van toepassing. Onderdeel van de procedure is dat de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen dient af te geven als bedoeld in artikel 2.27 Wabo en artikel 6.5 Bor. De raad kan op grond van artikel 6.5, derde lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) echter categorieën van gevallen aanwijzen, waarin een verklaring van geen bedenkingen niet vereist is. Bij besluit van 26 maart 2015 heeft de gemeenteraad van Groesbeek dergelijke categorieën van gevallen aangewezen. Hieronder vallen onder andere de verlegging of verbreding van een openbare weg, de aanleg van een fietspad, trottoir en de aanleg van groen. De realisatie van de rotonde kan worden geschaard onder deze aangewezen gevallen, zodat op dit voorgenomen plan de algemene verklaring van geen bedenkingen van de raad van toepassing is. De gemeenteraad hoeft daardoor in casu niet te worden verzocht om afgifte van een verklaring van geen bedenkingen.

1.2 Ligging plangebied

Het gebied, waarop de (aanvraag om) omgevingsvergunning en daarmee onderhavig ruimtelijk plan betrekking hebben, omvat de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg, naastgelegen fiets- en voetpaden en bermen en de aangrenzende gedeelten van agrarische percelen, waar de rijbaan, de fiets- en voetpaden en de bermen van de aan te leggen rotonde zijn voorzien. Het betreft gedeelten van de percelen, kadastraal bekend gemeente Groesbeek, sectie L, nummers 4277, 4278, 4360 en sectie N, nummers 160, 163, 164 en 166 en het perceel, kadastraal bekend gemeente Groesbeek, sectie L, nummer 4276.

Dit plangebied is gelegen aan de noordkant van de kern Groesbeek, op de grens van de kern met het buitengebied. De Zevenheuvelenweg is een historische noordzuid radiaal van de historische dorpskern

van Groesbeek naar Berg en Dal die dwars door het Zevenheuvelenlandschap loopt. De Nieuweweg is een moderne hoofdontsluitingsweg die de noordelijke rand van de huidige kern Groesbeek vormt en Groesbeek ontsluit in de richting van eerst Heilig Landstichting en vervolgens Nijmegen. Navolgende afbeeldingen tonen de ligging van het plangebied op groter en kleiner schaalniveau.



afbeelding 1: ligging plangebied ten opzichte van de kern Groesbeek en omgeving

ruimtelijke onderbouwing Rotonde Zevenheuvelenweg-Nieuweweg
fase: definitief



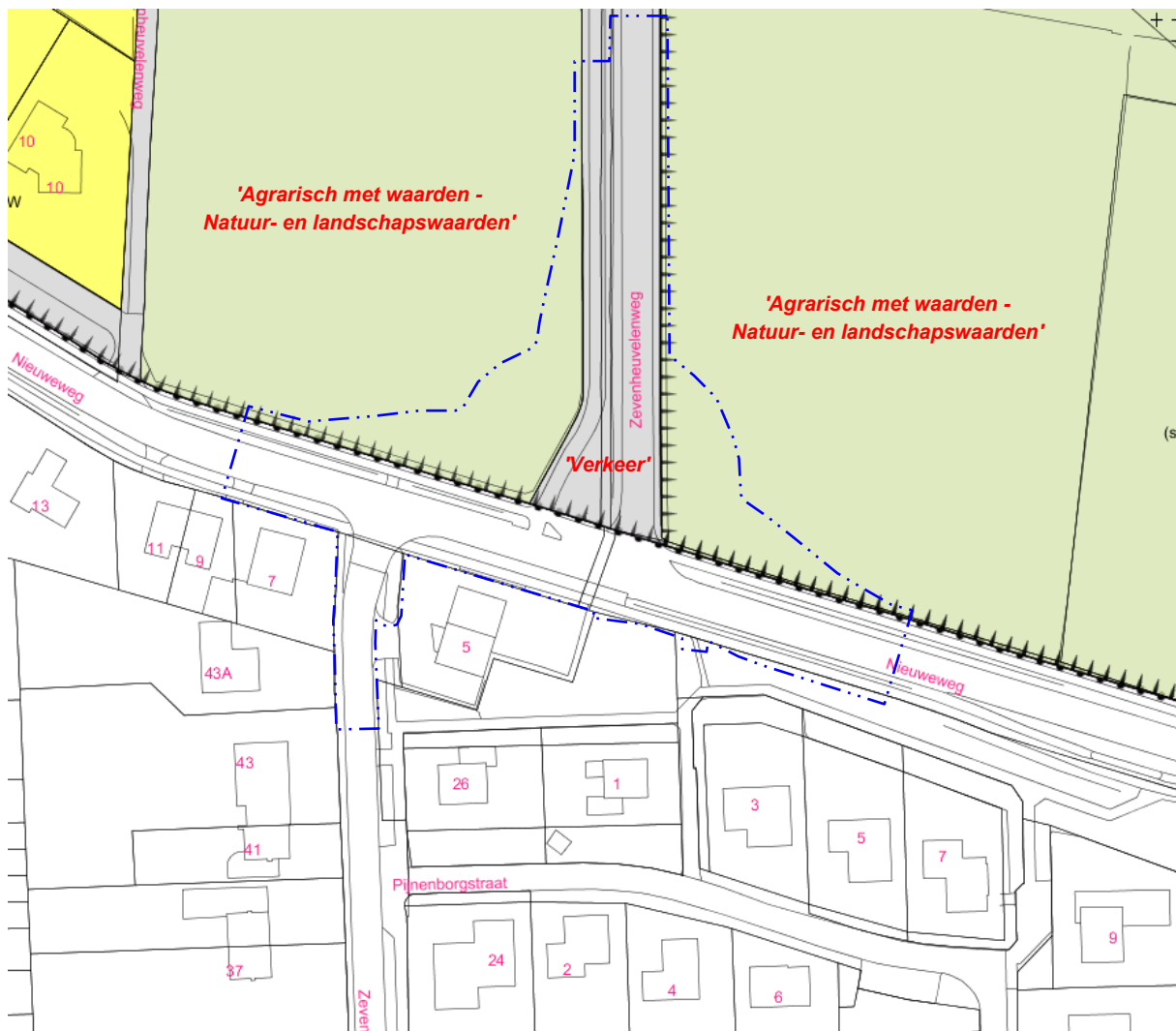
afbeelding 2: ligging plangebied ten opzichte van de directe omgeving

1.3 Vigerend bestemmingsplan

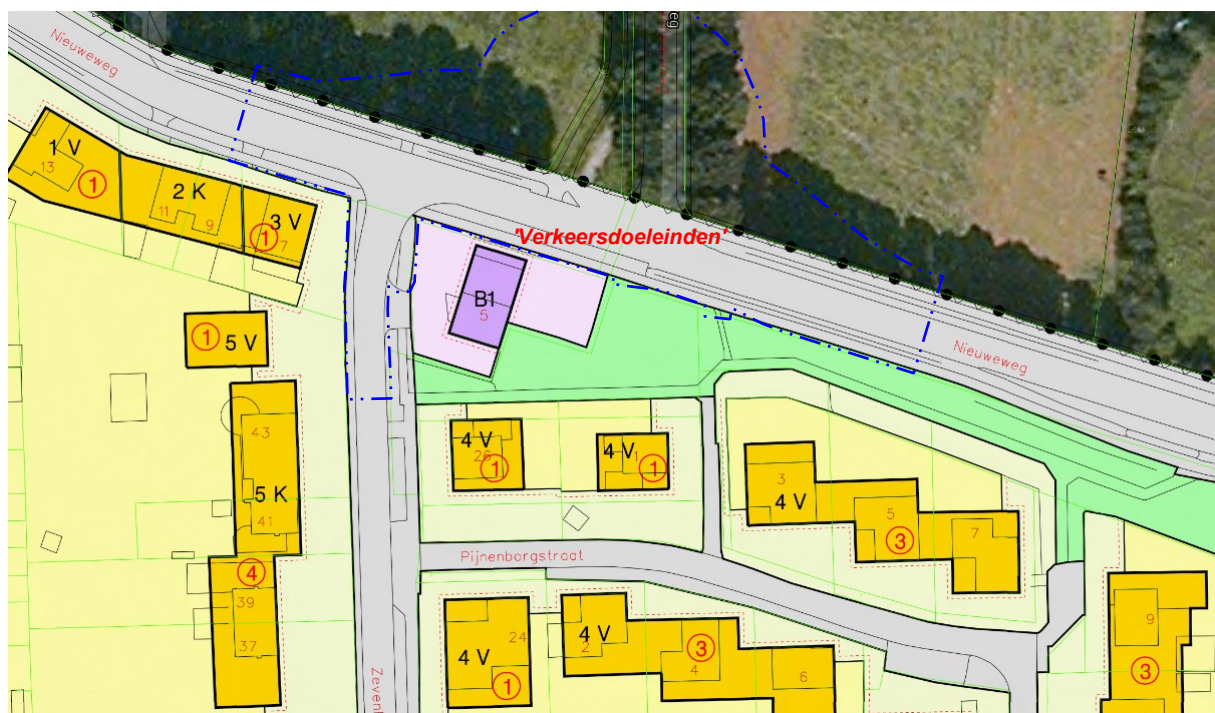
Voor het noordelijk gedeelte van het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek". Deze ten noorden van de bestaande Nieuweweg gelegen gronden hebben op grond van dit plan de bestemming 'Verkeer' dan wel 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden'. Op de agrarisch bestemde gronden liggen daarnaast de gebiedsaanduidingen 'erosiedal' en 'noordelijk hellinggebied'. Zie hiervoor afbeelding 3.

Ter plaatse van het zuidelijk gedeelte van het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Stekkenberg / Schrouwenberg". Volgens dit plan zijn de gronden ter plaatse van de bestaande Nieuweweg en de ten zuiden ervan gelegen Zevenheuvelenweg bestemd als 'Verkeersdoeleinden'. Zie daarvoor afbeelding 4.

Bestemmingsplan	Vastgesteld	In werking	Onherroepelijk
Buitengebied Groesbeek	29 augustus 2013	27 november 2013	15 april 2015
Stekkenberg / Schrouwenberg	19 oktober 2006	6 juni 2007	6 juni 2007



afbeelding 3: uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek"



afbeelding 4: uitsnede plankaart bestemmingsplan "Stekkenberg / Schrouwenberg"

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg bestaat in feite uit twee T-splitsingen die op een zeer korte onderlinge afstand zijn gelegen. Bij beide is de Nieuweweg de rechtdoor gaande weg waarop de Zevenheuvelenweg loodrecht aansluit.

De Nieuweweg maakt deel uit van de ring van hoofdontsluitingswegen om de kern Groesbeek. De weg heeft dan ook een belangrijke rol in de ontsluiting van het centrum en de wijken van Groesbeek en de verwerking van het doorgaande verkeer. Met de aanleg van deze weg is de Zevenheuvelenweg als historische noordzuid radiaal in tweeën gedeeld en van het wegdeel zuidelijk van de Nieuweweg de functie als belangrijke toegangsweg tot het Groesbeekse centrum vervallen. Dit deel van de Zevenheuvelenweg is nu met name een erftoegangsweg, waar 30 km/uur gereden mag worden en welke is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Het deel van de Zevenheuvelenweg ten noorden van de Nieuweweg is een provinciale weg (N841), met een maximum snelheid van 80 km/uur, en vormt een belangrijke ontsluitingsweg tussen Groesbeek en het Groesbeekse buitengebied. Op de Nieuweweg bedraagt de maximum snelheid 50 km/uur.



afbeelding 5: vogelvluchtfoto van de bestaande situatie

Zowel de Nieuweweg als Zevenheuvelenweg is een enkelbaansweg die in beide richtingen bereden wordt. Uitgezonderd het deel van de Zevenheuvelenweg zuidelijk van de Nieuweweg worden de twee rijstroken door langsstrepen gescheiden en is aan weerszijden van de weg een smalle berm gelegen, bestaande uit gras en laanbeplanting van hoog opgaande bomen. Langs de Nieuweweg zijn dat lindebomen, langs de Zevenheuvelenweg zomereiken. Bij de Nieuweweg ligt daarna aan weerszijden een vrijliggend fietspad. Het noordelijk van de Nieuweweg gelegen deel van de Zevenheuvelenweg kent enkel aan de westzijde van de weg een vrijliggend fietspad voor beide richtingen.

Aan de zuidzijde van de Nieuweweg, in één van de oksels van Nieuweweg en Zevenheuvelenweg, is een tankstation gelegen, waar ook LPG getankt kan worden. Het LPG-reservoir is echter meer dan 200 meter naar het noorden, direct aan de Zevenheuvelenweg gesitueerd. De ondergrondse LPG-leiding tussen afleverinstallatie en reservoir ligt parallel aan deze weg, ter plaatse van de smalle berm tussen rijbaan en fietspad. Aan de zuidzijde van de Nieuweweg zijn overigens percelen gelegen met vrijstaande woningen. Ten noorden van de Nieuweweg en aan weerszijden van de Zevenheuvelenweg liggen agrarische percelen die wisselend in gebruik zijn als gras- of bouwland.

De verkeersintensiteit op de Nieuweweg bedraagt circa 7400 tot circa 9600 motorvoertuigen per dag en op de Zevenheuvelenweg circa 2100 tot circa 2650 motorvoertuigen per dag. Het verkeer op de Nieuweweg is dus merendeels doorgaand verkeer met een snelheid van 50 km/uur. Deze hoge snelheid van al het doorgaand verkeer in combinatie met wachtend verkeer en het beperkte zicht op de aansluitende wegen vanwege de direct langs de wegen aanwezige laanbeplanting maken dat de bestaande T-splitsingen in potentie gevaarlijke verkeerssituaties kunnen opleveren. Met name bij het verkeer dat links afslaat vanaf de Nieuweweg naar de Zevenheuvelenweg en dat vanaf het terrein van het tankstation of vanaf de Zevenheuvelenweg de Nieuweweg oprijdt.

2.2 Nieuwe situatie

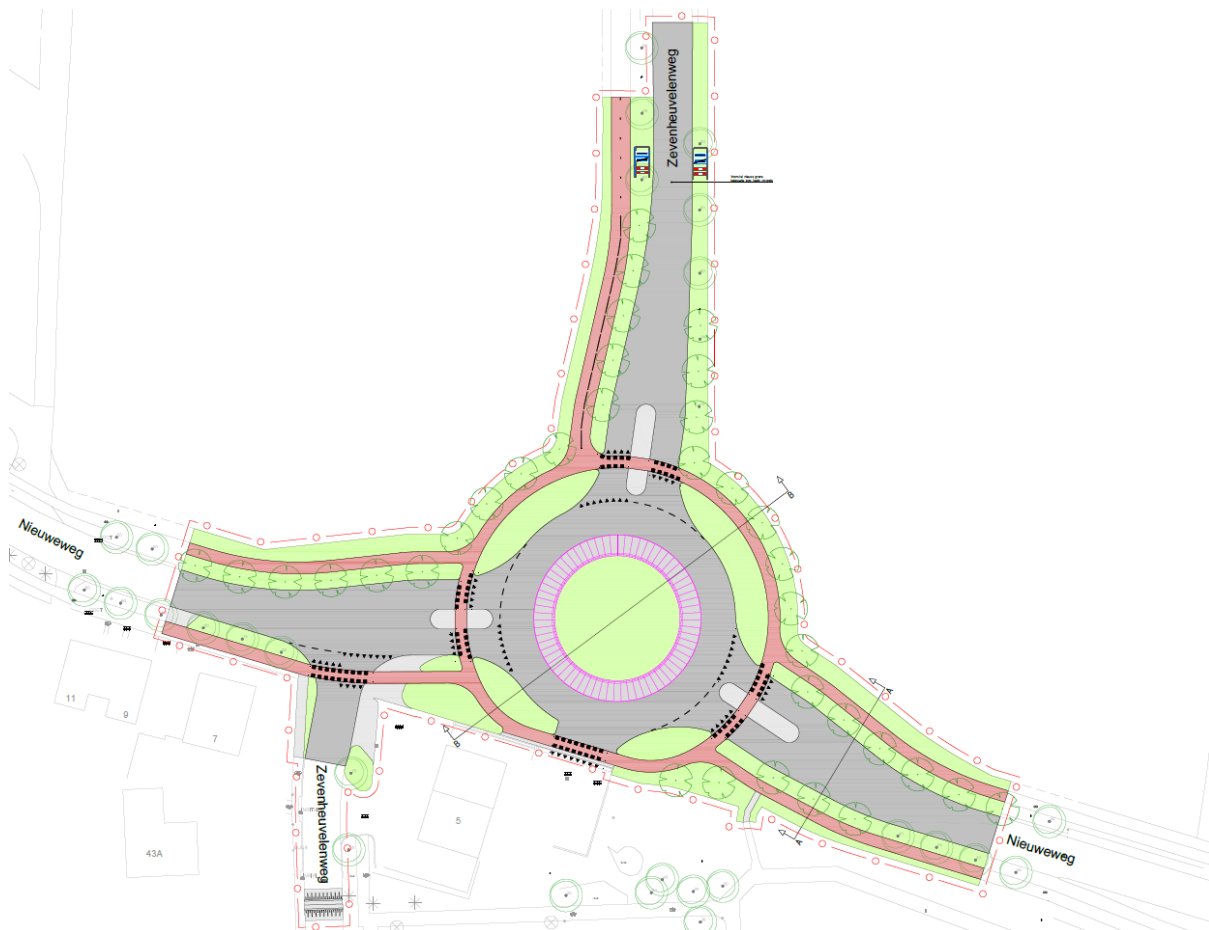
Teneinde de snelheid van het verkeer ter plaatse van de kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg te verlagen en er voor al het verkeer het (over)zicht te verbeteren, wordt in plaats van de T-splitsing van de Nieuweweg met het noordelijk deel van de Zevenheuvelenweg een rotonde aangelegd. De rotonde zal ook door het doorgaand verkeer met lagere snelheid genomen moeten worden. Verder heeft het snelverkeer, welk zich al op de rotonde bevindt, voorrang op het aankomende snelverkeer en krijgt het fiets- en ander langzaam verkeer voorrang op al het snelverkeer.

Een rotonde vergt fysiek meer ruimte dan de bestaande T-splitsing. Om deze en de bijbehorende toeritten aan te kunnen leggen, heeft de gemeente aan weerszijden van het noordelijk wegdeel van de Zevenheuvelenweg van betreffende agrariërs een deel van de tot de agrarische percelen behorende gronden aangekocht. Hier zal het agrarisch grondgebruik plaatsmaken voor de enkelbaans rotonde, de toeritten naar de rotonde, vrijliggende fietspaden en bermen. De bodemingreep bedraagt maximaal 1,5 meter.

Ter aanleg van de rotonde en de bijbehorende toeritten dienen verder 13 eiken langs de bestaande Zevenheuvelenweg gekapt te worden alsmede 22 lindes langs de bestaande Nieuweweg. Met het oog op behoud van de landschappelijke en natuurwaarde voorziet de nieuwe situatie in het aanplanten van 35 nieuwe bomen, hetzij in de bermen tussen de weg en het vrijliggend fietspad, hetzij geheel aan de buitenzijde van het vrijliggend fietspad.

Het tankstation aan de zuidzijde van de Nieuweweg krijgt in plaats van twee in-/uitritten vanaf/op deze weg één in-/uitrit rechtstreeks vanaf/op de rotonde. De bestaande in-/uitrit op het zuidelijk deel van de Zevenheuvelenweg blijft behouden. Ongeveer vijf meter zuidelijk van deze in-/uitrit wordt een nieuwe drempel aangelegd.

Een impressie van de nieuwe situatie is gegeven op navolgende afbeelding.



afbeelding 6: ontwerp nieuwe situatie

Naast deze bovengronds zichtbare nieuwe situatie dienen ondergronds de nodige leidingen verlegd te worden.

2.3 Afwijkingen vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan 'Buitengebied Groesbeek'

De gronden ten noorden van de bestaande Nieuweweg, waar realisatie van de nieuwe rotonde is voorzien, hebben volgens het er geldende bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek" als gezegd de bestemming 'Verkeer' c.q. 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden'. De gronden vallen ook binnen de gebiedsaanduiding 'noordelijk hellinggebied'. Op de agrarisch bestemde gronden ten oosten van de Zevenheuvelenweg ligt daarnaast nog de aanduiding 'erosiedal'.

De bestemmingsomschrijving als vervat in artikel 13 van de regels van het plan geeft aan dat de als 'Verkeer' bestemde gronden bestemd zijn voor:

- voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder (onverharde) wegen, parkeervoorzieningen en paden;
- groen- en nutsvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

Volgens artikel 3 van de regels zijn de als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden bestemd voor onder meer:

- agrarisch grondgebruik (agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen);
- behoud, herstel en bescherming van natuurwaarden, landschapswaarden, aardkundige waarden, geomorfologische en cultuurhistorische waarden in het algemeen en ter plaatse van de aanduiding 'erosiedal' in het bijzonder voor het reliëf van erosiedalen;

- extensief recreatief medegebruik;
- paden, wegen en parkeervoorzieningen op eigen terrein;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- groen- en nutsvoorzieningen.

Met gebiedsaanduidingen als 'noordelijk hellinggebied' is per landschappelijk deelgebied vastgelegd op welke specifieke natuur- en landschapswaarden de bescherming toeziet, wanneer gronden hiervoor (onder meer) bestemd zijn. De als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden zijn gelet op de regels behorende bij de aanduiding 'noordelijk hellinggebied' in het kader van bescherming van natuur- en landschapswaarden mede bestemd voor:

- behoud en accentueren van reliëf, geen vermindering van hoogteverschillen of beplanting van erosiedalen en geen egalisatie van steilranden;
- behoud en afwisseling van halfopen en meer besloten ruimten;
- behoud en versterking van landschapselementen.

In de genoemde artikelen van de regels van het plan is daarnaast bepaald dat de vereiste van een omgevingsvergunning geldt voor uitvoering van bepaalde werken en werkzaamheden ter plaatse van de als 'Verkeer' en als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden. Het gaat om onder andere de volgende werken en/of werkzaamheden:

- het ontginnen, afgraven, egaliseren en ophogen van gronden, waarbij de hoogte van het maaiveld met meer dan 0,50 m wordt gewijzigd;
- het veranderen en/of verwijderen van verkavelingvorm en/of perceelsindelingen, zoals tot uiting komend in beplanting, waterlopen en steilranden;
- het aanleggen en/of verharderen van wegen, paden, parkeerterreinen, het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen groter dan 200 m² of het aanbrengen van ondergrondse leidingen;
- het verwijderen van houtopstanden, bos-, natuur- en landschapselementen;

In verband met de aanduiding 'erosiedal' is voor wat de agrarisch bestemde gronden betreft ook een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden vereist voor omzetting van gras- in bouwland, tenzij gebruik gemaakt wordt van niet kerende grondbewerking (mûlchen) en het aanplanten langs hoogtelijnen.

De vergunningvereiste voor uitvoering van bovengenoemde werken en werkzaamheden binnen de verkeersbestemming moet echter worden opgevat als een kennelijke omissie in het bestemmingsplan. In de bestemmingsomschrijving voor de als 'Verkeer' bestemde gronden is niet opgenomen dat deze bestemd zijn voor behoud, herstel en bescherming van natuur-, landschaps-, cultuurhistorische, geomorfologische en/of aardkundige waarden. Daarmee zijn hierin geen belangen benoemd waar de vergunningvereiste op toeziet. Verder geldt dat de omgevingsvergunning kan worden verleend, indien landschappelijke en ecologische waarden en de recreatieve betekenis en ontwikkelingspotenties voor natuur en landschap niet onevenredig worden aangetast. Het is evident dat de bestemming 'Verkeer' ook daarop niet toeziet. Het is bovendien een innerlijke tegenstrijdigheid om de aanleg van een weg binnen een verkeersbestemming omgevingsvergunningplichtig te maken. Conclusie mag derhalve zijn dat dit onderdeel van de regels voor de bestemming 'Verkeer' onverbindend is.

Om de rotonde overeenkomstig de beoogde nieuwe situatie aan te leggen, moeten bovengenoemde werken en werkzaamheden - uitgezonderd omzetting van gras- in bouwland - worden uitgevoerd ter plaatse van de als 'Verkeer' en 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden. Gelet het bovenstaande is er vanuit de verkeersbestemming geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden nodig om deze uit te mogen voeren, maar vanuit de agrarische bestemming wel.

Aanleg van de rotonde ter plaatse van de als 'Verkeer' bestemde gronden houdt voorts in dat binnen deze bestemming voorzieningen voor verkeer en verblijf gerealiseerd worden. Daarmee staan deze ten dienste van de bestemming en is aanleg ervan niet in strijd met het bestemmingsplan.

Voor zover de rotonde ter plaatse van de als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden is voorzien, is het realiseren daarvan alleen al in strijd met het bestemmingsplan omdat de verkeersvoorziening(en) en vergunningplichtige werken en werkzaamheden niet ten dienste staan van de bestemming. De beoogde voorziening(en), werken en werkzaamheden worden niet gerealiseerd in het kader van agrarisch grondgebruik, behoud, herstel of bescherming van natuur-, landschaps-, cultuurhistorische, aardkundige en/of geomorfologische waarden, extensief recreatief medegebruik, paden en wegen op eigen terrein, waterhuishoudkundige, groen- of nutsvoorzieningen. Doel is verandering van het grondgebruik naar een verkeersfunctie.

Het voorgaande houdt in dat de aanvraag van de vereiste omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden ter plaatse van de gronden binnen het plangebied met de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' op grond van artikel 2.11, tweede lid Wabo mede aangemerkt wordt als een aanvraag omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik.

Bestemmingsplan 'Stekkenberg / Schrouwenberg'

De gronden ter plaatse van de bestaande Nieuweweg en het ten zuiden daarvan gelegen deel van de Zevenheuvelenweg hebben op grond van het bestemmingsplan "Stekkenberg / Schrouwenberg" de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Volgens artikel 3 van de voorschriften van het plan mogen de als 'Verkeersdoeleinden' bestemde gronden worden gebruikt voor:

- voorzieningen ten behoeve van auto-, fiets- en voetgangersverkeer alsmede parkeren;
- groenvoorzieningen;
- voorzieningen van openbaar nut;
- kunstwerken en speelvoorzieningen.

De voorschriften bevatten geen vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden op de als zodanig bestemde gronden.

Om de rotonde overeenkomstig de beoogde nieuwe situatie aan te leggen, worden ter plaatse van de als 'Verkeersdoeleinden' bestemde gronden voorzieningen voor auto-, fiets- en voetgangersverkeer, groenvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut gerealiseerd. Deze voorzieningen en de ter aanleg ervan benodigde werken en werkzaamheden staan daarmee ten dienste van de bestemming en kunnen zonder nadere vergunning worden uitgevoerd. Voor zover de rotonde ter plaatse van de als 'Verkeersdoeleinden' bestemde gronden is voorzien, is geen sprake van afwijkingen van het vigerend bestemmingsplan. De nieuwe rotonde kan hier dan ook zonder meer gerealiseerd worden.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De kaders van het ruimtelijk beleid van het Rijk zijn opgenomen in de op 13 maart 2012 door de Minister van I&M vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In de SVIR schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden. De SVIR heeft als uitgangspunt 'decentraal, tenzij'. Het Rijk kiest voor een meer selectieve inzet van het Rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid, hetgeen betekent dat de verantwoordelijkheid voor het ruimtelijk beleid meer bij provincies en gemeenten ligt. Afspraken omtrent verstedelijking, groene ruimte en het landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten.

De onderdelen uit de SVIR die juridisch moeten doorwerken in de besluitvorming van provincies en gemeenten zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Daarnaast is op 1 oktober 2012 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze ladder omvat een motiveringsplicht voor onder meer bestemmingsplannen die een juridisch-planologisch recht bieden voor nieuwe 'stedelijke ontwikkelingen'. Daarbij wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijven- of zeehaventerrein, of van detailhandel, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen (accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur, indoor sport en leisure).

Onderhavig ruimtelijk plan heeft betrekking op het realiseren van een nieuwe rotonde op de kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg. Het maakt hierop gelet geen nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro mogelijk. Nadere motivering van het ruimtelijk plan aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking is dan ook niet noodzakelijk.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening vereisen, kunnen bij of krachtens een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Het Rijk heeft dit bewerkstelligd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als AMvB Ruimte. Het Barro is 30 december 2011 deels in werking getreden en met enkele onderwerpen aangevuld per 1 oktober 2012. Het besluit is gericht op de doorwerking van de 13 nationale belangen in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies, zoals natuur in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), of met het vrijwaren van functies. Dat betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden. Ook kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting op een ruimtelijk plan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

3.1.3 *Toetsing aan Rijksbeleid*

Ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving ervan zijn geen nationale ruimtelijke belangen in het geding, zie ook navolgende afbeelding. Rondom de kern Groesbeek ligt gebied, aangewezen als EHS, en dwars door de kern ligt een nu niet-actieve spoorlijn, die wel is aangewezen als onderdeel van het (inter)nationaal hoofdspoorwegennet, maar het plangebied (gele cirkel) is niet gelegen binnen of in de nabijheid van de EHS en de spoorlijn.



afbeelding 7: uitsnede kaart gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven Oost-Nederland

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. Vervolgens is op 8 juli 2015 het eerste deel van het Actualisatieplan Omgevingsvisie op het gebied van natuur en water vastgesteld. In de Omgevingsvisie staan de maatschappelijke opgaven in Gelderland, zoals die zijn ontstaan in gesprekken tussen overheden, organisaties en particulieren. Het gaat daarbij onder andere over steden en dorpen, natuur, landbouw, water en energie.

De provincie Gelderland heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken:

1. Een duurzame economische structuurversterking;
Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Streven is de Gelderse concurrentiekracht te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zal het minder gaan om groei en meer om beheer en ontwikkeling van het bestaande.
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving;
Dit doel betekent met name:
 - ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke, cultuurhistorische en andere kwaliteiten van de plek;
 - zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en/of versterking van de kwaliteit van het landschap;
 - een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; zowel bij droogte, hitte als waterovervloed;
 - een gezonde en veilige leefomgeving;
 - een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

Deze doelen zijn uitgewerkt in de provinciale ambities 'Divers', 'Dynamisch' en 'Mooi' Gelderland.

Binnen de ambitie 'Mooi' Gelderland is beschreven hoe de provincie (samen met haar partners) de basiskwaliteit van de landschappen in Gelderland wil behouden. De provincie richt zich in het bijzonder op de landschappen, die symbool staan voor een mooi, divers en dynamisch Gelderland en daarmee van bovenregionale waarde zijn. Met deze landschappen staat Gelderland op de kaart. De provincie wil vooral deze landschappen ontwikkelen, versterken en behouden.

Ondermeer de Nationale Landschappen zijn van bovenregionale waarde. De Nationale Landschappen zijn bij uitstek de symbolen van het Gelderse cultuurlandschap. Ze geven op (inter)nationale schaal een goede afspiegeling van de landschappelijke diversiteit en krijgen daarom speciale aandacht.

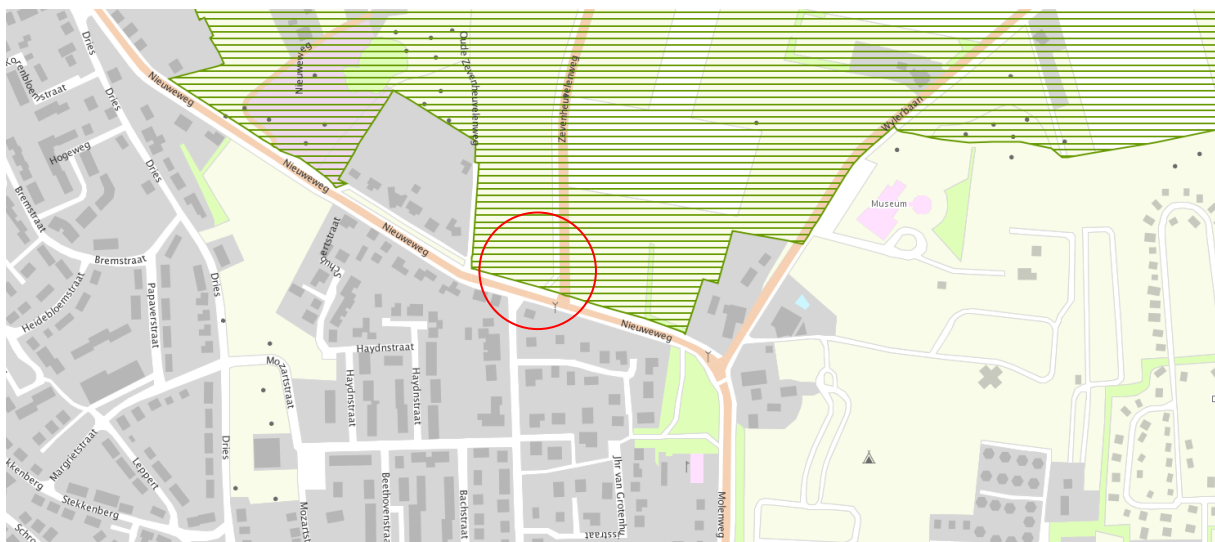
Voor de Nationale Landschappen geldt een beschermingsregiem. De provincie wil (samen met haar partners) de kernkwaliteiten van deze landschappen behouden, herstellen en versterken en wanneer mogelijk de landschappelijke samenhang vergroten. Voor het behoud van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen zet de provincie de Omgevingsverordening in als juridisch vangnet, zodat zij in gesprek kan komen ingeval het provinciaal belang in het geding raakt.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 september 2014 is de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland. Vervolgens is op 8 juli 2015 het Actualisatieplan Omgevingsverordening gedeeltelijk vastgesteld, waarmee de verordening op onderdelen werd gewijzigd. De wijzigingen gaan over de onderdelen Natte landnatuur, Externe veiligheid, Gelders Natuurnetwerk en Groene ontwikkelingszone.

De regels van de Omgevingsverordening vormen het sluitstuk op de Omgevingsvisie Gelderland. De regels zijn feitelijk het juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid uit de visie af te dwingen c.q. de provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

Het gedeelte van het plangebied (rode cirkel) ten noorden van de bestaande Nieuweweg is gelet de bij de verordening behorende kaart 'Regels Landschap' gelegen binnen gebied, dat is aangewezen als Nationaal Landschap (groene arcering). Zie onderstaande afbeelding.



afbeelding 8: uitsnede kaart Regels Landschap

Ten aanzien van Nationale Landschappen is in artikel 2.7.4.2, lid 1 van de Omgevingsverordening het volgende bepaald. Een ruimtelijk plan voor gronden binnen een Nationaal Landschap maakt ten opzichte van het ten tijde van de inwerkingtreding van deze verordening geldende bestemmingsplan alleen bestemmingen mogelijk die de vastgelegde kernkwaliteiten van het Nationaal landschap niet aantasten dan wel versterken. De kernkwaliteiten zijn vastgelegd in de bij de verordening behorende bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen.

Volgens bovengenoemde bijlage ligt het plangebied in deelgebied 'Stuwwal Nijmegen / bekken Groesbeek' van Nationaal Landschap 'De Gelderse Poort'. De ervoor beschreven kernkwaliteiten zijn:

- Binnen de hoefijzervormige stuwwal ligt het open bekken van Groesbeek met grotendeels weidegrond, vochtige laagtes en beekjes;
- Reliëfrijke stuwwal met gesloten boslandschap, markante steile flanken met bronbeekjes en scherpe overgangen naar open landbouwgebieden op de flanken;
- Waardevolle open essen en andere open landbouwgebieden (landschappelijke openheid);

- Lange zichtlijnen vanuit bekken naar omringende stuwwallen en vanaf de stuwwal naar het rivierdal van Rijn en Waal;
- Bebouwing geconcentreerd in dorpen en buurtschappen en langs radiale wegen vanuit Groesbeek, stuwwal met weinig bebouwing;
- Sterk contrast tussen de besloten stuwwal en het open bekken en open rivierenlandschap.

3.2.3 Toetsing aan provinciaal beleid

Realisatie van een rotonde in plaats van de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg vindt plaats met het oog op een verkeersveiliger situatie. De rotonde en onderhavig ruimtelijk plan ter aanleg ervan dragen in die zin bij aan het provinciale doel van een veilige leefomgeving.

Om de rotonde overeenkomstig de beoogde nieuwe situatie aan te kunnen leggen, zijn ten noorden van de Nieuweweg en aan weerszijden van de Zevenheuvelenweg gronden aangekocht. Het gaat om niet meer dan de randen, groot ca. 850 m² resp. ca. 670 m², van twee veel grotere percelen gras- en bouwland (16.900 m² resp. 36.785 m²). Betreffende gronden kenden een agrarisch grondgebruik en zijn daarom ook agrarisch bestemd. Onderhavig ruimtelijk plan heeft betrekking op verandering van dit grondgebruik en voorziet in wijziging van de agrarische functie naar een verkeersfunctie. Hiermee maakt het voor deze gronden binnen deelgebied 'Stuwwal Nijmegen / bekken Groesbeek' van Nationaal Landschap 'De Gelderse Poort' een verkeersbestemming mogelijk.

De bestemmingswijziging leidt hier niet tot aantasting van de ter plaatse voorkomende kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap. De verandering van het grondgebruik dient een wijziging van bestaande wegen en houdt in dit geval voornamelijk een herinrichting in op maaiveld- en straatniveau, in het horizontale vlak. Gras- en bouwland maken plaats voor de verharding van rotonde, toeritten, wegen en fietspaden en bijbehorende bermen. Hierbij wordt de grens tussen de weg en de percelen gras- en bouwland maar een aantal meter verlegd. In het verticale vlak wijzigt enkel de plaats van de bomen, verkeersbegeleidende voorzieningen als verkeers-, komborden en lantaarnpalen en open afrasteringen langs de weg. Deze worden nieuw aangeplant/geplaatst ter plaatse van de nieuwe bermen en de nieuwe grens tussen de weg en gras- en bouwland. Daarbij worden er evenzoveel nieuwe bomen geplant als dat er bestaande bomen noodzakelijkerwijs worden gekapt. Dit samen maakt dat het plan, zeker op gebiedsniveau, niet tot gevolg heeft dat de ter plaatse aanwezige landschappelijke openheid, lange zichtlijnen en contrasten tussen open-besloten afnemen. Gezien het plan geen betrekking op bebouwing heeft, is het eveneens niet van invloed op de kernkwaliteit bebouwing langs radiale wegen.

Onderhavig ruimtelijk plan wordt dan ook passend geacht binnen beleid en regelgeving van de provincie zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Gelderland en de Omgevingsverordening Gelderland.

Ten noorden van de Nieuweweg is de Zevenheuvelenweg overigens een provinciale weg. Het provinciale eigendom eindigt een paar meter voor de nieuwe rotonde. Met de overdracht van eigendom heeft de provincie aangegeven geen problemen te hebben met de aanleg van de rotonde.

3.3 Gemeentelijk beleid

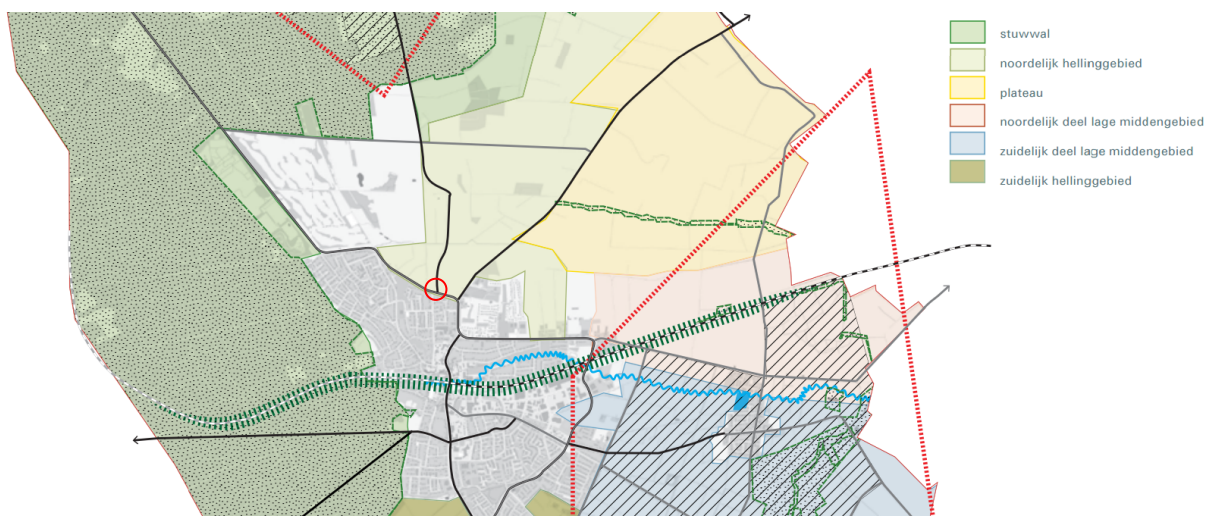
3.3.1 Structuurvisie Groesbeek 2025

De raad van de voormalige gemeente Groesbeek heeft op 27 juni 2013 de 'Structuurvisie Groesbeek 2025' vastgesteld. De structuurvisie geeft de ingezette koers aan die gericht is op uitstekend wonen, werken en recreëren. In de visie is beschreven dat Groesbeek zich wil onderscheiden op basis van drie ontwikkelingslijnen: jong, gezond en actief, samen werken aan zorg en spannend landschap. De drie lijnen steunen op vijf pijlers: leefomgeving, woonkwaliteit, werkklimaat, bereikbaarheid en voorzieningenaanbod. Ten aanzien van onderhavig ruimtelijk plan en plangebied zijn de voor de pijlers leefomgeving en bereikbaarheid beschreven hoofdlijnen van ruimtelijk beleid relevant.

De hoofdlijnen zijn vastgelegd in ambities. Ambitie voor de pijler leefomgeving is onder andere versterking van het landschap naar een robuuste landschapsstructuur. Het streven is het aan kwaliteit en diversiteit rijke Groesbeekse landschap nog verder te versterken door onder meer op het volgende in te zetten:

- Ontwikkelingen sluiten aan bij de karakteristieken van het desbetreffende deelgebied;
- Gebouwd wordt aan het veiligstellen en het markeren van de structuurdragers in het landschap, zo moeten open gebieden open blijven ogen;
- Maken van mooie, herkenbare en groene entrees;
- Daar waar ingrepen nodig zijn, wordt ingezet op een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Basis om tot ontwikkeling van een robuuste landschapsstructuur te komen wordt gevormd door de landschappelijke deelgebieden. Gelet navolgende afbeelding is alleen het deel van het plangebied ten noorden van de bestaande Nieuweweg (rode cirkel) gelegen binnen het deelgebied 'Noordelijk hellinggebied'.



afbeelding 9: uitsnede kaart Leefomgeving

Voor de pijler bereikbaarheid vermeldt de structuurvisie dat de ruimtelijke focus voor de toekomst ligt op verkeersveiligheid.

3.3.2 Bestemmingsplan Buitengebied Groesbeek

Voordat het bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek" in werking trad, golden voor het noordelijke deel van het plangebied de plannen "Buitengebied" en "Buitengebied herziening 2005 (art. 30 WRO)". Onderdeel van de voorschriften van deze plannen was een beschrijving in hoofdlijnen, waarin een gebiedsgedifferentieerde karakteristiek van het buitengebied van Groesbeek werd vastgelegd. De daarbij beschreven elementen zijn beschouwd als essentieel voor de landschapstypen en ecologische karakteristiek van het buitengebied.

De toen beschreven deelgebieden spelen ook nu nog een belangrijke rol in het ruimtelijk beleid van de gemeente. Echter, onder de Wro is het niet meer mogelijk om een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen in de regels van bestemmingsplannen. De beschrijving van de op de verbeelding van het plan aangeduide deelgebieden en het ruimtelijk beleid voor ieder deelgebied maakt daarom thans onderdeel uit van de toelichting van het bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek".

Het gedeelte van het plangebied ten noorden van de bestaande Nieuweweg valt zoals eerder vermeld binnen de gebiedsaanduiding 'noordelijk hellinggebied'. Voor dit landschappelijke deelgebied geeft de toelichting van het bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek" de volgende beschrijving.

Het noordelijk hellinggebied wordt gekenmerkt door een zeer gevarieerd halfopen karakter met grote hoogteverschillen en afwisseling met beplantingselementen. De landbouw heeft hier minder gunstige mogelijkheden dan in andere agrarische gebieden. Dit door de aanwezigheid van hellingen en bossen (verzuring). Wel bestaan hier kansen voor omzetting naar bijvoorbeeld recreatieve activiteiten of omschakeling naar kwaliteitsproductie. Het grondgebruik zal dan minder intensief en minder belastend voor de omgeving worden. Het ruimtelijk beleid is hier gericht op:

- behoud en accentueren van reliëf;
- geen vermindering van hoogteverschillen of beplanting van erosiedalen;
- geen egalisatie van steilranden;
- behoud van afwisseling van halfopen en meer besloten ruimten;
- geen nieuwe bebouwing;
- geen aantasting maar behoud en versterking van landschapselementen.

Door middel van de daarin opgenomen gebiedsaanduidingen voor de landschappelijke deelgebieden is het landschapsbeleid uit het gemeentelijke Landschapsontwikkelingsplan (LOP) doorvertaald in het bestemmingsplan "Buitengebied Groesbeek".

3.3.3 Verkeersveiligheidsplan

Met het op 23 december 1999 door de raad van de voormalige gemeente Groesbeek vastgestelde Verkeersveiligheidsplan is de categorie gebiedsontsluitingsweg toegekend aan zowel de Nieuweweg als Zevenheuvelenweg. Met deze wegcategorie heeft de gemeente vastgelegd dat deze wegen dienen ter ontsluiting en verbinding van de kernen van de gemeente.

3.3.4 Mobiliteitsvisie

In de mobiliteitsvisie voor de gemeente Berg en Dal, zoals in concept vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Groesbeek op 15 oktober 2015, is voor de Nieuweweg en Zevenheuvelenweg de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg bevestigd. In factsheet 2 van de concept-mobiliteitsvisie is opgenomen dat een rotonde als kruispuntvorm de voorkeur heeft in het geval van een kruising tussen gebiedsontsluitende wegen. Deze voorkeur is conform landelijk beleid Duurzaam Veilig en onder andere verwoord in de CROW publicatie 'ASVV 2012 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom': hierin is gesteld dat uit oogpunt van verkeersveiligheid een vormgeving als rotonde de voorkeur geniet (pagina 605).

3.3.5 Toetsing aan gemeentelijk beleid

Realisatie van een rotonde in plaats van de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg vindt plaats met het oog op een verkeersveiliger situatie. De keuze om ter plaatse een rotonde aan te leggen volgt uit zowel landelijk als gemeentelijk beleid. De rotonde en onderhavig ruimtelijk plan ter aanleg ervan zijn ook passend binnen de ruimtelijke focus van de gemeente in het kader van de pijler bereikbaarheid op verkeersveiligheid.

In het kader van het Meerjareninvesteringsplan heeft de gemeenteraad ten aanzien van de rotonde Zevenheuvelenweg – Nieuweweg bewust weloverwogen dat de aanleg nu gewenst en noodzakelijk is om zware ongevallen ook naar de toekomst toe te voorkomen. Een rotonde biedt door de lage gereden snelheden en goede overzichtelijkheid daartoe de meeste zekerheid.

De aanleg van de rotonde is in dit geval niet in strijd met het gemeentelijk ruimtelijk beleid voor het landschappelijke deelgebied 'noordelijk hellinggebied'. Teneinde de rotonde overeenkomstig de beoogde nieuwe situatie aan te kunnen leggen, zijn ten noorden van de Nieuweweg en aan weerszijden van de Zevenheuvelenweg gronden aangekocht. Die gronden kenden eerst een agrarisch grondgebruik en zijn daarom ook agrarisch bestemd. Door aanleg van de rotonde en dit ruimtelijk plan wijzigt dat grondgebruik naar een verkeersfunctie. Gras- en bouwland maken plaats voor de verharding van de

rotonde, toeritten, wegen en fietspaden en bijbehorende bermen. Het gaat echter om niet meer dan de randen, groot ca. 850 m² resp. ca. 670 m², van twee veel grotere percelen gras- en bouwland (16.900 m² resp. 36.785 m²). De grens tussen de weg en de percelen gras- en bouwland wordt maar een aantal meter verlegd. Bij de herinrichting worden evenzoveel nieuwe bomen aangeplant als dat er bestaande bomen noodzakelijkerwijs worden gekapt. Ook komen bestaande hoogteverschillen ter plaatse van de huidige grens terug ter plaatse van de nieuwe grens tussen weg en gras- en bouwland. Het gaat wat dit betreft overigens niet om de grote hoogteverschillen, waar op gebiedsniveau sprake van is. Dit samen maakt dat de rotonde en het plan, zeker op gebiedsniveau, per saldo niet leiden tot vermindering van hoogteverschillen en meer beplanting van erosiedalen en daarmee per saldo sprake is van behoud van reliëf en de bestaande landschapselementen en afwisseling van halfopen en meer besloten ruimten. Bebouwing is niet voorzien en in het plangebied komen geen steilranden voor. In het groter geheel gezien vindt met de rotonde en onderhavig plan dan ook geen aantasting plaats van de karakteristieken van het noordelijk hellinggebied. Het zeer gevarieerde halfopen karakter, de grote hoogteverschillen en afwisseling met beplantingselementen blijven in stand.

Gezien het voorgaande kan verondersteld worden dat de beoogde ontwikkeling van een rotonde voldoende aansluit bij de karakteristieken van het desbetreffende landschappelijke deelgebied. In dit geval houdt dat mede in dat de landschappelijke openheid die ter plaatse aanwezig is, niet verloren gaat. Door evenzoveel nieuwe bomen aan te planten als dat er bestaande bomen noodzakelijkerwijs worden gekapt, wordt ook ingezet op behoud van deze structuurdragers en een groene entree en een hoge ruimtelijke kwaliteit. De realisatie van de rotonde en onderhavig ruimtelijk plan passen daarmee binnen de beschreven ambities van de gemeentelijke structuurvisie voor de pijler leefomgeving. Onderhavig ruimtelijk plan wordt dan ook passend geacht binnen het beleid zoals beschreven in de 'Structuurvisie Groesbeek 2025' en de toelichting van het bestemmingsplan 'Buitengebied Groesbeek'.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieu

Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in het kader van de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan onder meer aandacht worden besteed aan de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij een functiewijziging dient beoordeeld te worden of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en of sprake is van een saneringsnoodzaak. De Wet bodembescherming stelt dat wanneer de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig gesaneerd moet worden, dat ze geschikt wordt voor desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond gerealiseerd te worden.

Voor twee gedeelten van het plangebied is het doel van onderhavig ruimtelijk plan verandering van het grondgebruik. Het plan voorziet in wijziging van de huidige agrarische functie naar een verkeersfunctie. Een verkeersfunctie geldt in het algemeen als minder gevoelig wat betreft bodemkwaliteit dan een agrarische. Gezien ter plaatse van het plangebied geen gevallen van (ernstige) bodemverontreiniging bekend zijn, mag in casu redelijkerwijs verondersteld worden dat de bodemkwaliteit van het plangebied voldoende is voor de beoogde verkeersfunctie en geen aanleiding bestaat voor een verkennend bodemonderzoek.

Voor zover bij aanleg van de rotonde grond vrijkomt, is het uitgangspunt dat deze grond binnen het plangebied wordt hergebruikt. Als blijkt dat dit niet mogelijk is, dient de af te voeren grond afgevoerd te worden overeenkomstig het bepaalde in het Besluit bodemkwaliteit.

Gelet het voorgaande kan onderhavig ruimtelijk plan uitvoerbaar worden geacht ten aanzien van het aspect bodem.

Geluid

Ten aanzien van geluidhinder is de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wet geluidhinder heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van een toename van geluidhinder. Op basis van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met ruimtelijke ordening. Het betreft dan onder andere industrielawaai en verkeerslawaai.

Onderhavig ruimtelijk plan heeft betrekking op wijzigingen aan bestaande wegen. Een wijziging aan een bestaande weg kan van invloed zijn op het akoestisch klimaat van bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving, zoals woningen. Daarom is in het kader van de uitvoerbaarheid van het plan onderzoek verricht naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer in de omgeving van de geprojecteerde rotonde. Voor de rapportage van dit akoestisch onderzoek wordt verwezen naar bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

‘Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting in het toekomstige maatgevende jaar, circa 10 jaar na realisatie van de rotonde, minder dan 2 dB toeneemt. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wgh. De geluidbelasting op de woningen behoeft derhalve niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh.

Bovendien wordt de geringe toename in geluid voornamelijk bepaald door de (autonome) groei van het verkeer. Gesteld kan worden dat de aanleg van de rotonde geen significante invloed heeft op het akoestisch klimaat ter plaatse van de nabijgelegen woningen.’

Gelet de bevindingen van het akoestisch onderzoek is het niet de aanleg van de rotonde maar vooral de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen over de bestaande wegen welke op termijn tot extra geluidbelasting zal leiden. Onderhavig ruimtelijk plan heeft dan ook geen significante gevolgen voor het woon-/leefklimaat van nabijgelegen woningen op het gebied van geluid.

Geconcludeerd wordt derhalve dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

Externe veiligheid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het bij ruimtelijke plannen nodig rekening te houden met de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in relatie tot risicogevoelige objecten. De overheid stelt grenzen aan de externe risico's van gevaarlijke stoffen. De grenzen zijn vertaald in normen voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico omvat het risico op een plaats langs een transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of in de buurt van een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als direct gevolg van een ongewoon voorval op de transportas of bij de inrichting, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico betreft de cumulatieve kans per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of transportas en een ongewoon voorval bij die inrichting of op die transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Meteen ten zuiden van het plangebied bevindt zich een tankstation, waar ook LPG getankt kan worden. Ten behoeve van de LPG-afleverinstallatie is onder meer een reservoir en een ondergrondse leiding aanwezig. Een LPG-tankstation valt onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor de ligging van de risicocontouren van deze inrichting zijn naast de afleverinstallatie het vulpunt en reservoir van belang. Het reservoir met vulpunt is in casu gelegen aan de Zevenheuvelenweg, op meer dan 200 meter van het tankstation, de ondergrondse leiding ligt onder en in de berm langs de Nieuweweg en Zevenheuvelenweg. Het plangebied bevindt zich hiermee binnen de risicocontouren van het LPG-tankstation. Daarom is er in het kader van de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan onderzoek verricht wat betreft het aspect externe veiligheid. Voor de rapportage wordt verwezen naar bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

‘Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat:

- de huidige ondergrondse leiding in principe geen belemmering vormt voor de voorgenomen wijziging van de kruising van de Zevenheuvelenweg en de Nieuweweg in een rotonde. De ligging van deze huidige leiding dient wel te voldoen aan de gestelde eisen in de PGS 16;*
- door de realisatie van een rotonde de ligging van de huidige risicocontouren niet veranderen zal;*
- een rotonde in het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet wordt gezien als een object waarmee rekening gehouden moet worden ten aanzien van de ligging van risicocontouren.*

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden gesteld dat de aanwezigheid van een ondergrondse LPG leiding geen belemmering vormt voor de nieuw te realiseren rotonde ter plaatse van de kruising van de Zevenheuvelenweg en de Nieuweweg.’

Onderhavig ruimtelijk plan kan dan ook uitvoerbaar worden geacht ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

Luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. Hieruit volgt dat een ruimtelijke ontwikkeling

vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is wanneer in elk geval voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:

- Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
- Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op of per saldo is sprake van verbetering van de luchtkwaliteit door mitigerende maatregelen;
- De beoogde ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM indien aannemelijk is dat het een toename van de afzonderlijke concentraties van de componenten NO₂ en PM₁₀ veroorzaakt van max. 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³;
- De beoogde ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'. Voor ontwikkelingen die volgens deze regelgeving 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet getoetst te worden aan de grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd welke in ieder geval worden aangemerkt als 'niet in betekenende mate' en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. De aangewezen categorieën omvatten woningbouwlocaties, kantoorlocaties, combinaties van woningen en kantoren, landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements van een bepaalde omvang.

Onderhavig ruimtelijk plan heeft geen betrekking op een woningbouw- of kantoorlocatie, combinatie van woningen en kantoren, landbouwinrichting dan wel spoorwegemplacement. Het betreft wijzigingen aan bestaande wegen. Mede gelet de bevindingen van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (bijlage 1) is het aannemelijk dat niet de realisatie van de rotonde, maar de autonome groei op termijn tot een toename van het aantal verkeersbewegingen over de Zevenheuvelenweg en Nieuweweg zal leiden. Aanleg van de rotonde in plaats van de bestaande kruising heeft geen verkeersaantrekkende werking. Op basis hiervan kan redelijkerwijs worden aangenomen dat als gevolg van realisatie van de rotonde geen verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit dan wel een eventuele bijdrage aan de luchtverontreiniging in elk geval als niet in betekende mate aangemerkt kan worden.

Het uitvoeren van een nader onderzoek is hierom niet noodzakelijk geacht. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan.

Milieuzonering

Bij functiewijziging moet op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) worden beoordeeld of de in het plangebied te realiseren functie bedrijvigheid omvat en de bedrijfsactiviteiten hinder of overlast kunnen veroorzaken voor milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, in de (directe) omgeving van het plangebied. Ook dient bekeken te worden of er met de te realiseren functie van een milieugevoelige bestemming sprake is.

Voor twee gedeelten van het plangebied is het doel van onderhavig ruimtelijk plan verandering van het grondgebruik. Het plan voorziet in wijziging van de huidige agrarische functie naar een verkeersfunctie. Bij een verkeersfunctie is geen sprake van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. De te realiseren functie omvat derhalve geen bedrijvigheid met bedrijfsactiviteiten die mogelijk tot hinder of overlast kunnen leiden voor in de omgeving van het plangebied gelegen woningen. Ook wordt met een verkeersfunctie geen milieugevoelige bestemming mogelijk gemaakt, zodat geen rekening hoeft te worden gehouden met de milieuzonering van bedrijven nabij het plangebied. Onderzoek kan dan ook achterwege blijven.

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

4.2 Water

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient een waterparagraaf te worden opgenomen in de onderbouwing van ruimtelijke plannen. Hierin wordt onder andere beschreven op welke wijze er rekening is gehouden met (de gevolgen van het plan voor) de waterhuishouding.

De watertoets voor onderhavig ruimtelijk plan is uitgevoerd via de Digitale Watertoets van Waterschap Rivierenland. Resultaat van de hierbij verstrekte informatie betreft een notitie met uitgangspunten ten aanzien van de relevante wateraspecten in het plangebied.

Beleid waterschap

Met ingang van 27 november 2015 is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 'Koers houden, kansen benutten' bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen. Daarnaast kent het Waterschap Rivierenland een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de verboden en geboden met betrekking tot watergangen en waterkeringen. Voor uitvoering van werkzaamheden kan een watervergunning nodig zijn. De werkzaamheden in/nabij watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Veiligheid

Binnen het plangebied is geen kern- en geen beschermingszone van een waterkering gelegen.

Grondwater (algemeen)

Een plangebied wordt gekenmerkt door een bepaalde grondwaterstand. De drooglegging van het plangebied is hiervoor mede bepalend. Drooglegging betreft de maat waarop het maaiveld, straatniveau of bouwpeil boven het oppervlaktewaterpeil is gelegen. De drooglegging van het maaiveld bedraagt doorgaans 0,7 meter, die van het straatpeil 1 meter en die van het bouwpeil 1,3 meter.

Voldoende drooglegging is nodig om grondwateroverlast te voorkomen. Zowel binnen als nabij het plangebied is geen grondwateroverlast bekend. Aangezien het eveneens geen gebied omvat met hoge grondwaterstanden, is geen nader onderzoek naar voldoende drooglegging noodzakelijk geacht.

Waterberging

Voor onderhavig ruimtelijk plan is de toename van het verhard oppervlak in stedelijk gebied kleiner dan 500 m² en in landelijk gebied kleiner dan 1500 m². In dat geval is geen compenserende waterberging nodig.

Conform het ontwerp worden de rotonde, toeritten, wegen en de vrijliggende fietspaden aangelegd met een dusdanig afschot, dat het op de verharding vallende hemelwater afstroomt naar de bestaande en nieuw aan te leggen bermen. Ter plaatse van deze bermen kan het water dan in de bodem infiltreren. Het ontwerp voorziet wat dit betreft in voldoende oppervlak aan bermen.

Watergangen

Binnen het plangebied ligt geen A- of B-watergang en geen beschermingszone van een A- dan wel B-watergang.

Waterkwaliteit (algemeen)

Het hemelwater, afkomstig van de bestaande en nieuw aan te leggen weg- en andere verharding, zal als gezegd afstromen naar de bestaande en nieuw aan te leggen bermen langs de rotonde, toeritten, wegen en vrijliggende fietspaden. Het stroomt derhalve niet direct af op oppervlaktewater, maar wordt eerst door bermen voorgezuiverd.

Riolering en zuiveringswerken

Binnen het plangebied ligt geen rioolwaterpersleiding van het waterschap. Het rioolstelsel valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Conclusie

Gelet het voorgaande kan geconcludeerd worden dat onderhavig ruimtelijk plan op basis van alleen de oppervlakte van het plangebied in de normale procedure terecht is gekomen als het gaat om overleg met het waterschap. Nu echter bij uitwerking van de watertoets op basis van de uitgangspuntennotitie geen aandachtspunten naar voren gekomen zijn, bestond geen noodzaak voor vooroverleg met het waterschap. Het plan is niet relevant met betrekking tot de waterschapsbelangen.

4.3 Natuur

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermings- en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebieds- en soortenbescherming. Ruimtelijke plannen mogen namelijk geen significante gevolgen hebben voor een beschermd(e) gebied en/of soort.

Natuurbeschermingswet, gebiedsbescherming

De Europese Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van in het wild levende vogels en hun leefgebied. Bescherming vindt plaats door de aanwijzing van speciale beschermingszones. Dit geldt in principe ook voor de Habitatrichtlijn, welke is gericht op de instandhouding van de natuurlijke habitat en de bescherming van wilde flora en fauna.

Nederland heeft de gebiedsbescherming van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in de nationale wetgeving verankerd door middel van de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw), die op 1 oktober 2005 in werking is getreden. Het uitgangspunt van de Nbw is integrale bescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Hiertoe zijn deze gebieden aangewezen als Natura 2000-gebieden en is in beginsel iedere aantasting die schadelijke gevolgen kan hebben voor een aangewezen Natura 2000-gebied gereguleerd. De Nbw maakt onderscheid tussen plannen, projecten en handelingen die significante gevolgen kunnen hebben voor het aangewezen Natura 2000-gebied en alle overige handelingen die schadelijk kunnen zijn. In het kader van de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan is beoordeling van de mogelijke effecten noodzakelijk.

Onderhavig ruimtelijk plan heeft betrekking op realisatie van een rotonde in plaats van de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg. Om te beoordelen of het plan kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Nbw, is een oriënterend onderzoek verricht naar de kans op negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de op circa 3-6 km afstand gelegen Natura 2000-gebieden de Bruuk, Sint Jansberg en Rijntakken. Voor de rapportage van het onderzoek wordt naar bijlage 3 van deze onderbouwing verwezen. De conclusies luiden als volgt:

‘Gezien de aard van de ingreep (aanleg rotonde) en de afstand tot bestaande Natura 2000-gebieden zijn geen externe of cumulatieve effecten te verwachten ten aanzien van kwalificerende habitats en soorten. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de verkeersdruk op de Zevenheuvelenweg en de Nieuweweg niet dramatisch zal toenemen als gevolg van de rotonde, waardoor ook geen verhoogde stikstofuitstoot wordt verwacht die een negatieve invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden. Als gevolg van de geplande ingreep is zeker geen negatief effect op omliggende Natura 2000-gebieden te verwachten. Hierom is een Nbw-vergunning niet aan de orde.’

Flora en faunawet, soortbescherming

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen en/

of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken en/of verzameld mogen worden. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Daarnaast is het niet toegestaan hun directe leefomgeving, waaronder holen en nesten, te beschadigen, vernielen of verstoren.

Onderhavig ruimtelijk plan heeft betrekking op realisatie van een rotonde in plaats van de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg. Om de rotonde aan te kunnen leggen zullen bomen en een gedeelte grasland en akker moeten verdwijnen. Teneinde te beoordelen of het plan hierdoor kan leiden tot het overtreden van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet (Ffw), heeft er oriënterend onderzoek plaatsgevonden om een volledig, actueel verspreidingsbeeld te verkrijgen van beschermde flora en fauna in het plangebied en binnen de invloedssfeer van de voorgenomen ingreep. Voor de rapportage van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

'Vleermuizen

Alle vleermuissoorten zijn in het kader van de Ffw streng beschermd. Uit de quickscan is gebleken dat het verspreidingsbeeld van vleermuissoorten op en nabij het ingreepgebied onvolledig is.

Bij de aanleg van de rotonde moeten een aantal oude linde- en eikenbomen gekapt worden. In een groot aantal bomen komen spleten en holten voor die in potentie geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Aanwezigheid van vleermuizen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn in het kader van de Ffw jaarrond beschermd.

Nader ecologisch veldonderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of holtes en spleten al of niet (periodiek) bewoond zijn door boombewonende vleermuissoorten. Het wordt aanbevolen dit onderzoek naar aan- of afwezigheid van vleermuizen uit te voeren conform het Vleermuisprotocol (Netwerk Groene Bureaus, GaN & Zoogdiervereniging, 2013). Het vleermuisprotocol is gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke inzichten en geeft aan op welke wijze het veldonderzoek moet worden uitgevoerd. Het protocol voldoet aan de eisen die het bevoegd gezag stelt en biedt eenduidigheid over het begrip 'gedegen onderzoek' uit de Ffw. Onderzoek conform het vleermuisprotocol omvat een aantal verschillende onderzoeksronden in de zomer- en nazomerperiode.

Wanneer op grond van het onderzoek geen verblijfplaatsen of vliegroutes zijn vastgesteld, dan is een ontheffing op de Ffw ten aanzien van vleermuizen niet aan de orde. Wanneer er wel verblijfplaatsen of vliegroutes aanwezig zijn, dan zijn aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk. Gaan er werkelijk vleermuisverblijfplaatsen verloren dan is een ontheffing op de Ffw vereist.

Overige soorten

Op basis van de NDFF-gegevens en het veldbezoek kan worden gesteld dat op de ingreeplocatie geen streng beschermde overige soorten worden verwacht. Verbodsbepalingen van de Ffw worden niet overtreden. Ontheffing op de Ffw is daarmee niet aan de orde.

Naar aanleiding van de conclusies van het oriënterend onderzoek is er met betrekking tot vleermuizen aanvullend onderzoek uitgevoerd. Voor de rapportage van dit onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

'Vleermuizen

Bij het kappen van de bomen langs de Zevenheuvelenweg en Nieuweweg gaan geen verblijfplaatsen van vleermuizen verloren. Ook worden geen essentiële vliegroutes en essentiële foerageergebieden aangetast. Bij de aanleg van de rotonde ontstaan wel enkele gaten in een deel van de gesloten kroon van de dubbele bomenrij langs de Zevenheuvelenweg. Daardoor kan de vliegroute tijdelijk verminderd geschikt zijn. Door uitvoering van een beplantingsplan kan dit mogelijke effect in de toekomst worden opgeheven.

De geconstateerde vliegroute wordt als niet essentieel beoordeeld omdat deze niet leidt naar een specifiek waardevol foerageergebied voor vleermuizen. Daarnaast zijn voldoende alternatieve geleidende zones op korte afstand aanwezig die gewone dwergvleermuizen bij hun oriëntatie door het gebied kunnen gebruiken.

De voorgenomen ingreep leidt niet tot negatieve effecten ten aanzien van wettelijk streng beschermde vleermuissoorten zoals bedoeld in de Ffw. Een ontheffing op de Ffw is daardoor niet nodig.

Overige beschermde soorten

Op basis van de eerder uitgevoerde quickscan is aangegeven dat alleen aanvullend vleermuisonderzoek noodzakelijk was. Toch is tijdens de verschillende avond- en nachtronden gelet op de aanwezigheid van overige beschermde soorten. Deze zijn niet aangetroffen.

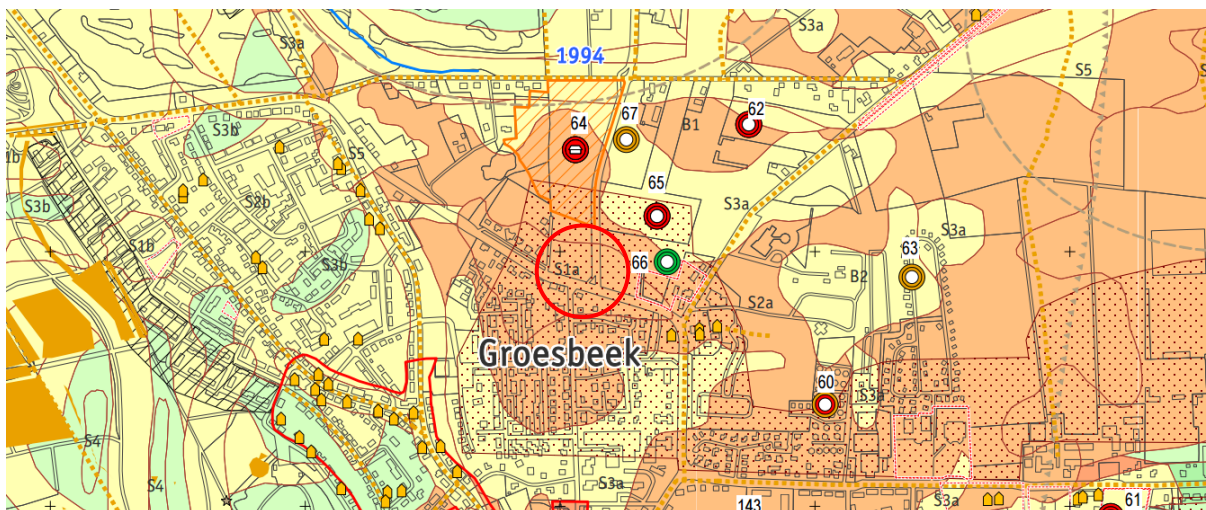
Bij uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels, dat globaal loopt van half maart tot half juli. Tijdens het broedseizoen vallen namelijk alle bewoonde nesten onder de reikwijdte van artikel 11 van de Ffw en zijn deze daardoor beschermd. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Kap- en snoeiwerkzaamheden dienen hierom buiten het broedseizoen plaats te vinden.'

Gelet op het ontwerp voor de te realiseren rotonde worden evenzoveel nieuwe bomen in de bermen tussen de weg en het vrijliggend fietspad aangeplant als dat er bestaande bomen gekapt moeten worden. Kap van de bomen zal buiten het broedseizoen plaatsvinden. Verondersteld mag worden dat het plangebied hiermee voldoende onderzocht is wat beschermde natuur betreft en dat er vanuit dit aspect geen belemmeringen (te verwachten) zijn voor de uitvoerbaarheid van het ruimtelijk plan.

4.4 Archeologie

De Monumentenwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ordening en bij ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de verstoorder betaalt'. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of reële verwachtingen bestaan voor aanwezigheid van archeologische waarden, dient een initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek uit te (laten) voeren. De resultaten van het archeologisch onderzoek dienen daarna volwaardig betrokken te worden in de belangenafweging. Belangrijkste doel is het beschermen van de archeologie in de bodem (in situ), omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Als behoud in de bodem niet mogelijk is, dan wordt er uitgegaan van het basisprincipe 'de verstoorder betaalt' voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden.

Bij het aanleggen van de bestaande Zevenheuvelenweg en Nieuweweg hebben ter plaatse reeds bodemingrepen plaatsgevonden tot op aanlegdiepte van wegen. Ter aanleg van de rotonde zijn ook ter plaatse van de gedeelten van het plangebied die tot voor kort agrarisch grondgebruik kenden en agrarisch bestemd zijn bodemingrepen dieper dan de bouwvoor nodig. Van desbetreffende gronden is niet bekend of ze beneden de bouwvoor al zijn verstoord. Gelet de Archeologische beleidsadvieskaart, opgesteld in 2013 voor de voormalige gemeente Groesbeek, is er aan de gronden in het plangebied (de rode cirkel) wel een hoge verwachting toegekend voor aanwezigheid van archeologische waarden. Zie de navolgende afbeelding.



afbeelding 10: uitsnede Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Groesbeek (RAAP-rapport 2738)

In het kader van de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan is dan ook onderzoek verricht naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden ter plaatse van de als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' bestemde gronden. Voor de rapportage van dit onderzoek wordt verwezen naar bijlage 5 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

'Hoewel aan het plangebied een hoge archeologische verwachting is toegekend voor vindplaatsen uit de Steentijd tot en met de Late Middeleeuwen, heeft het veldonderzoek geen aanwijzingen in die richting opgeleverd. Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen en de top van de archeologische laag is geheel verstoord. Gezien tegen deze achtergrond is er dan ook geen aanleiding ter plaatse rekening te houden met archeologische resten.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt in het plangebied geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, is conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien in 2007) aanmelding van desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).'

Verondersteld mag worden dat het plangebied hiermee voldoende onderzocht is aangaande mogelijke archeologische waarden in de bodem en onderhavig ruimtelijk plan wat dit aspect betreft uitvoerbaar is.

4.5 Explosieven

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het gebied rondom Groesbeek verschillende malen getroffen door bombardementen. Tevens lag de Duitse verdedigingslinie tussen de kern Groesbeek en de huidige Duitse landgrens. Als gevolg van deze bombardementen en de gevechten dient er binnen Groesbeek rekening te worden gehouden met het aanwezig zijn van onontploft materiaal in de grond. Wanneer een ruimtelijk plan een ontwikkeling mogelijk maakt, die gepaard gaat met bodemingrepen, dan moet hier vooraf onderzoek naar gedaan worden.

Bij het aanleggen van de bestaande Zevenheuvelenweg en Nieuweweg hebben ter plaatse reeds bodemingrepen plaatsgevonden tot op aanlegdiepte van wegen. Ter aanleg van de rotonde zijn ook ter plaatse van de gedeelten van het plangebied die tot voor kort agrarisch grondgebruik kenden en agrarisch bestemd zijn bodemingrepen dieper dan de bouwvoor nodig. Van desbetreffende gronden is niet bekend of ze beneden de bouwvoor reeds verstoord zijn. In verband met de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan is dan ook onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven ter plaatse van de gronden bestemd als 'Agrarisch met waarden - Natuur- en

landschapswaarden'. Voor de rapportage van dit onderzoek wordt verwezen naar bijlage 6 van deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies luiden als volgt:

'De opdracht bestond uit analoge oppervlakedetectie over een oppervlakte van circa 2000 m². Het zoekdoel bij deze opsporingswerkzaamheden is geschutsamunitie en raketten met een diameter vanaf 50 mm. De gehanteerde opsporingsmethodiek betrof analoge oppervlakedetectie met behulp van een enkelsondig passief meetsysteem (bomblocator) onder het gelijktijdig benaderen van verdachte objecten.

Een gebied met een oppervlakte van circa 1.260 m² is middels bovengenoemde methode onderzocht. Daarbij zijn de restanten van een opengescheurde raketmotor aangetroffen. De bermen aan de Nieuweweg en de Zevenheuvelenweg, met een totale oppervlakte van circa 716 m², konden niet ingemeten worden. Deze zullen derhalve ontgraven moeten gaan worden onder begeleiding van een WSCS-OCE gecertificeerd opsporingsbedrijf. Gelet op de resultaten van de reeds uitgevoerde detectiewerkzaamheden dient daarbij rekening gehouden te worden met het aantreffen van (restanten van) raketten.

De aangetroffen restanten zijn afgevoerd als schroot omdat het alleen een leeg en opengescheurd deel van de motor betrof waarin zich geen explosieve stoffen of brandstoffen bevonden. Er heeft derhalve geen overdracht aan de EOD plaatsgevonden.'

Verondersteld mag worden dat het plangebied hiermee voldoende onderzocht is wat betreft mogelijk niet gesprongen explosieven in de bodem en vanuit dit aspect geen belemmeringen (te verwachten) zijn voor de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan.

4.6 Kabels en leidingen

Voor de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen. Mogelijk is rondom deze leidingen een belemmeringszone aangegeven, waarbinnen beperkingen gelden.

In en nabij het plangebied bevinden zich geen leidingen met een belemmeringszone. Uit een gedane Klic-melding volgt wel waar de niet-planologisch relevante leidingen als nutsleidingen en riolering liggen, die langs/in combinatie met de weginfrastructuur zijn aangelegd en bij de aanleg van de rotonde verlegd moeten worden. Bij graafwerkzaamheden in het plangebied moet met de aanwezigheid van desbetreffende leidingen rekening gehouden worden. Maar ze vormen geen belemmering ten aanzien van de uitvoerbaarheid van onderhavig ruimtelijk plan.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient wat de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan betreft ook inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Daarbij moet in worden gegaan op de aspecten kostenverhaal en planschade.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening moet de gemeenteraad in het kader van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit een exploitatieplan vaststellen voor de in het ruimtelijk plan begrepen gronden, indien het betrekking heeft op een in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplan. Omdat in dit artikel het aanleggen van een rotonde c.q. weg niet genoemd is, omvat onderhavig ruimtelijk plan geen aangewezen bouwplan. In het kader hiervan bestaat er dan ook geen verplichting tot kostenverhaal en vaststelling van een exploitatieplan. In dit geval is kostenverhaal ook niet noodzakelijk. Het plan wordt gerealiseerd door de gemeente Berg en Dal en de in het plangebied begrepen gronden zijn eigendom van de gemeente. De gemeentelijke kosten voor het realiseren van de rotonde worden gedekt vanuit het gemeentelijke meerjareninvesteringsplan.

Doordat de gemeente het plan realiseert, komen de kosten van (een) eventuele tegemoetkoming(en) in (plan)schade als bedoeld in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening tevens voor rekening van gemeente. Naar redelijke verwachting bestaat er echter geen of nauwelijks risico op planschade als gevolg van onderhavig ruimtelijk plan. Dit aangezien het plan betrekking heeft op een wijziging van bestaande wegen, de wijziging niet van significante invloed is op de verkeersintensiteit van deze wegen en als gevolg van de wijziging de afstanden tot de bebouwing in de omgeving van het plangebied niet, of niet wezenlijk, worden verkleind.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt deze ruimtelijke onderbouwing samen met het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn van terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid op het ruimtelijk plan te reageren middels indiening van een zienswijze.

6 Conclusie

In deze ruimtelijke onderbouwing is uitgebreid aandacht besteed aan de ruimtelijke, functionele en milieuhygiënische effecten van onderhavig ruimtelijk plan. Beschreven is hoe realisatie van de rotonde ter plaatse van de bestaande kruising Zevenheuvelenweg – Nieuweweg zich verhoudt tot de in het plangebied aanwezige functies en de functies in de directe omgeving van het plangebied. Naast het ruimtelijk-planologisch beleid zijn de relevante omgevingsaspecten beoordeeld of onderzocht. Hiermee is aan de volgende voorwaarden voldaan:

- de afwijkingen van de geldende bestemmingen zijn gemotiveerd als basis voor het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning en het daarbij afwijken van het vigerend bestemmingsplan;
- zowel de ruimtelijk-functionele als milieuhygiënische aanvaardbaarheid is aangetoond.

Geconcludeerd kan worden daarom dat onderhavig ruimtelijk plan aanvaardbaar is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en de vereiste planologisch-juridische basis legt voor realisatie van de nieuwe rotonde.

Bijlagen

1 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa

2 Onderzoek externe veiligheid

3 Quickscan beschermde natuur

4 Aanvullend vleermuisonderzoek

5 Archeologisch vooronderzoek

6 Onderzoek explosieven