

Bestemmingsplan

Snelfietsroute F12, Duiven-West

Identificatienummer: NL.IMRO.0293.BPBUITENGEBIED017-VS01

Bestemmingsplan

Snelfietsroute F12, Duiven-West

Identificatienummer: NL.IMRO.0293.BPBUITENGEBIED017-VS01

Lycens B.V. > Deventerstraat 10 > 7575EM Oldenzaal > 0541-570730 > info@lycens.nl
> Schrevenweg 6 > 8024HA Zwolle

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor het bestemmingsplan	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	De bij het plan behorende stukken	5
1.5	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Het initiatief	7
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	7
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	11
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	17
4.1	Algemeen	17
4.2	Bodem	17
4.3	Water	17
4.4	Erfgoed	20
4.5	Flora en fauna	21
4.6	Rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai	23
4.7	Luchtkwaliteit	24
4.8	Bedrijven en milieuzonering	25
4.9	Externe veiligheid	26
4.10	Verkeer en parkeren	27
4.11	Kabels en leidingen	27
4.12	MER-toets	28
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	30
5.1	Opzet van het plan	30
5.2	Wijze van bestemmen	31
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid en procedure	32
6.1	Economische uitvoerbaarheid	32
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32

Onderdelen van dit bestemmingsplan

1 Toelichting en bijlagen
2 Regels en bijlagen
3 Verbeelding

Plandeel: Toelichting

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft te maken met een sterk groeiend aantal verkeersbewegingen. Om deze toename op te kunnen vangen is gestart met het programma Beter Benutten. In dit programma werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Sinds 2011 hebben de maatregelen geleid tot 48.000 spits mijdingen per dag. Dit draagt bij aan 19% minder vertraging in de spits op specifieke Beter Benutten trajecten. Deze resultaten zijn behaald met een pakket van ruim 350 praktische, meetbare maatregelen. In de regio Arnhem-Nijmegen richt dit programma zich op gedragsbeïnvloeding van reizigers. De regio verwacht dat er zo 2.400 meer reizigers de spits kunnen vermijden.

Eén van de projecten is de aanleg van snelfietsroutes. Hiermee worden andere automobilisten verleid om met de fiets naar het werk, school of andere plek van bestemming te gaan. Een snelfietsroute is een directe fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers, weinig hinder van ander verkeer en vlak asfalt. Voor dit project worden bestaande fietsroutes, met name langs file-knooppunten verbeterd en worden nieuwe routes aangelegd. Op deze wijze worden de fietsafstanden verkort, waardoor het makkelijker en sneller wordt om de bestemming per fiets te bereiken.

De snelfietsroute F12 is één van de te verbeteren en aan te leggen routes. Deze route loopt van de Brugweg in Westervoort, via Duiven en Zevenaar en verbindt een aantal bedrijventerreinen met elkaar, zoals Centerpoort-Nieuwgraaf, Hengelder en 7Poort. Doordat deze route deels gebruik maakt van de snelfietsroute De Liemers (die de kernen Westervoort, Duiven en Zevenaar met elkaar en Arnhem verbindt), is met deze route ook Arnhem goed te bereiken. Vanwege de ligging van het de snelfietsroute langs de bedrijventerreinen, is deze route met name aantrekkelijk voor forenzen van omliggende plaatsen naar de bedrijventerreinen. Het project is opgestart om de forenzen te stimuleren om de auto thuis te laten staan en met de fiets naar het werk te komen om op die manier het aantal auto's op de doorgaande (snel)wegen te verminderen.

Deeltracé Duiven West

Zoals aangegeven, maakt deze route deels gebruik van bestaande fietspaden die zo nodig worden verbeterd, maar er worden ook nieuwe delen fietspad aangelegd. Deze nieuwe fietspaden passen niet overal binnen de vigerende bestemmingsplannen. Daarom is voor deze delen een herziening van het bestemmingsplan nodig. De juridisch-planologische verankering van het gehele tracé is opgeknipt in 3 deeltracé's. Voorliggend tracé betreft 'Duiven West'. De overige delen betreffen 'Duiven Oost' en 'Westervoort'. In voorliggend bestemmingsplan wordt aangetoond dat het planvoornemen voor het tracédeel Duiven West vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

1.2 Ligging plangebied

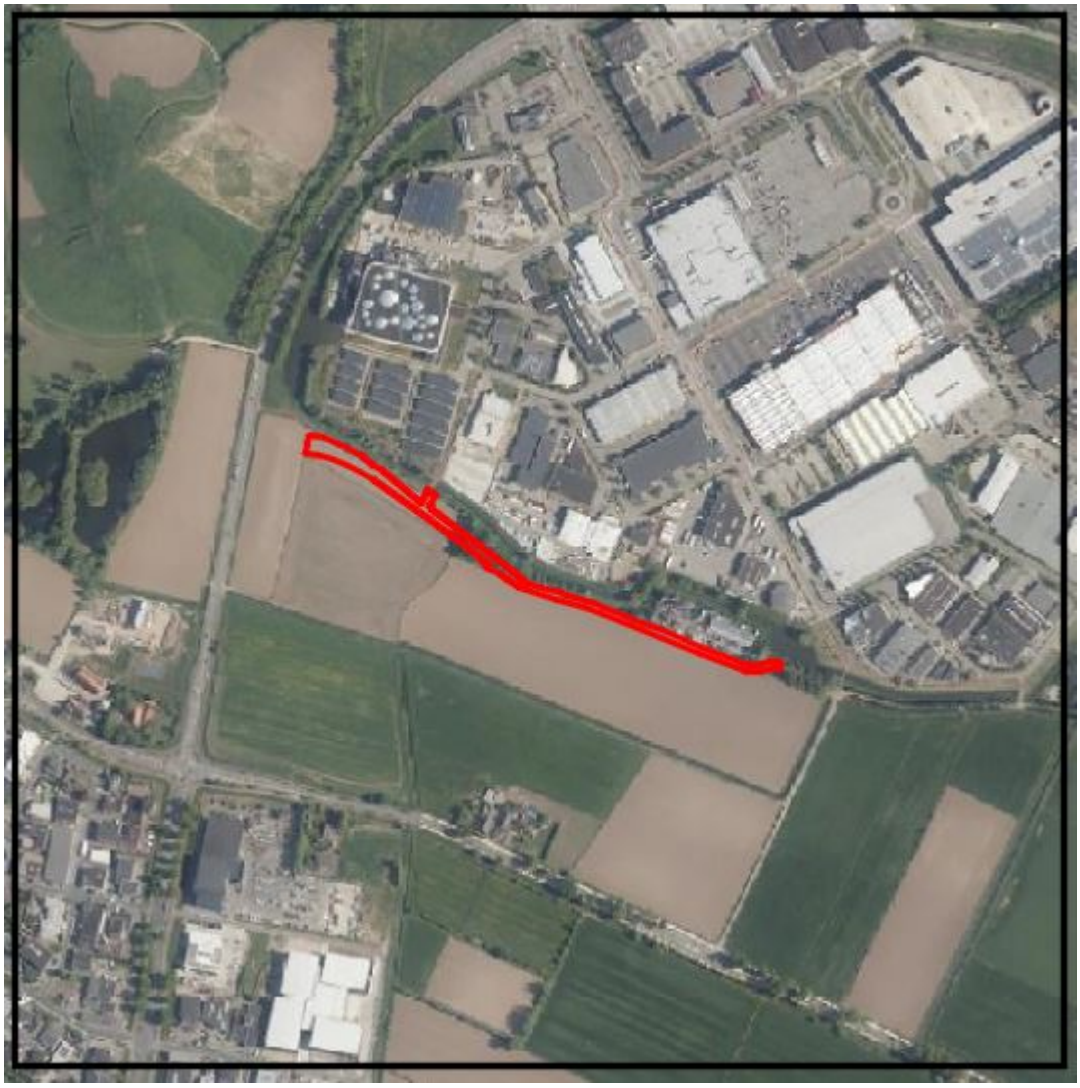
Algemeen

De snelfietsroute F12 begint bij de Brugweg in Westervoort en loopt via Duiven naar Zevenaar. Ter hoogte van Westervoort maakt de route gebruik van snelfietsroute de Liemers. De snelfietsroute F12 ligt langs een aantal belangrijke bedrijventerreinen zoals Centerpoort-Nieuwgraaf, Hengelder en 7Poort. Deze bedrijventerreinen worden door de aanleg van de route beter bereikbaar per fiets. Over de Rivierweg wordt een brug aangelegd, die uitkomt op de zuidwesthoek van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf. Het overgrote deel van deze brug ligt in de gemeente Westervoort. Echter, een klein deel van het talud ligt in de gemeente Duiven.

De snelfietsroute in Duiven bestaat uit delen waar de snelfietsroute over een bestaande weg en/of fietspad ligt (en daarmee past binnen het vigerende bestemmingsplan) en delen die nieuw aangelegd moeten worden op bijvoorbeeld agrarische gronden (waarvoor een bestemmingsplan herziening nodig is). Voorliggend bestemmingsplan betreft alleen deel West van de gronden van het fietspad in de gemeente Duiven waarvoor een bestemmingsplanherziening nodig is.

Plangebied deel West

Het traject dat door de gemeente Duiven ligt, begint bij het talud van de brug, op de agrarische gronden ten zuidwesten van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf. Vervolgens gaat het traject over de groenstrook (ten zuiden van het bedrijventerrein) naar de Maststraat, waar het traject over de Maststraat en aansluitende wegen en paden verder gaat. Op afbeelding 1.1 wordt met rode lijn de globale situering van het de snelfietsroute in deelgebied West weergegeven. Voor de exacte ligging van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.



Afbeelding 1.1: Globale situering snelfietsroute deelgebied West

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt ten zuiden/zuidwesten van het bedrijventerrein Nieuwgraaf-Centerpoort binnen de bestemmingsplannen "Bedrijventerrein Seingraaf", "Buitengebied 2013" en voor een klein deel binnen het bestemmingsplan "Centerpoort-Nieuwgraaf en Centerpoort-Zuid, Duiven". Het plangebied heeft de bestemmingen 'Groen', 'Agrarisch' zonder bouwblok en 'Verkeer'. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' met de functieaanduidingen 'specifieke vorm van waarde - hoge archeologische verwachting 3' en 'specifieke vorm van waarde - lage archeologische verwachting 5'

Binnen de bestemming 'Groen' is een voet-/fietspad toegestaan. Echter dat voet-/fietspad is ondergeschikt aan de bestemming 'Groen'. Het fietspad dat wordt aangelegd voor de snelfietsroute betreft geen ondergeschikt pad, ten behoeve van de groenbestemming. Vanwege de status van het fietspad, is op deze locatie een herziening van het bestemmingsplan nodig. Binnen de bestemming 'Agrarisch' is een fietspad helemaal niet toegestaan. Daarom is ook voor de gronden binnen deze bestemming een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Op afbeelding 1.2 wordt met rode lijn de ligging van het fietspad aangegeven met onderliggende bestemming.



Afbeelding 1.2: Situering plangebied over vigerende bestemmingsplannen

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Snelfietsroute F12 deel West" bestaat uit de volgende stukken:

- toelichting;
- verbeelding, schaal 1:1.000 (tek.no. NL.IMRO.0226.BPBUITENGEBIED017-VS01);
- regels.

De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan en moeten in samenhang 'gelezen' worden. Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels gekoppeld teneinde de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de omschrijving, motivering en verantwoording van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit acht hoofdstukken en enkele bijlagen. De opbouw van de hoofdstukken is zodanig dat er sprake is van een logische volgorde in vraagstelling (wat, waarom, waar, hoe, etc.). Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie van het plangebied. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij wordt bekeken of de voorgestane ontwikkeling in lijn is met dit beleid. In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde milieu- en omgevingsaspecten zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, ecologie en water wordt in dit hoofdstuk beschreven dat de ontwikkeling die voorliggend bestemmingplan mogelijk maakt, uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet toegelicht. Hier wordt beschreven en verantwoord hoe hetgeen dat in voorliggend plan is beschreven juridisch wordt geregeld. Hoofdstuk 6 geeft inzicht in de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid en wordt ingegaan op het (voor)overleg, inspraak en de procedure.

Hoofdstuk 2 Het initiatief

In dit hoofdstuk komt de doelstelling van dit bestemmingsplan aan bod. Daartoe wordt eerst inzicht gegeven in de huidige structuren, functie(s) en bebouwing in het plangebied. Daarbij wordt mede de relatie met de omgeving betrokken. Daarna wordt op het beoogde initiatief ingezoomd.

2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat voor het overgrote deel uit agrarische gronden, liggende aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf. Een klein deel is beplant met opgaand groen. Dit deel heeft de groenbestemming en is onder andere bedoelt voor de waterberging van het bedrijventerrein en een groengebied met wandel- en fietspaden. Afbeelding 2.1 geeft het huidige aanzicht van het plangebied weer (vanaf Rivierweg).



Afbeelding 2.1: Huidig aanzicht plangebied vanaf Rivierweg

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Toekomstige inrichting deelgebieden

Over het gehele traject zal het fietspad (waar mogelijk) een breedte hebben van 4 meter met daarnaast een berm van ongeveer 1 meter. In het midden van het fietspad wordt een stippellijn aangebracht, zodat het fietspad geschikt is voor tweerichting verkeer.

Het plangebied begint aan de westzijde bij de oversteek over de Rivierweg. Dit betekent dat aan deze zijde het fietspad verhoogd begint. Naast (en onder) de eerste meters van het 4 meter breed (fiets)wegdek, ligt een grondwal die naar het oosten toe afloopt tot aan het bedrijfsperceel aan Dijkgraaf 8. Ter hoogte van dit perceel ligt het fietspad weer op maaiveldhoogte. Ter plaatse van de grondwal, is een breder stuk van het terrein nodig voor het fietspad dan de hiervoor genoemde 4 meter, aangezien de grondwal breder is. Daar waar het fietspad weer op het maaiveld komt, neemt het fietspad een strook van 6 meter in gebruik.

Ter plaatse van het perceel Dijkgraaf 8 wordt ook een nieuw fietspad aangelegd op het bedrijventerrein middels een aftakking van de snelfietsroute. Vanaf hier zijn de bedrijven van dit deel van het bedrijventerrein bereikbaar.

Verder naar het oosten toe, sluit de snelfietsroute aan op de Maststraat. Daar gaat de snelfietsroute verder over de Maststraat

vanaf waar het overige deel van het bedrijventerrein bereikbaar is. Op afbeelding 2.2 is de ligging van het fietspad deel West weergegeven.



Afbeelding 2.2: Ligging plangebied (bron: gemeente Duiven)

2.2.2 Doel van het bestemmingsplan

Met voorliggend bestemmingsplan wordt de aanleg van deel West van de snelfietsroute in de gemeente Duiven planologisch juridisch mogelijk gemaakt. Zoals eerder aangegeven is het plangebied in voorliggend bestemmingsplan onderdeel van de totale snelfietsroute F12 die door de gemeenten Westervoort, Duiven en Zevenaar loopt.

Naast voorliggend bestemmingsplan, wordt tevens een bestemmingsplan voor de aanleg van deel Oost van de snelfietsroute in Duiven en een deel in de gemeente Westervoort in procedure gebracht voor het deel van het fietspad dat niet past binnen het vigerende bestemmingsplan.

De route voor de snelfietsroute is in het verleden bepaald en ligt grotendeels vast binnen de drie gemeenten Westervoort, Duiven en Zevenaar die de route gezamenlijk aanleggen en dit ook hebben vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

De komende jaren wordt de hele snelfietsroute aangelegd met als doel verbetering van de fietsverbinding tussen Arnhem en Zevenaar met aanliggende bedrijventerreinen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee moet ingespeeld worden op de grote uitdagingen die te wachten staan. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste op regionaal niveau worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is om combinaties te maken en win-win situaties te creëren. In sommige gevallen moeten belangen worden afgewogen en scherper keuzes worden gemaakt. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

In dit geval is sprake van een lokale ontwikkeling waarmee geen Rijksbelangen zijn gemoeid. Er is dan ook geen sprake van strijd met het Rijksbeleid zoals verwoord in de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere planologische kernbeslissingen (pkb's) met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wezenlijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

Het Barro bevat geen regels die van toepassing zijn voor het onderhavige plan. Het Barro heeft dan ook geen invloed op dit bestemmingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is het bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling borgen van een zorgvuldige ruimtelijke afweging en een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Op 1 juli 2017 is een wijziging van de Ladder voor duurzame verstedelijking doorgevoerd (artikel 3.1.6 lid 2 - 4 Bro). Voorheen bestond de ladder uit drie treden, dat is nu niet meer het geval. Wel moet de behoefte van de ontwikkeling nog worden beschreven indien er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als de ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet ook gemotiveerd worden waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaand gebied kan worden gerealiseerd.

Doorwerking plangebied

Met voorliggend plan wordt de aanleg van een nieuw fietspad planologisch mogelijk gemaakt. Uit jurisprudentie blijkt dat met de aanleg van een fietspad geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak 201400570/1/R6 februari 2015). De behoefte van voorliggend plan hoeft daarom niet te worden gemotiveerd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is op voorliggend plan niet van toepassing.

3.1.4 Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Het provinciale beleid is vastgelegd in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland. De visie is vastgesteld door Provinciale Staten op 19 december 2018. Het treedt in werking op 1 maart 2019. In de omgevingsvisie wordt beschreven we wat de provincie wil en moet veranderen en ontwikkelen om het Gelderland van nu door te kunnen geven aan de volgende generaties. De provincie zet daarom een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal.

Met 'Gezond en veilig' wordt een gezonde leefomgeving met schone en frisse lucht, een schoon milieu, voldoende schoon en veilig (drink)water en de bescherming van flora en fauna bedoeld. Daarnaast wordt ermee bedoeld dat de provincie is voorbereid op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen.

'Schoon en welvarend' betekend dat de provincie een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat kent, dat goed bereikbaar is en een goed functionerende arbeidsmarkt heeft met daarbij behorende goede kennis- en onderwijsinstellingen. Het betekent ook het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen en het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie.

Aan deze ambitie worden met behulp van de volgende zeven onderwerpen nader richting gegeven:
- Energietransitie: van fossiel naar duurzaam.
- Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer.
- Circulaire economie; sluiten van kringlopen.
- Biodiversiteit: werken met de natuur.
- Bereikbaarheid: duurzaam verbonden.
- Economisch vestigingsklimaat: een krachtige, duurzame topregio.
- Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam.

<u>Regio Arnhem Nijmegen City Region</u>

In de Regio Arnhem Nijmegen wordt ingezet op betere bereikbaarheid. Hierbij wordt zowel het spoorlijnennet, de wegen als de fietsroutes verbeterd.
- In delen van de Stadsregio zal de komende jaren naast groei ook krimp optreden. Het is om financiële redenen onmogelijk om het openbaar vervoer in deze delen van de Stadsregio in stand te houden. De komende jaren zet de provincie in op de verbindingen in en naar de steden als het dragende netwerk van het openbaar vervoer en ondersteunt zij flexibel openbaar vervoer voor het behoud van de basismobiliteit buiten het stedelijk gebied. Dit in verband met de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de participatiemogelijkheden van mensen.
- De afgelopen jaren is in de Stadsregio gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de wegen. Daarbij zijn grote vorderingen gemaakt door verbetering van de weginfrastructuur (verbreden A50 en A12, aanleg Stadsbrug Nijmegen en N837).
- Verder is een netwerk van snelfietsroutes naar de stedelijke centra van Arnhem en Nijmegen vastgesteld.

De provincie wil dit beleid en de uitvoering daarvan, met alle partners met kracht voorzetten. De groei van het aantal inwoners en bedrijven in de regio zal de komende jaren nog doorzetten, ook na 2021. Vandaar dat de provincie met het Rijk afspraken heeft gemaakt om voor de periode na 2020 een aparte MIRT studie uit te voeren naar de gewenste ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio op de lange termijn (2040) in samenhang met de interne en externe bereikbaarheid. MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport.

Doorwerking plangebied

Zoals hiervoor aangegeven zet de provincie in op betere bereikbaarheid door onder andere de aanleg van snelfietsroutes. Voorliggend plan maakt onderdeel uit van dit project voor de snelfietsroutes. Een deel van de routes is al aangelegd. De snelfietsroute F12 is nu aan de beurt. Eerst wordt het (met onder andere voorliggend bestemmingsplan) planologisch juridisch mogelijk gemaakt om de route aan te leggen, vervolgens kan het daadwerkelijk aangelegd worden. Dit betekent dat voorliggend plan een uitwerking is van de Omgevingsvisie Gelderland en dat het daarmee past binnen het provinciaal beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening is een van de instrumenten om de ambities uit Omgevingsvisie te realiseren. Om samen een Gaaf Gelderland te bereiken, wordt de focus bij het uitvoeren van de taken op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland gelegd. In de verordening zijn alleen regels opgenomen als dit nodig is om de provinciale ambities waar te maken of wettelijke plichten na te komen. Net als de Omgevingsvisie richt de Omgevingsverordening zich op de inrichting en kwaliteit van de Gelderse leefomgeving. Daarom zijn bijna alle regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, natuur, water, verkeer en bodem in deze verordening opgenomen.

3.2.3 Toetsing

Voorliggend plan voldoet aan het provinciale beleid van de provincie Gelderland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Duiven

De gemeente Duiven is, net als iedere andere gemeente, verplicht om in het kader van de nieuwe Omgevingswet een omgevingsvisie op te stellen. Deze omgevingsvisie beschrijft de gewenste toekomst voor onze leefomgeving op de middellange en lange termijn (tot 2040). Het is daarmee een weergave van de vraag: wat voor gemeente willen we zijn? Concreet betekent dit een samenhangend, allesomvattend en integraal document voor alle onderwerpen in de fysieke leefomgeving waarin we onze ambities en doelen beschrijven. Vanaf (naar verwachting) 2022 treedt de Omgevingswet in werking, waarin alle regels voor de fysieke leefomgeving zijn gebundeld. De omgevingsvisie betreft geen nieuw beleid, maar een voortzetting en bundeling van bestaand beleid.

Voor het onderhavige plan relevant beleid

Visie voor een bereikbaar Gelderland.

Om ervoor te zorgen dat mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en duurzaam kunnen verplaatsen wordt op provinciaal niveau een integrale visie mobiliteit opgesteld. Deze visie vormt het kader waarmee integrale afwegingen worden gemaakt. Tevens gaat de visie over het laten zien en concretiseren van de samenhang tussen autoverkeer, openbaar vervoer (spoor en bus), binnenvaart, goederentransport over de weg, fietsverkeer en verkeer te voet. Als Duiven zoeken we naar raakvlakken en verbindingen tussen de provinciale bereikbaarheidsopgaven en onze eigen bereikbaarheidsopgaven.

Op kaart 8 'Basiskaart netwerken en infrastructuur' is het onderhavige plan expliciet opgenomen (zie groene lijn).



Afbeelding 3.1: uitsnede kaart netwerken en infrastructuur Omgevingsvisie Duiven

Conclusie

Het gehele fietspad is als zodanig op de structuurvisie kaart van de omgevingsvisie opgenomen. Hiermee betreft onderhavig plan een uitvoering van dit beleid.

3.3.2 Structuurvisie Duiven 2015

Algemeen

De maatschappelijke context veranderd, de maakbare en volledig te plannen samenleving is steeds meer verleden tijd. Dat heeft gevolgen voor het ruimtelijk domein. Individuele investeringen en meer organische gebiedsontwikkelingen, zijn steeds vaker de dragers van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit ziet de gemeente zeer zeker als positief, want dit leidt tot meer afwisseling, betrokkenheid, kwaliteit en een beter en duurzamer antwoord op de daadwerkelijke behoeften uit de samenleving. Individuele, kleinschalige investeringen vinden immers alleen plaats wanneer mensen er zelf profijt van hebben en het leidt tot een beter woon-, leef-, verblijf- of onderneemklimaat.

Daarnaast spelen er de ingrijpende decentralisaties op het sociaal-maatschappelijke vlak en de daaraan gerelateerde bezuinigingen. De Structuurvisie 2015 geeft duidelijkheid over de koers voor het gemeentelijk handelen en de ruimtelijke kaders die de gemeente hanteert, bij het afwegen van initiatieven. Dit kan ook bijdragen aan het sneller doorlopen van procedures.

Deze Structuurvisie biedt ook een inspiratiefunctie voor partijen in de samenleving om initiatieven te doen ontplooien. De Structuurvisie geeft de hoofdkoers, gemeentebreed, voor de ruimtelijk relevante thema's en voor de verschillende gebieden. Het vormt een afwegingskader met handvatten om meer op afstand regie te voeren, zonder op de stoel van de uitvoering te gaan zitten.

Verkeer

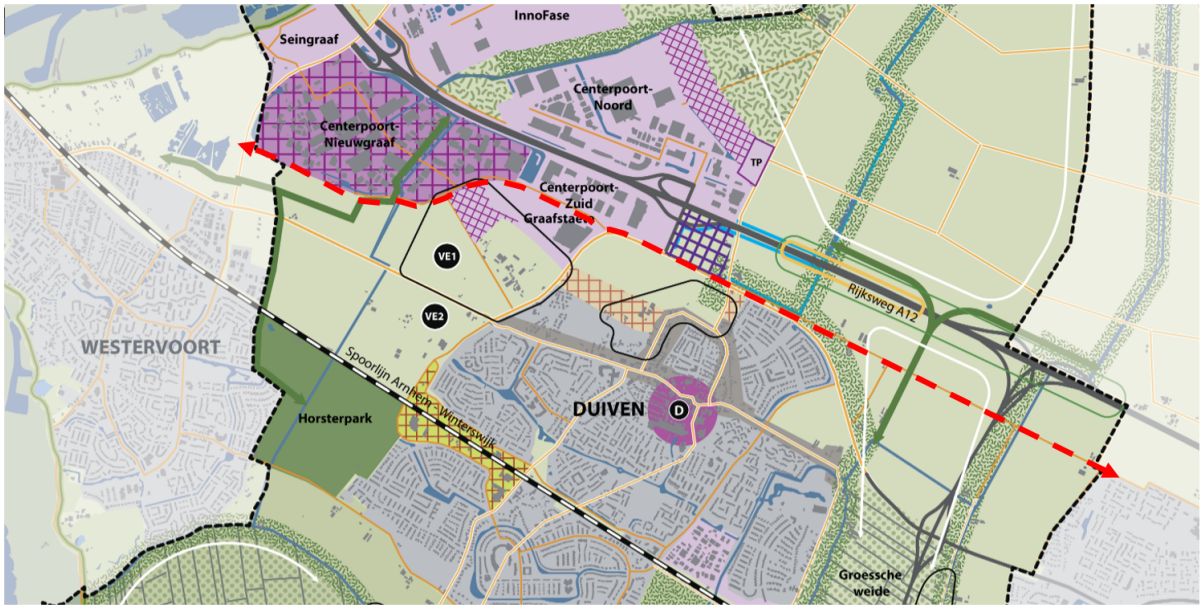
Het verkeersbeleid is erop gericht om een optimale balans te vinden tussen mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid. Alleen op die manier ontstaan duurzame oplossingen. Hierin komen de landelijke en provinciale beleidsuitgangspunten terug: mobiliteit mag (groeien) met een juiste balans van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid: een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur.

Bereikbaarheid van een gebied staat vaak op gespannen voet met de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het is de ambitie van de gemeente om te streven naar het optimale resultaat op ieder van de volgende drie geformuleerde beleidsdoelen:

1. Het realiseren van een goede bereikbaarheid van de gemeente Duiven, zowel extern, als binnen de gemeente zelf.
2. Het verzorgen van een voor alle verkeersdeelnemers verkeersveilig wegennet binnen de gemeente Duiven.
3. Het bijdragen aan een prettig woonklimaat in de gemeente Duiven door het beperken van de invloeden van het verkeer op geluid en luchtkwaliteit.
4. Door het voeren van een parkeerbeleid bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en waar mogelijk versterken van economische en maatschappelijke functies binnen de gemeente Duiven.

Visiebeeld

Afbeelding 3.2 geeft het visiebeeld weer zoals opgenomen in de structuurvisie.



Afbeelding 3.2: visiebeeld Structuurvisie Duiven (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Met rode lijnen is het plangebied aangegeven. Op het visiebeeld heeft het plangebied diverse aanduidingen, te weten:
- Agrarisch.
- Potentieel ecologische verbinding.
- Groenblauw raamwerk.
- Lokale wegen.
- Water.

Doorwerking plangebied

Bij beleidsdoel 3a 'De bijdrage aan een prettig woonklimaat in de gemeente Duiven door het beperken van de invloeden van het verkeer op geluid en luchtkwaliteit' is het stimuleren van fietsgebruik opgenomen in de ambities. De gemeente wil het netwerk voor fietsers verbeteren en hoogwaardige fietsverbindingen aanleggen en het autoverkeer reduceren door fietspromotie. Voorliggend plan geeft uitvoering aan deze ambitie door de aanleg van de snelfietsroute planologisch juridisch mogelijk te maken.

Doordat met het plangebied sprake is van een route, die over het overgrote deel bestaand uit een 4 of 6 meter brede lijn, worden diverse aanduidingen in de visie doorkruist. Het fietspad betreft niet een brede straat waar veel autoverkeer over rijdt, maar een fietspad enkel bedoeld voor fietsers. Het bestaande netwerk voor fietsers wordt met de aanleg van de snelfietsroute F12 verbeterd en versterkt. Er zal een hoogwaardige fietsverbinding ontstaan langs de bedrijventerreinen, Centerpoort-Nieuwgraaf, Hengelder en 7Poort tussen Westervoort en Zevenaar.

Doordat het een smalle strook betreft, zorgt het fietspad niet voor belemmeringen voor eventueel aan te leggen ecologische verbindingen of het groenblauwe raamwerk. Het fietspad vormt geen harde barrière door deze gebieden.

De aanduiding agrarisch ligt op het plangebied omdat in de huidige situatie sprake is van een agrarisch gebied. Met voorliggend plan wordt het agrarisch gebied verkleind aangezien het fietspad over agrarische gronden wordt aangelegd. Het plangebied is gesitueerd aan de randen van de agrarische gronden en het betreft een relatief smalle strook grond, waardoor de agrarische gronden nauwelijks worden aangetast. Het aanzicht van het gebied wordt niet gewijzigd. De open agrarische gronden blijven zichtbaar.

Gesteld kan worden dat voorliggend plan passend is binnen de gemeentelijke structuurvisie.

3.3.3 Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026

Algemeen

Het mobiliteitsplan Duiven is een beleidsplan voor de hele gemeente Duiven. Het is gebaseerd op waar de gemeente nu staat, wat inwoners en andere belanghebbenden daarvan vinden en wat we nu weten over wat er op ons afkomt. Daarnaast weten we ook dat de toekomst niet volledig voorspelbaar is. Daarom biedt het mobiliteitsplan ruimte voor bijstelling en onderzoek. Het is een adaptief plan met (benoemde) onderwerpen voor aandacht en onderzoek.

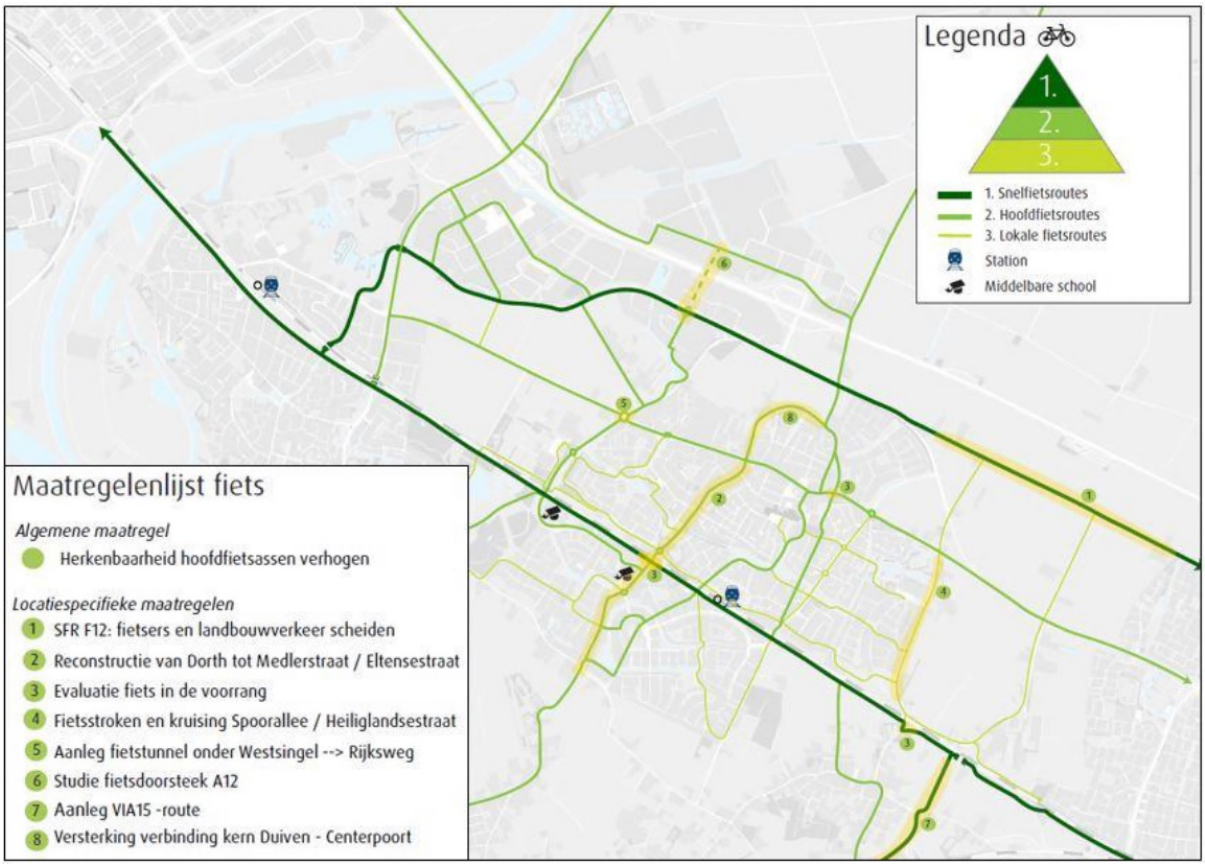
Anno 2015 heeft Duiven het verkeer- en vervoerbeleid best goed geregeld. De gemeente stabiliseert en dat heeft effect op hoe wij ons in Duiven verplaatsen. Tegelijk zijn er nog grote veranderingen in de (omliggende) verkeersstructuur die op ons afkomen. Denk aan de doortrekking van de A15, de aanpassingen aan de rondweg N810 en de snelfietsroutes. Ook nationale trends gaan aan Duiven niet voorbij, zoals online winkelen, het toenemende fietsgebruik, het thuiswerken en de opkomst van de zelfrijdende auto.

1. De ambitie van Duiven bestaat uit de volgende acht kernopgaven.
2. Pas hoofdstructuren aan op doortrekking A15 en verbreding A12.
3. Zet in op heldere locatie hoofdstructuren Duiven.
4. Aanpak verkeersveiligheid naar gebieden en doelgroepen.
5. Garanderen bereikbaarheid regionale bedrijventerreinen voor alle modaliteiten.
6. Leefbare en aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren.
7. Veranderende overheid: samen met de buurt.
8. Schone lucht en zo min mogelijk geluidshinder.

Deze acht kernopgaven zijn concreet uitgewerkt in 18 geprioriteerde projecten, vier onderzoeksopgaven en enkele structurele (langlopende) projecten. Eén van deze projecten is de snelfietsroute F12.

Ontwikkelingen snelfietsroutes

In de regio wordt geïnvesteerd in snelfietsroutes; ook op het grondgebied van Duiven. De gestrekte fietsroute langs het spoor (Snelfietsroute De Liemers) is inmiddels aangelegd. Het gaat om zaken als verlichting en het veiliger maken van een aantal kruisingen voor de fiets. Daarnaast heeft de gemeente Duiven inmiddels ook ingestemd met de uitwerking van een tweede snelfietsroute in de Liemers die ten noorden van de kern Duiven loopt en daarmee Centerpoort-Nieuwgraaf verbindt met omliggende kernen (F12). Afbeelding 3.3 geeft weer welke maatregelen in het mobiliteitsplan zijn opgenomen met betrekking tot de fietspaden.



Afbeelding 3.3: Maatregelenlijst fiets (bron: gemeente Duiven)

Ontwikkelingen en eindbeeld fietsstructuur

De afgelopen en komende jaren zet de regio en provincie sterk in op het aanleggen van snelfietsroutes. Dit zijn fietsroutes speciaal geschikt gemaakt om door te kunnen fietsen over afstanden van 5 tot 20 kilometer. De snelfietsroutes overschrijden in de regel de grenzen van wegbeheerders. Op Duivens grondgebied liggen in de toekomst drie snelfietsroutes. Snelfietsroute 'de Liemers' (route gestrekt langs het spoor) is gerealiseerd. Andere fietsroutes die nog aangelegd worden zijn de route F-12 (route die onder meer werklocatie Centerpoort-Nieuwgraaf verbindt) en een route over de toekomstige A15-brug over het Pannerdensch Kanaal (VIA15). Voor Duiven is het belangrijk deze routes goed aan te sluiten op het bestaande lokale fietsnetwerk. In de filosofie van het Mobiliteitsplan is de fietser op de route het primaire vervoermiddel.

Herkenbaarheid hoofdfietsroutes verhogen

Voor het lokale fietsverkeer zijn de hoofdfietsroutes de belangrijkste routes waar de fiets in Duiven gebundeld worden. Van belang is dat deze routes voor de gebruikers ook als zodanig herkenbaar zijn. Dat betekent volgens het uitgangspunt rood asfalt bij conflictpunten (ontmoetingen met overig verkeer), fiets in de voorrang en een breed en veilig profiel. Als algemene maatregel geldt het in kaart brengen welke routes al wel en welke routes nog niet aan de vormgevingseisen voldoen. Mocht een hoofdfietsroute niet voldoen, dan kan in de vaste cyclus van beheer en onderhoud van deze routes worden bepaald om de route volgens de bijbehorende randvoorwaarden in te richten.

Voor de snelfietsroute F12 is het volgende opgenomen in het mobiliteitsplan:

De toekomstige snelfietsroute F12 verbindt onder meer Westervoort, station Westervoort, Centerpoort-Nieuwgraaf, Duiven en Zevenaar met elkaar. De Roodwilligenstraat is een belangrijke route voor landbouwverkeer, vanwege de aanliggende percelen. Voor een snelfietsroute is het onwenselijk fiets en landbouwverkeer te mengen op een profiel. Een aanliggend vrij liggend fietspad is hier de opgave.

Doorwerking plangebied

Met voorliggend plan wordt de uitvoering van een deel van de snelfietsroute F12 in Duiven planologisch juridisch mogelijk gemaakt. Vanaf de Rivierweg tot aan de Maststraat wordt een nieuwe verbinding aangelegd. Voorliggend plan past daarmee binnen het Mobiliteitsplan 2016-2026.

3.3.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend plan voldoet aan het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de in dit kader van belang zijnde milieu- en omgevingsaspecten.

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

Bij de verkenning van mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om te beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Er mogen namelijk geen nieuwe gevoelige functies op een zodanig verontreinigd terrein worden gerealiseerd, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. Bovendien dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden indien gebouwen worden gerealiseerd voor menselijk verblijf.

4.2.2 Doorwerking in het onderhavige plan & conclusie

In het onderhavige plan wordt gronden die in de huidige situatie in gebruik zijn voor agrarische doeleinden of voor groenstroken aangewend voor de aanleg van een snel fietspad. Omdat deze beoogde infrastructuur geen gevoeliger functie betreft dan het huidige gebruik en omdat er geen gebouwen worden gerealiseerd waarin mensen gaan verblijven is het uitvoeren van een bodemonderzoek niet noodzakelijk. Voor de toekomstige grondwerkzaamheden is mogelijk een bodemonderzoek noodzakelijk, dit dient voorafgaand aan de werkzaamheden te worden bepaald.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

4.3 Water

4.3.1 Algemeen

Beleidskader

Europees- en rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is richtinggevend voor de bescherming van de oppervlakte waterkwaliteit in de landen in de Europese Unie. Aan alle oppervlaktewateren in een stroomgebied worden kwaliteitsdoelen gesteld die in 2015 moeten worden bereikt.

Op Rijksniveau is het Nationaal Waterplan het voornaamste beleidsplan. In december 2009 is dit plan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Provinciaal beleid

Waterplan Provincie Gelderland

In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provincie brede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd. Vanwege de Europese Kaderrichtlijn Water is voor bepaalde oppervlaktewateren vastgelegd of het een kunstmatig of sterk veranderd oppervlaktewater is. Ook zijn voor die oppervlaktewateren ecologische doelen geformuleerd. Voor verbetering van de grondwaterkwaliteit zijn maatregelen opgenomen.

Waterschap

Waterschap Rijn en IJssel

In het Waterbeheerplan 2016-2021 is de Watervisie 2030 verder uitgewerkt. Het Waterbeheerplan beschrijft het beleid voor alle taakgebieden van het waterschap. In het waterbeheerplan staat beschreven welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en welke accenten/prioriteiten van belang zijn. Vanuit de omgevingsverkenning is het beleid beschreven voor de primaire taakgebieden:

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

Watertoets tabel

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding om te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Het waterschap Rijn en IJssel heeft een watertoetstabel ontwikkeld waarmee met een aantal vragen in beeld te brengen is welke wateraspecten relevant zijn en met welke intensiteit het watertoetsproces doorlopen dient te worden. De vragen zijn gericht op de locatie van de ruimtelijke ontwikkeling en welke veranderingen er mogelijk worden gemaakt. In de paragraaf is deze watertoetstabel opgenomen. Tevens heeft overleg met het waterschap plaatsgevonden.

4.3.2 Onderzoek

In deze paragraaf wordt de watertoetstabel ingevuld. De intensiteit van het watertoetsproces is afhankelijk van de antwoorden op de vragen. Als er op een categorie 2 vraag een 'ja' is geantwoord is een uitgebreide watertoets noodzakelijk. Is er op geen van de categorie 2 vragen een 'ja' geantwoord dan kan een verkorte watertoets doorlopen worden. Als er alleen met 'nee' is geantwoord dan is het RO-plan waterhuishoudkundig niet van belang en hoeft er geen wateradvies bij het waterschap gevraagd te worden.

Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit#
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade)	Nee	2
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee	2
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m³/uur?	Nee	2
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI of rioolgemaal van het waterschap?	Nee	1
Wateroverlast (oppervlakte-water)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500m²?	Ja	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500m²?	Ja	1
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee	1
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Nee	1
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Ja	1
	3. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	4. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Nee	1
	5. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Nee	1
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Nee	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee	1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

Verklaring watertoetstabel

Op één categorie 2 vraag is 'Ja' geantwoord, namelijk dat het verhard oppervlakte toeneemt met meer dan 2.500 m². Deze vraag is met name van belang als het één groot oppervlakte betreft met meer dan 2.500 m², aangezien er dan maatregelen nodig zijn voor de afwatering van het hemelwater. Daar is bij voorliggend plan geen sprake van. Het is een tracé van 4 tot 6 meter breed. De lengte van het fietspad maakt dat de totale oppervlakte groter is dan 2.500 m². Doordat er sprake is van een smalle strook in het open, onbebouwde gebied, wordt met voorliggend plan geen problemen verwacht met betrekking tot de afvoer van het hemelwater.

Waterberging bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf

Het plangebied ligt deels binnen een groengebied dat mede bestemd is voor waterberging van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf (zie ook de functieaanduiding 'waterberging' in het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Seingraaf). Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd voor deze waterberging, blijkt dat niet het gehele deel van de bestemming 'Groen' nodig is voor de waterberging van het bedrijventerrein. Er is nu namelijk een ruimte gereserveerd van 1.830 m^2 voor de waterberging. Echter de minimale benodigde oppervlakte bedraagt 1.200 m^2. Dit betekent dat binnen de bestemming 'Groen' voldoende ruimte is om zowel de waterberging te realiseren als het fietspad aan te leggen, waardoor voorliggend plan geen negatief effect heeft op de waterberging in voor het bedrijventerrein.

4.3.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.4 Erfgoed

4.4.1 Archeologie

Algemeen

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: "de veroorzaker betaalt". Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief "in situ" (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologie vriendelijke alternatieven.

Sinds 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Zolang de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, vallen de artikelen waarin de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving zijn vastgelegd, nog in de overgangsregeling van de Erfgoedwet.

Onderzoek

Het plangebied ligt deels in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde (3) en deels in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde (5). In deze gebieden mogen geen bodemingrepen plaatsvinden in ongeroerde gronden met een oppervlak groter dan respectievelijk 500 en 10.000 m^2 en die over dit gehele oppervlak dieper in de bodem reiken dan 50 centimeter. Het oppervlak van het gehele fietspad (inclusief het deel 'Oost' en het deel Westervoort) is groter dan 10.000 m^2. Dit oppervlak ligt echter ook gedeeltelijk in gronden ter plaatse van bestaande infrastructuur waar de gronden reeds zijn verstoord. Bovendien wordt het snel fietspad verhoogd aangelegd ten behoeve van een goede afwatering. De diepte van de grondroeringen bedraagt hierdoor maximaal 20 centimeter waardoor de norm van 50 centimeter niet wordt overschreden. Een archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.4.2 Cultuurhistorie

Algemeen

In de visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011) zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebaat.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:
1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Onderzoek

Het plangebied ligt in het buitengebied langs de Maststraat en het bedrijventerrein. De infrastructuur heeft geen cultuurhistorische waarde. Daarnaast worden geen cultuurhistorische landschap structuren doorkruist. Voorliggend plan zorgt dan ook niet voor negatieve effecten om cultuurhistorische elementen in de gemeente Duiven.

4.4.3 Conclusie

Zoals blijkt uit voorgaande, vormen erfgoed en archeologie geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

Ook voor het vrijgegeven plangebied bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet, dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

4.5 Flora en fauna

4.5.1 Algemeen

Wet natuurbescherming

De natuurwetgeving voor Nederland is per 1 januari 2017 vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Binnen de wet zijn de beschermingsregimes voor Natura 2000-gebieden, soortbescherming en houtopstanden opgenomen als afzonderlijke hoofdstukken, waardoor de wet via duidelijke en eenvoudige regels voorziet in een heldere implementatie van de Europese natuurbeschermingsrichtlijnen. Naast de Wet natuurbescherming bestaat in Nederland het Natuur Netwerk Nederland (NNN), waarvoor de provincies beleid maken.

Natura 2000

De wetgeving met betrekking tot Natura 2000-gebieden is vastgelegd in Hoofdstuk 2 van de Wet Natuurbescherming. Natura 2000-is de overkoepelende naam voor gebieden die op Europees niveau worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Vanuit deze richtlijnen worden specifieke diersoorten en hun habitat beschermd om de biodiversiteit te behouden, te herstellen of uit te breiden. Het ondernemen van projecten, plannen of activiteiten in en in de omgeving van een Natura 2000-gebied kan mogelijkerwijs leiden tot (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Indien het niet mogelijk is om negatieve effecten op voorhand uit te sluiten, dan is er sprake van een vergunningsplicht en moet een habitattoets uitgevoerd worden. In een habitattoets worden de projecten, plannen of activiteiten getoetst op hun invloed op de instandhoudingsdoelstellingen en of (onder bepaalde voorwaarden) toestemming voor de uitvoering kan worden verleend.

Soortbescherming

De Wet natuurbescherming kent naast het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden drie beschermingscategorieën onder het hoofdstuk 'soortbescherming':
1. Alle van nature in Nederland in het wild levende vogels op grond van de Vogelrichtlijn (art 3.1).
2. Soorten beschermd op grond van de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn (art. 3.5).
3. Nationaal beschermde 'andere soorten' (art.3.10) als vermeld in Bijlage A van de Wet Natuurbescherming alsmede alle de vaatplanten van de soorten genoemd in bijlage B van de Wet Natuurbescherming.

De Soortbescherming is alleen (met uitzondering van de zorgplicht) van toepassing op soorten genoemd onder deze drie beschermingscategorieën.

Natuumetwerk Nederland (NNN)

Naast de Wet natuurbescherming bestaat in Nederland het Natuur Netwerk Nederland (NNN), waarvoor de provincies beleid maken. Het NNN is ruimtelijk in de Provinciale Structuurvisie vastgelegd. Het vormt een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingszones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuw aan te leggen natuur en verbindingszones tussen deze gebieden.

Ook de beheersgebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot het NNN. De planologische verankering van het NNN vindt plaats in (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Wanneer bij ruimtelijke ontwikkelingen een bestemmingsplan wijziging moet worden doorgevoerd dient altijd een 'Nee, tenzij'- toets te worden uitgevoerd. Hierin wordt beoordeeld of er als

gevolg van de voorgenomen maatregelen significante effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het netwerk optreden.

4.5.2 Quickscan flora en fauna

In februari 2022 is door Lycens een quickscan natuurtoets uitgevoerd om de wettelijke consequenties van de voorgenomen activiteiten in het kader van de Wet natuurbescherming in beeld te brengen (zie Bijlage 1 Quickscan flora en fauna).

Wettelijke consequenties m.b.t. gebiedsbescherming

Het plangebied behoort niet tot het Gelders Natuurnetwerk, de Groene ontwikkelingszone of Natura 2000-gebied. Vanwege de ligging buiten het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelingszone, leiden de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties, omdat de bescherming van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelingszone geen externe werking kent. Een negatief effect van stikstof op Natura 2000-gebied, als gevolg van de voorgenomen activiteiten, kan op basis van voorliggende studie niet uitgesloten worden. Uitvoering van de voorgenomen activiteiten leidt mogelijk tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming. Daarom is door Lycens een stikstof onderzoek uitgevoerd, zie 4.5.4.

Wettelijke consequenties m.b.t. soortenbescherming

De inrichting en het gevoerde beheer maken het plangebied niet tot een geschikte groeiplaats voor beschermde planten, maar wel tot een geschikt functioneel leefgebied van verschillende beschermde diersoorten. Beschermde diersoorten benutten het plangebied hoofdzakelijk als foerageergebied, maar mogelijk bezet een beschermd grondgebonden zoogdier er een vaste rust- en/of voortplantingsplaats, bezetten algemeen voorkomende amfibieën er een vaste (winter)rustplaats en/of voortplantingsplaats en nestelen er vogels. Vleermuizen bezetten geen vaste rust- of voortplantingsplaats in het plangebied.

De bomen in het bosje van het plangebied zijn geschikt om te nestelen voor soorten als buizerd, sperwer en ransuil. Om jaarrond beschermde nesten in het plangebied vast te kunnen stellen, is vervolgonderzoek uitgevoerd (zie volgende paragraaf). In het vervolgonderzoek is een buizerdnest aangetroffen. Omdat de gemeente reeds beschikt over ontheffing inzake de buizerd op basis van een eerder uitgevoerd onderzoek vormt dit buizerd nest geen belemmering meer voor het onderhavige plan.

Voor de overige nestelende vogelsoorten in het plangebied, is uitsluitend het bezette nest beschermd, niet het oude nest of de nestplaats. Bezette vogelnesten zijn beschermd en mogen niet beschadigd of vernield worden. Gelet op de aard van de werkzaamheden kan geen ontheffing verkregen worden voor het beschadigen of vernielen van bezette vogelnesten. Indien de voorgenomen activiteiten uitgevoerd worden tijdens de voortplantingsperiode, dient een broedvogelscan uitgevoerd te worden om de aanwezigheid van een bezet vogelnest uit te sluiten.

De kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel) en de vaste rust- en voortplantingsplaats van de kleine marterachtigen zijn beschermd. Kleine marterachtigen mogen niet gedood worden en de vaste rust- en/of voortplantingsplaats mogen niet zonder ontheffing beschadigd of vernield worden. Vaste rust- en voortplantingsplaatsen mogen echter wel verstoord worden. Voor het mogen uitvoeren van activiteiten, met negatieve effecten voor de kleine marterachtigen (met uitzondering van verstoring), dient een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Wnb verkregen te zijn. Om een ontheffing te verkrijgen dient eerst nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de functie van het plangebied voor kleine marterachtigen. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden (zie volgende paragraaf).

Overige beschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën die in het plangebied aanwezig zijn mogen niet (opzettelijk) gedood worden. Om te voorkomen dat grondgebonden zoogdieren of amfibieën gedood worden, mogen ze weggevangen of verjaagd worden. Indien niet voorkomen kan worden dat beschermde dieren gedood worden, dient een ontheffing van de verbodsbepalingen (doden) aangevraagd te worden of dient gewerkt te worden volgens een Gedragscode. Indien gekozen wordt om te werken volgens een Gedragscode, dient voldaan te worden aan de gestelde eisen en voorwaarden. Eén van de voorwaarden is, dat gewerkt moet worden buiten de kwetsbare periode. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing van de verbodsbepalingen aangevraagd te worden om de voorgenomen activiteiten uit te mogen voeren in het kader van de Wnb.

Door het uitvoeren van de voorgenomen activiteiten, neemt de betekenis van het plangebied als foerageergebied, voor de in het plangebied foeragerende grondgebonden zoogdieren (m.u.v. kleine marterachtigen), vleermuizen, amfibieën en vogels, af. Dit leidt echter niet tot wettelijke consequenties in het kader van soortenbescherming. Voor de kleine marterachtigen leidt de afname van foerageergebied in het plangebied mogelijk wel tot wettelijke consequenties in het kader van soortbescherming.

4.5.3 Nader onderzoek roofvogels en marterachtigen

In de winter en het voorjaar van 2022 is het middelste deelgebied van de projectlocatie onderzocht op de aanwezigheid van vaste rust- en voortplantingsplaatsen van marterachtigen en op de aanwezigheid van roofvogels. Het onderzoek is volledig onder gunstige weersomstandigheden uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is bijgevoegd als Bijlage 2 Nader onderzoek soortenbescherming.

Uit het nader onderzoek roofvogels is gebleken dat de buizerd een nestplaats in het bosje bezit. In 2017 is echter al vastgesteld dat de buizerd in het bosje nestelt waar in 2019 een ontheffing voor is aangevraagd. Deze ontheffing zal worden verlengd.

Uit het nader onderzoek marterachtigen is gebleken dat er een vaste rust- en verblijfplaats van de steenmarter in het bosje aanwezig is. Er kan niet worden uitgesloten dat een vaste rust- en verblijfplaats wordt beschadigd en vernield door het uitvoeren van voorgenomen activiteiten. In het kader van de beoogde ontwikkeling zal een ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ten behoeve van de bescherming van de rust- en verblijfplaats van de marterachtige is in voorliggend bestemmingsplan, ter plaatse van het betreffende bosje, de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' opgenomen. Hierin is geborgd dat het uitvoeren van werken, werkzaamheden uitsluitend is toegestaan indien een ontheffing voor roofvogels en marterachtigen is verleend.

4.5.4 Onderzoek Stikstof

In december 2022 is door Lycens een stikstofdepositieberekening uitgevoerd, hieruit blijkt dat er voor de realisatiefase en gebruiksfase geen sprake is van stikstofdeposities op de omliggende Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol/ha/j. Daarom vormt het aspect stikstof in relatie tot Natura 2000 geen belemmering voor de realisatie en de vergunningverlening van de 'omgevingsvergunning, activiteit bouwen' (zie Bijlage 3 Stikstofonderzoek).

4.5.5 Conclusie

Het aspect gebiedsbescherming vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. In de uitgevoerde natuuronderzoeken is vastgesteld dat in een deel van het plangebied beschermde soorten aanwezig zijn. Ter bescherming van deze soorten is de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' opgenomen in de planregels welke regelt dat werkzaamheden ten behoeve van de ontwikkeling uitsluitend mogelijk zijn met een geldige ontheffing. Het aspect flora en fauna vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai

4.6.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Wegverkeerslawaai

Met betrekking tot geluid veroorzaakt door het wegverkeer is in de Wet geluidhinder de verplichting opgenomen tot het verrichten van onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevels van (nieuw geprojecteerde) woningen en andere geluidgevoelige objecten. Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) hoofdstuk VI, afdeling 1 bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone. Als in deze zone geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd dan dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De breedte van deze zone is afhankelijk van:

- de ligging van de weg in stedelijk of buiten stedelijk gebied;
- het aantal rijstroken.

In stedelijk gebied worden twee typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met een of twee rijstroken: 200 meter;
- wegen met drie of meer rijstroken: 350 meter.

In buiten stedelijk gebied worden drie typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met een of twee rijstroken: 250 meter;
- wegen met drie of vier rijstroken: 400 meter;
- wegen met vijf of meer rijstroken: 600 meter.

De volgende wegen hebben op grond van artikel 74 Wgh geen zone:

- wegen gelegen in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Spoorweglawaai

Spoorwegen hebben een zone, waarvan de breedte afhankelijk is van de hoogte van het geluidsproductieplafond. In artikel 1.4 van het Besluit geluidhinder is de breedte van de zone aangegeven. De zonebreedte varieert van 100 tot 1.200 meter. Bij ontwikkelingen rond geluidsgevoelige bestemmingen in de zone of wijzigingen aan de spoorlijn moet akoestisch onderzoek worden gedaan. Op basis van de uitkomsten kunnen zo nodig maatregelen worden overwogen.

De voorkeursgrenswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting bedragen respectievelijk 55 en 68 dB (Lden), afhankelijk van de situatie.

Industrielawaai

Rondom industrieterreinen waarop de mogelijkheid aanwezig is tot vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers, is op grond van art. 41 van de Wgh een geluidszone vastgesteld. In geval van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone of een wijziging aan het industrieterrein of de geluidszone is een akoestisch onderzoek vereist. Op basis van de uitkomsten kunnen zo nodig maatregelen worden overwogen.

De voorkeursgrenswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting bedragen respectievelijk 50 en 65 dB(A) (Letm), afhankelijk van de situatie. Buiten de zone mag de geluidsbelasting nooit meer dan 50 dB(A) (Letm) bedragen. Er dient te worden gewaarborgd dat deze waarde, en de eventuele vastgestelde hogere grenswaarden niet worden overschreden. Middels zogenaamd zonebeheer wordt daarvoor continu de totale vergunde geluidsbelasting vanwege het industrieterrein beheerd.

4.6.2 Onderzoek

Met voorliggend plan wordt geen nieuwe geluidsgevoelige functie mogelijk gemaakt. Anderzijds is een fietspad in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidbron. Hierdoor hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd voor voorliggend plan. Gesteld kan worden dat voorliggend plan geen negatieve gevolgen heeft voor de geluidbelasting op de omgeving.

4.6.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Algemeen

De 'Wet milieubeheer' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:
- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De paragraaf luchtkwaliteit in de 'Wet milieubeheer' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:
- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde);
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden, nadat de EU op 7 april 2009 derogatie heeft verleend.

NIBM-grens woningbouwlocatie, 3% criterium:
- < 1.500 woningen (netto) bij minimaal een ontsluitingsweg, met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- < 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

4.7.2 Onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een snelfietsroute. De aanleg van een snelfietsroute staat niet genoemd in de Regeling NIBM. Daarmee zal onderbouwd moeten worden dat de bijdrage aan NO_2 en PM_{10} met deze ontwikkeling niet in betekende mate zal zijn.

De snelfietsroute wordt aangelegd langs bestaande bedrijventerreinen, waardoor de bedrijven beter/makkelijker/sneller bereikbaar zijn met de fiets. Met de aanleg van de snelfietsroute wordt het fietsgebruik dan ook gestimuleerd. De snelfietsroute kan daarmee zorgen voor een afname van het autoverbruik, waardoor een verbetering voor de luchtkwaliteit optreedt. Er kan derhalve op voorhand met zekerheid worden geconcludeerd dat sprake is van een plan dat 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Daarbij betreft dit plan slechts een deel van de aan te leggen snelfietsroute en is deze grotendeels reeds planologisch bij recht toegestaan.

Daarnaast wordt een fietspad niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit luchtkwaliteit.

4.7.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) in de directe omgeving van zogenoemde milieuhinder gevoelige bestemmingen (zoals wonen) kunnen hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wro, dient te worden aangetoond dat ter plaatse van milieuhinder gevoelige bestemmingen sprake is van een 'goed woon- en leefklimaat'.

VNG-publicatie 'Bedrijven & milieuzonering"

Om niet alle ontwikkelingen bij voorbaat te onderwerpen aan een onnodig langdurig en kostbaar onderzoek is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uitgebracht. Deze uitgave maakt gebruik van het principe 'functiescheiding'. Door voldoende afstand aan te houden tussen nader bepaalde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige bestemmingen kan eenvoudigweg in veel gevallen worden aangetoond dat sprake is een 'goed woon- en leefklimaat'. De VNG-publicatie betreft zgn. pseudowetgeving (geen wetgeving maar een algemeen door de rechter aanvaarde methode).

De VNG-publicatie maakt gebruik van een basiszoneringslijst waarin voor nader gedefinieerde bedrijfscategorieën richtafstanden zijn bepaald. Een richtafstand wordt beschouwd als de minimaal aan te houden afstand tussen een milieubelastende activiteit en de milieuhinder gevoelige bestemming waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van milieubelastende (bedrijfs)activiteiten betreffende geluid, geur, stof en gevaar redelijkerwijs kan worden uitgesloten. De genoemde maten zijn indicatief; met een goede motivering kan hiervan worden afgeweken.

Naast de gegeven richtafstanden hanteert de VNG-publicatie twee omgevingstypen, namelijk: een rustige woonwijk/buitengebied en een gemengd gebied. In een rustige woonwijk of buitengebied (omgevingstype 1) wordt functiescheiding nagestreefd. Tussen milieuhinder gevoelige functies en bedrijven dient de minimaal aan te houden 'richtafstand' in acht te worden genomen. In geval van een gemengd gebied (omgevingstype 2), waar sprake is van functiemenging, kan een verkleinde richtafstand worden gehanteerd. In tegenstelling tot rustige woongebieden worden in dergelijke levendige gebieden milieubelastende activiteiten op kortere afstand van milieuhinder gevoelige functies acceptabel geacht. De richtafstand mag in deze gebieden met één afstandsstap worden verkleind (10 meter behorende bij milieucategorie 1 wordt 0 meter, 30 meter van milieucategorie 2 wordt 10 meter van milieucategorie 1, etc.).

Relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk en buitengebied	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De gegeven richtafstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in de lokale situatie mogelijk zijn.

4.8.1 Onderzoek

Bij milieuzonering is sprake van een interne en externe werking. Indien door middel van een plan nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat de nieuwe functie in het plangebied geen hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving (interne werking). Anderzijds dient te worden aangetoond dat functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt (externe werking).

Een fietspad is geen milieubelastende functie voor de omgeving. Een snelfietsroute zal niet zorgen voor extra geluid, geur, gevaar en stof. Er is dan ook geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

Anderzijds is een fietspad ook geen milieugevoelige functie, waardoor geen beoordeling hoeft plaats te vinden over de effecten van omliggende functies op het fietspad.

4.8.2 Conclusie

Gezien het feit dat het fietspad geen milieubelastende en ook geen milieugevoelige functie is, zijn er vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmeringen voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico op zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Daarbij gaat het vooral om de grote chemische bedrijven, maar ook om kleinere bedrijven als LPG-tankstations en opslagen van bestrijdingsmiddelen. Daarnaast zijn (hoofd)transportassen voor gevaarlijke stoffen, zoals buisleidingen, spoor-, auto-, en waterwegen, ook als potentiële gevarenbron aangemerkt.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken zijn gemeenten en provincies verplicht om bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet op de ruimtelijke ordening de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt binnen het werkveld van de externe veiligheid veelal het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf en transportas vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen deze kans 1x10-6 (één op de miljoen) bedraagt.

Het groepsrisico (GR) is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt afhankelijk van de ontwikkeling een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Voor bepaalde risicovolle bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

Transport van gevaarlijke stoffen (water, spoor, weg)

Voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet en de bijbehorende regeling Basisnet.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Voor de beoordeling van de risico's van transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Naast de toetsing aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is hierin vastgelegd dat aan weerszijden van een buisleiding een bebouwingsvrije afstand moet worden aangehouden voor beheer en onderhoud aan de buisleidingen.

4.9.2 Onderzoek

Met voorliggend plan wordt geen risicobron mogelijk gemaakt. Anderzijds is er ook geen sprake van een (beperkt)kwetsbaar object. Een fietspad wordt ook niet meegenomen bij de beoordeling van het groepsrisico aangezien personen die over het fietspad fietsen daar niet voor langere tijd verblijven.

4.9.3 Conclusie

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt bekeken wat de gevolgen van het plan zijn voor de verkeers- en parkeersituatie in de omgeving. Hierbij wordt bekeken of het plan negatieve gevolgen heeft op de verkeerssituatie en of voldaan wordt aan de geldende parkeernorm.

4.10.2 Onderzoek

Verkeer

Voorliggend plan is opgesteld ter verbetering van de verkeerssituatie voor fietsers. Met de snelfietsroute wordt het aantrekkelijker en veiliger gemaakt voor fietsers van Arnhem naar Zevenaar en tussenliggende bestemmingen. Deze snelfietsroute zorgt tevens voor een stimulans van het fietsgebruik en kan daarmee zorgen voor een afname van het gemotoriseerde verkeer. Afname van het gemotoriseerde verkeer zorgt voor een verbetering van de doorstroom en verlaging van de intensiteit op de wegen in de omgeving van het plangebied.

Parkeren

Met voorliggend plan wordt een snelfietsroute mogelijk gemaakt middels aan te leggen fietspaden. Voorliggend plan heeft geen (negatieve) gevolgen voor de parkeersituatie in en om het plangebied.

4.10.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

4.11 Kabels en leidingen

4.11.1 Algemeen

In het kader van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen (hoofdtransportleidingen). Indien daartoe aanleiding bestaat dient rondom een leiding een zone te worden aangegeven waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

4.11.2 Onderzoek

Aardgastransportleidingen

In het plangebied of in de nabijheid hiervan bevinden zich geen aardgastransportleidingen.

Hoogspanningsleidingen

In het plangebied of in de nabijheid hiervan bevinden zich geen hoogspanningsleidingen.

Rioolleidingen

De rioolleidingen leiden voor dit plan leidt dit niet tot enige belemmering.

Watertransportleidingen

In het plangebied of in de nabijheid hiervan bevinden zich geen watertransportleidingen.

Straalverbindingen

In het plangebied of in de nabijheid hiervan bevinden zich geen straalverbindingen .

Kabels en niet planologisch relevante leidingen

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt de wettelijk verlichte KLIC-melding uitgevoerd. Een dergelijke melding zorgt ervoor dat netwerkbeheerders van kabels en leidingen een melding krijgen van geplande werkzaamheden in de ondergrond. Aan de hand van de melding sturen netwerkbeheerders tekeningen naar de aanvrager. De tekeningen kunnen vervolgens gebruikt worden om na te gaan of er kabels en leidingen aanwezig zijn op de plaats waar gegraven gaat worden. Tijdens het bouwrijp maken van het plangebied worden deze bestaande kabels en leidingen verwijderd dan wel omgelegd.

4.11.3 Conclusie

In en nabij het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen planologisch relevante leidingen en/of verbindingen aanwezig. Er zijn daarom geen belemmeringen te verwachting. Bij graafwerkzaamheden op het terrein dient wel rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige kabels en niet-planologische leidingen.

4.12 MER-toets

4.12.1 Algemeen

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectenrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan); Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3); Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4); Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). In het geval dat een activiteit wel genoemd staat in de D-lijst maar onder de genoemde drempelwaarde blijft, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

4.12.2 Onderzoek

4.12.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Bij elke activiteit die een extra stikstofdepositie met zich meebrengt, dient te worden getoetst of er sprake is van significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden. In dit geval gaat het om de ontwikkeling van een snel fietspad, welke circa 1.000 extra fietsverkeersbewegingen met zich meebrengt, waarvan circa 3% zal bestaan uit brommers (licht verkeer). Wanneer er verwacht wordt dat er sprake is van significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, dient een passende beoordeling te worden opgesteld. Tevens zal er dan een berekening naar de stikstofdepositie benodigd zijn.

In dit geval ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ' Rijntakken' op een afstand van circa 660 meter.

In oktober 2021 is daarom nagegaan of er sprake is van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden (zie Bijlage 3

Stikstofonderzoek). Uit de AERIUS-berekeningen voor het beschouwde plan komt naar voren dat in de gebruiksfase géén sprake is van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (<0,00 mol/ha/jr).

4.12.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

In het voorliggende geval is geen sprake van activiteiten die op grond van onderdeel C van het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-plichtig zijn. Wel is mogelijk sprake van een activiteit die is opgenomen in onderdeel D van het Besluit m.e.r., namelijk: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'.

Daarom dient te worden getoetst of er sprake is van m.e.r-beoordelingsplicht. Hier is sprake van indien de activiteiten de volgende drempelwaarden uit onderdeel D overschrijden:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

Gezien de drempelwaarden wordt geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r. beoordelingsplicht. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich ervan te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Gelet op de aard- en omvang van de voorgenomen ontwikkeling is het de vraag of er sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' als bedoeld in onderdeel D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage. Voorliggend plan voor het fietspad (alsmede de tracédelen 'Oost' en 'Westervoort') volgt grotendeels de bestaande infrastructuur. Gelet op het bovenstaande wordt geoordeeld dat geen sprake is van een 'Stedelijk ontwikkelingsproject' in de zin van onderdeel D 11.2 van het Besluit MER. Er is geen sprake van een (vormvrij) m.e.r.-beoordelingsplicht

4.12.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht dan wel MER-plichtig. Tevens zijn geen grote nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Opzet van het plan

5.1.1 Inleiding

In de andere hoofdstukken van deze toelichting is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische bindende deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een rol voor toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

In de volgende twee paragrafen wordt de systematiek van planregels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven.

5.1.2 Planmethodiek

Algemeen

In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid. De benaming van de bestemmingen en de volgorde van de regels, evenals de weergave van de bestemmingen in het plan komen overeen met de SVBP 2012.

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet. Inhoudelijk is voor wat betreft de regels waar mogelijk aangesloten bij bestemmingsplannen "Snelfietsroute De Liemers" en "Archeologie".

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:
1. Inleidende regels.
2. Bestemmingsregels.
3. Algemene regels.
4. Overgangs- en slotregels.

5.1.3 Inleidende regels

- Begrippen (Artikel 1):

In dit artikel zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels.

- Wijze van meten (Artikel 2):

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakte- en inhoudsmaten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven van hoe de betreffende eisen voor wat betreft maatvoering begrepen moeten worden.

5.1.4 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de regels voor wat betreft de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen opgenomen. De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

- Bestemmingsomschrijving: de omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies;
- Bouwregels: in de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, is hier vastgelegd;
- Afwijken van de bouwregels: hierin is aangegeven op welke wijze het college kan afwijken van de bouwregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden: hierin is aangegeven voor het uitvoeren van welke werken, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd;

- Wijzigingsbevoegdheid: hierin is aangegeven op welke wijze het college het plan kan wijzigen.

In paragraaf 5.2 worden de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen nader toegelicht.

5.1.5 Algemene regels

De op het plan van toepassing zijnde algemene regels worden beschreven in hoofdstuk 3. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:
- Anti-dubbeltelregel (Artikel 6):

Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de beoordeling van een bouwplan en op die wijze meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.
- Algemene bouwregels (Artikel 7):

In de algemene bouwregels zijn de regels omtrent ondergronds bouwen weergegeven.

1. Algemene gebruiksregels (Artikel 8) :

In deze regel is aangegeven wat onder strijdig gebruik wordt verstaan. Deze regel gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming.
- Algemene afwijkingsregels (Artikel 9):

In deze regel is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om bij een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.
- Algemene wijzigingsregels (Artikel 10):

In deze regel is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om het plan te wijzigen op in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen.
- Overige regels (Artikel 11):

In deze regels is de verwijzing naar andere regelgeving geregeld.

5.1.6 Overgangs- en slotregels

In Hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven onder welke titel het plan bekend staat.

5.2 Wijze van bestemmen

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

Verkeer

Voorliggend bestemmingsplan bevat de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming wordt het fietspad, het talud en de berm mogelijk gemaakt.

Waarde - Archeologie

Met de bestemming Waarde - Archeologie wordt geregeld dat de bodem over en bepaalde oppervlakte niet zomaar mag worden geroerd zonder dat de archeologische verwachting is onderzocht. Hiermee worden eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd.

Waarde - Ecologie

Met de bestemming Waarde - Ecologie wordt geregeld dat ter plaatse van het bosje waar beschermde fauna een rust- en verblijfsplaats hebben niet zonder meer werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Hiertoe dient een ontheffing te zijn verkregen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de ontwikkeling plaatsvindt binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid en procedure

Met dit hoofdstuk is voldaan aan artikel 3.1.3 van het Bro.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Gedeputeerde Staten hebben een samenwerkingsovereenkomst aangegaan in het kader van de realisatie van de snelfietsroute F12 (Westervoort-Duiven - Zevenaar), met de betreffende gemeenten. Hierin zijn o.a. ook afspraken gemaakt over de financiën. De gemeente Duiven heeft ten behoeve van de realisatie van het snel fietspad gelden gereserveerd, zodat het plan uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen op het plan Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6.2.1 Verslag participatie

Anders dan de wettelijke verplichtingen (wettelijk vooroverleg, mogelijkheid tot zienswijzen etc.) is er geen sprake van verdere participatie.

6.2.2 Voorontwerp en vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan "Snelfietsroute F12, deel West" heeft met ingang van donderdag 12 juli 2018 tot en met woensdag 22 augustus 2018 voor iedereen ter inzage gelegen en is toegezonden naar de provincie Gelderland en het Waterschap Rijn en IJssel in het kader van wettelijk vooroverleg ex. Artikel 3.1.1. Bro. Gedurende de ter inzage termijn zijn drie inspraakreacties ontvangen met vragen, opmerkingen of bedenkingen. De drie inspraakreacties zijn schriftelijk beantwoord en geïnformeerd over het vervolg van de procedure. De reacties hebben niet tot aanpassingen geleid. Vanuit het wettelijk vooroverleg is gebleken dat het plan past binnen de beleidsuitgangspunten van het waterschap en de provincie.

6.2.3 Ontwerp en verslag zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute F12, Duiven-West' heeft met ingang van donderdag 29 december 2022 tot en met woensdag 8 februari 2023 voor iedereen ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was het voor eenieder mogelijk een zienswijze in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

6.2.4 Ambsthalve wijzigingen ten opzichte van ontwerp

Gedurende de periode van de ter inzage van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat de verbeelding een kleine omissie bevat. Ter plekke van het perceel Maststraat 5 in Duiven is het plangebied circa 1,5m te ver naar het noorden gesitueerd over het perceel van derden. De vast te stellen verbeelding is hierop aangepast waardoor het plangebied en daarmee de verkeersbestemming ter plekke van het perceel Maststraat 5 in Duiven met 1,5m is ingekort en nog een breedte heeft van 12,5m in plaats van 14m. In Bijlage 4 is dit verder uitgewerkt en toegelicht.