Bundel van de Raad Informatiebijeenkomst openbaar Wijchen van 7 januari 2021

Agenda bijlagen

Presentatie Movares - Mobiliteitsvisie.pdf

Presentatie raadsinfo 7 januari principe-besluit windpark Bijsterhuizen.pdf

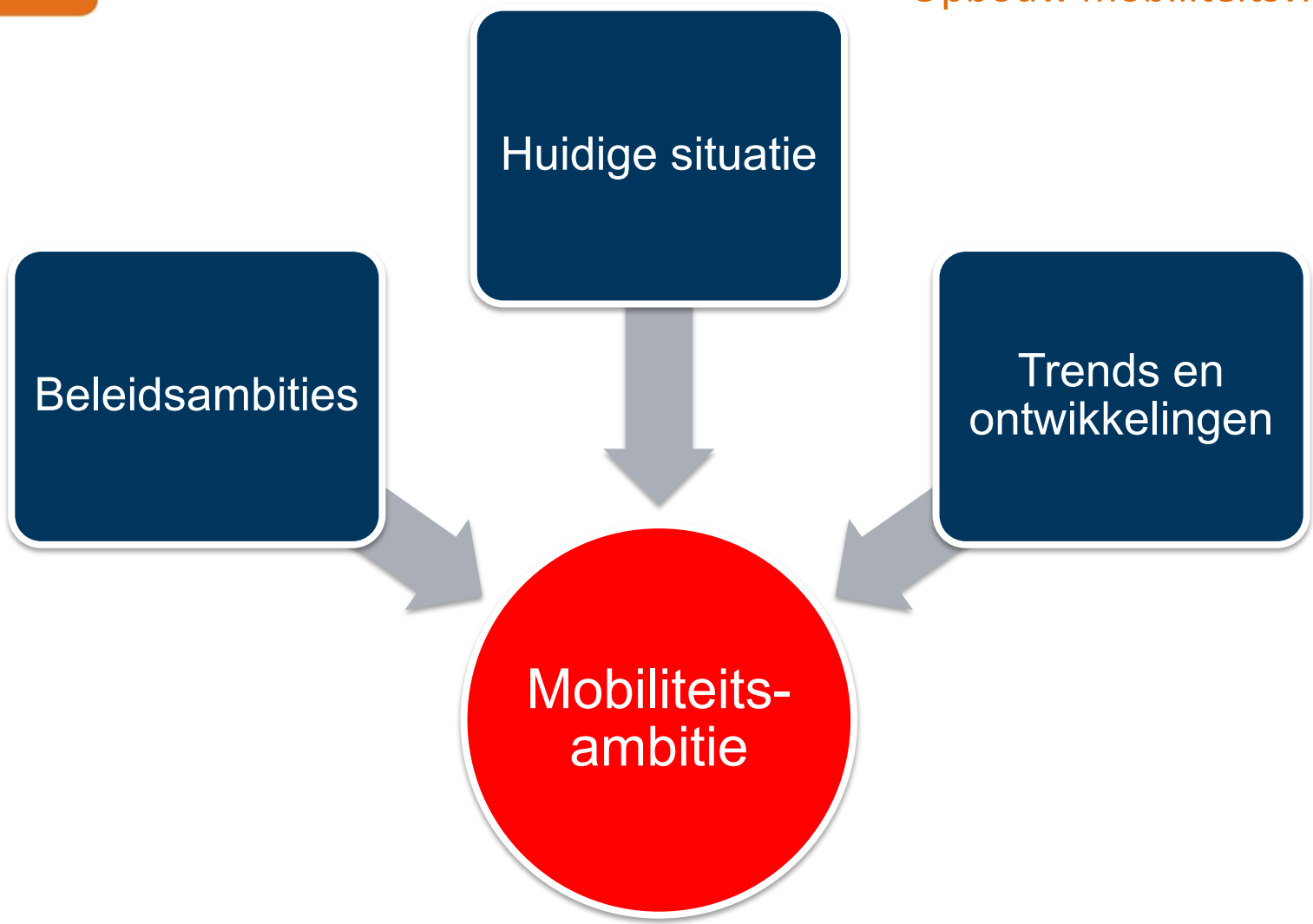
1	Agenda
	Agenda 2021-01-07 Informatiebijeenkomst.pdf
2	Opening
3	19.30 uur Mobiliteitsvisie
3.a	54441 beslisnota Raadsbesluit Mobiliteitsvisie
	Dossier 2038 voorblad
	54441 beslisnota Raadsbesluit Mobiliteitsvisie
	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Druten Wijchen
	Bijlage 2: Samenvatting - informatieblad Mobiliteitsvisie Druten Wijchen
4	20.15 uur Windpark Bijsterhuizen
4.a	52422 Verzoek tot principe-besluit windpark Bijsterhuizen
	Dossier 2180 voorblad
	beslisnota gemeenteraad verzoek tot prinicipe-besluit windpark Bijsterhuizen
	Bijlage 0 Brief Wind in Wijchen verzoek tot principe besluit
	Bijlage I A Startdocument windpark Bijsterhuizen (13 oktober 2017)
	Bijlage I B 20190718 WiW quickscan mer concept v2
	Bijlage I Ba Addendum op de quickscan mer WiW v1.0
	Bijlage I Projectbeschrijving windpark Bijsterhuizen
	Bijlage II Memo afwijking artikel III lid 3 sub c gedragscode (tiphoogte)
	Bijlage III Draagvlakpeiling Wind in Wijchen _ verslag draagvlakpeiling 2020-08-28 13_16_10
	Bijlage IV Buurtaanbieding Energiepark Bijsterhuizen
	Bijlage V Memo financiele bijdrage Windpark Bijsterhuizen
5	Sluiting

Toelichting mobiliteitsvisie



Toelichting

Opbouw mobiliteitsvisie



TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

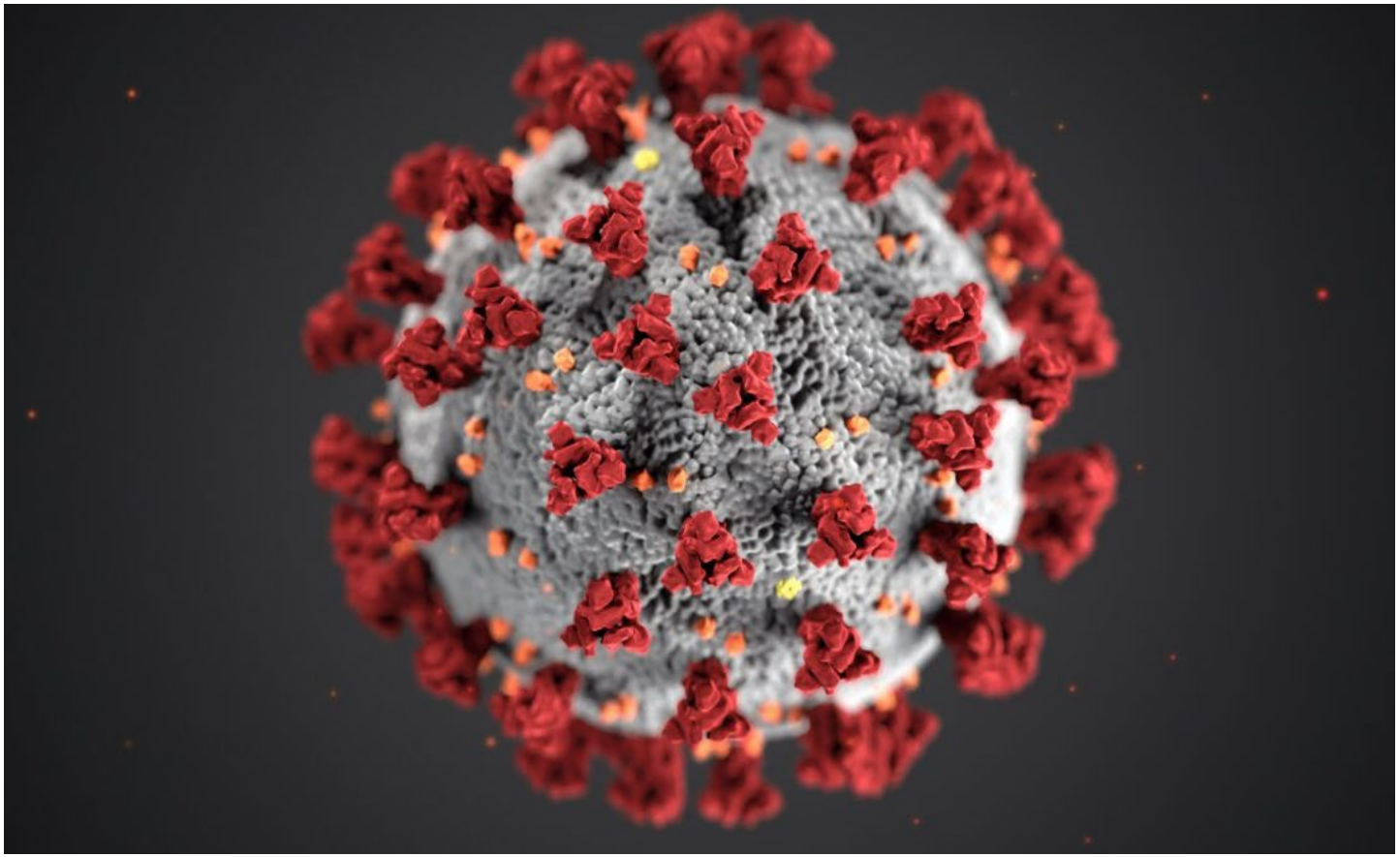
Er wordt meer gefietst



Er komen meer auto’s bij



Verandert ons mobiliteitsgedrag?



Huidige situatie

Huidige situatie

Enquête en gesprekken

- Goed bereikbaar met de auto, maar onder druk door files (A en N-wegen).

- De auto en de (elektrische) fiets populair
- Het OV wordt ‘beperkt’ gebruikt.

- Voorzieningen in gemeente zijn (zeer) goed bereikbaar met de auto en fiets.

Huidige situatie

Enquête en gesprekken

- Aandachtspunten auto:
  - Doorgaand verkeer door kernen
  - Verkeer in woonwijken
  - Vrachtwagenparkeren
- Aandachtspunten OV:
  - ontbreken OV-verbinding tussen Druten en Wijchen
  - OV buiten kern Wijchen
- Aandachtspunten fiets:
  - Netwerk
  - Verkeersveiligheid
  - Fietsparkeren
- Aandachtspunten lopen
  - gebruik voetpaden door fietsers en scooters
  - ontbreken van voetpaden
  - oversteekplaatsen

Mobiliteitsambitie

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie houdt rekening met de verscheidenheid van gebiedskenmerken:

- twee grote kernen,
- meerdere kleinere kernen,
- landelijk gebied met verschillende natuurgebieden.
- Landbouwbedrijven,
- bedrijventerreinen.

Met de mobiliteitsvisie dragen we bij aan doelstellingen op o.a. het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke ordening.

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De speerpunten

De 5 speerpunten van de mobiliteitsvisie:

- *Leefbaarheid in de gemeente*
- *Bereikbaarheid tussen de kernen*
- *Verbonden met de regio*
- *Duurzaam verplaatsen*
- *Verkeersveiligheid als blijvend speerpunt*

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

Uitwerking 5 speerpunten

1. We zetten binnen de grote kernen in op de fietser en voetganger, waarbij we ervoor zorgen dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven.

2. We zetten tussen de kernen in op bereikbaarheid voor iedereen. Elke verkeersdeelnemer moet tussen de kernen kunnen reizen.

3. Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2030 een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar omliggende regio's.

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De speerpunten

4. In 2030 is voor iedereen een duurzame vervoerswijze of faciliteit beschikbaar waarmee men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten de gemeente kan verplaatsen.

5. Wijchen is in 2030 nog meer verkeersveilig.

Mobiliteitsambitie

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

	Bereikbaar	Leefbaar	Voor iedereen	Verkeersveilig	Duurzaam
Leefbaarheid in de gemeenten	X	X			X
Bereikbaarheid tussen de kernen	X		X	X	X
Verbonden met de regio	X		X		X
Duurzaam verplaatsen tussen Maas en Waal		X	X		X
Verkeersveiligheid als speerpunt		X		X	

Movares
adviseurs & ingenieurs

Einde presentatie











Principe-besluit
Windpark Bijsterhuizen

(een kwestie van regie)

Presentatie raad: Ron Josten

7 januari 2021



Aanleiding

- **Wind in Wijchen** neemt in 2014 initiatief voor een windpark bij Bijsterhuizen
- **In 2016 gedragscode windenergie Wijchen** vastgesteld en WiW gaat door in lijn van de code
- **Plan in 2018 vastgelegd in Energieplan**
- **Januari 2019 principe-besluit B&W** medewerking te geven aan verdere uitwerking van plan





Beleid

Klimaatverdrag van Parijs

Nationale Ambitie: Klimaatwet en klimaatakkoord is basis, 49% CO2-reductie in 2030 (Gelders Energie Akkoord: 55%).

Regionale Energie Strategie

Faciliteren windenergie binnen de Gedragscode Windenergie Wijchen

Geert Gerrits, Paul Loermans en Titus Burgers

In 2021 is minimaal 1 windinitiatief gestart (minimaal 3 turbines).



Project

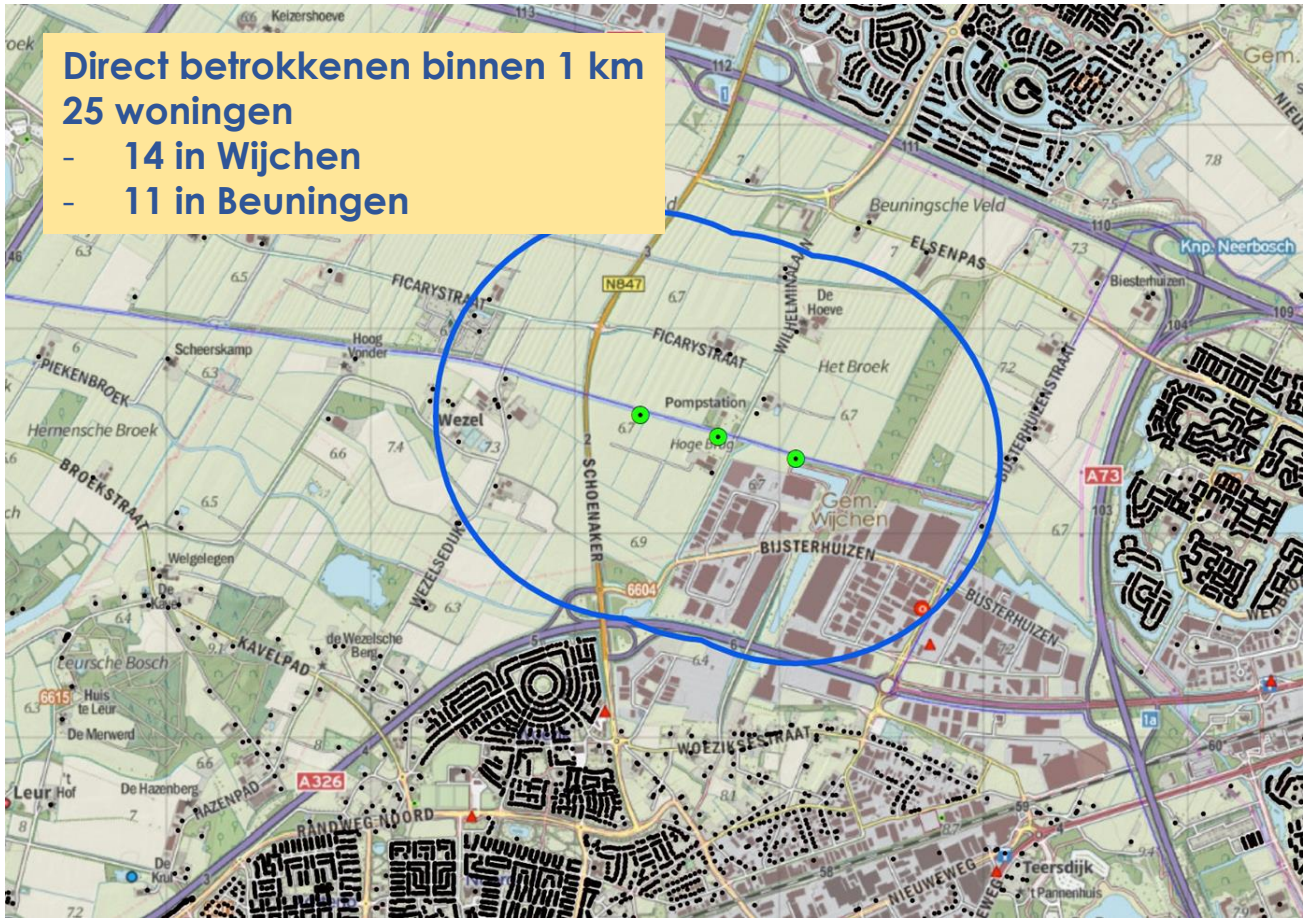
Nieuwe Wetering | Bijsterhuizen

3 windturbines a 3-3,5 MW = opbrengst 29-30 GWh (10% van opgave)

180 meter tiphoogte

Van, voor, door de samenleving

Onderdeel van energielandschap Bijsterhuizen





Gedragscode Windenergie

- Fase 1 (2014-2019): studies (oa quickscan MER), keukentafelgesprekken, bijeenkomsten werkgroep, techniek, betrekken gemeente, principe-besluit B&W

- Fase 2: ontwerpatelier, planschade taxatie, buurtaanbod, draagvlakpeiling
- Buurtaanbod-compensatie is meer dan gangbaar is.
- Kortom, de gedragscode is geheel gevolgd, op tiphoogte na.
- Ervaring Wind in Wijchen voldoende input voor afronding evaluatie Gedragscode

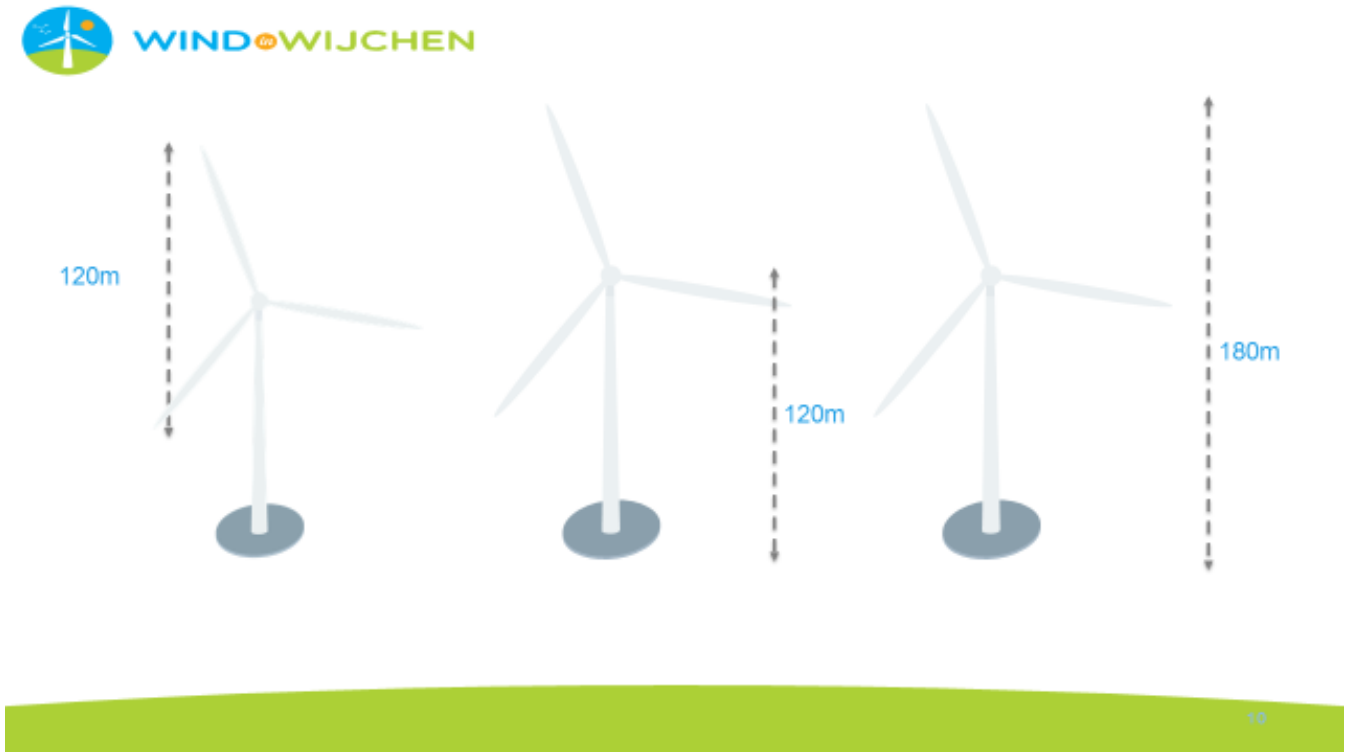


Quickscan MER

- Varianten uit ontwerpatelier onderzocht op **eerste haalbaarheid**
- **Voorlopige opstelling en effecten** tav geluid, slagschaduw, natuur, archeologie
- In **volgende fase** (wijziging bp en omgevingsvergunning) **volledige MER** en onderzoeken (ook naar lichtvoorziening op mast)
- Omwonenden en andere belanghebbenden kunnen dan reageren op uitkomsten



Tiphoogte



- In gedragscode max 150 m (in 2016 vastgesteld)
- Inmiddels bijna 5 jaar verder en windmolens doorontwikkeld (markt)
- SDE-subsidie neemt af omdat prijs per opgewekte kWh afneemt (businesscase)
- Ergo, businesscase is bij 150 meter tiphoogte onrendabel



Draagvlakpeiling

Opzet en uitvoering draagvlakpeiling, respons

- **Vraag 1: Wat vindt u van duurzame energieontwikkelingen in Wijchen en Beuningen?**
- **Vraag 2: Vindt u dat de initiatiefnemers u voldoende geïnformeerd en betrokken hebben bij het project? Welke aanbevelingen heeft u?**
- **Vraag 3: Wat vindt u van het plan?**
- **Vraag 4: wat is uw mening over het buurtaanbod?**



Rol provincie

- **Bevoegd gezag bij windprojecten 5-100 MW**
- Provincie kan op verzoek van lokale overheid **bevoegdheid (voor ruimtelijke inpassing) overdragen**
- Weigert een gemeente medewerking aan een initiatief dan **moet de provincie het plan inpassen** en verliest gemeente de regie. Gedragscode is dan niet meer van toepassing.



Tot slot

- **Gedragscode Windenergie** in Wijchen evalueren
- **Wet voorkeursrecht gemeenten** en uitbreiding bedrijventerrein Bijsterhuizen: relatie met windpark in beeld brengen
- Relatie met **windplan bij Beuningen**
- Windpark is voor Wind in Wijchen eerste stap in **Energielandschap Bijsterhuizen** (zonnepanelen, slimme opslag+stroom voor Bijsterhuizen en Wijchen).



Gemeente Wijchen

Vragen?



Gemeente Wijchen

AGENDA INFORMATIEBIJEENKOMST

Donderdag 7 januari 2021 om 19.30 uur

Digitaal via MS Teams

Voorzitter: Pim Verbeeten

19.30 uur Opening

Mobiliteitsvisie

Presentatie en mogelijkheid tot het stellen van vragen.

Achtergrondinformatie:

- Raadsbesluit Mobiliteitsvisie, beslisnota (54441)
- Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Druten Wijchen
- Bijlage 2: Samenvatting - informatieblad Mobiliteitsvisie Druten Wijchen

20.15 uur Verzoek tot principe-besluit windpark Bijsterhuizen

Presentatie en mogelijkheid tot het stellen van vragen

Achtergrondinformatie:

- Raadsvoorstel Verzoek tot principe-besluit windpark Bijsterhuizen (52422) en bijlagen.

21.00 uur Sluiting

Raad Informatiebijeenkomst openbaar Wijchen

Dossiernummer	2038
Extern Zaak ID	Z/20/054441
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	3.a
Omschrijving	54441 beslisnota Raadsbesluit Mobiliteitsvisie
Organisatieonderdeel	domein Fysieke leefomgeving - team Gebiedsinrichting
Eigenaar	Bitter, Colette
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	P2 Verkeer en vervoer
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Loermans, P.L.J. (Paul)
Telefoonnummer steller	0884327209
E-mail adres steller	Colette Bitter

Bijlagen
54441 beslisnota Raadsbesluit Mobiliteitsvisie
Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Druten Wijchen
Bijlage 2: Samenvatting - informatieblad Mobiliteitsvisie Druten Wijchen

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
College BenW openbaar Wijchen	24 november 2020
Stukken gemeenteraad Wijchen	1 december 2020
Raad Informatiebijeenkomst openbaar Wijchen	**7 januari 2021**
Commissievergadering Wijchen	14 januari 2021
Raad openbaar Wijchen	28 januari 2021

Voorgesteld besluit

Het gemeenteraad besluit:

1. De Mobiliteitsvisie 'Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal' vast te stellen.

Openbaar Zaaknummer: 54441

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Raadsbesluit Mobiliteitsvisie

Voorgesteld besluit
de Gemeenteraad besluit:

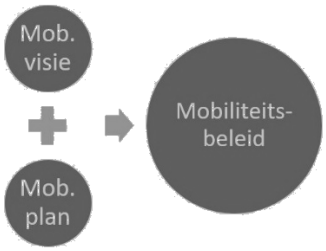
1. De Mobiliteitsvisie 'Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal' vast te stellen.

Aanleiding
Het voorliggende beleidsstuk betreft het actualiseren en harmoniseren van de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP) van de gemeenten Druten en Wijchen.

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van de gemeente Wijchen "Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal". De mobiliteitsvisie is voor twee gemeenten opgesteld: voor Druten en Wijchen en is inhoudelijk hetzelfde, ongeacht of een bestuurlijke fusie doorgaat. Want zowel de gemeente Druten als de gemeente Wijchen staan beide de komende jaren voor een aantal grote opgaven als gevolg van diverse ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Met deze eenduidige mobiliteitsvisie streven we naar een integraal verkeersbeleid.

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid bestaat uit een mobiliteits**visie** en een mobiliteits**plan**:

- In de voorliggende mobiliteitsvisie draait het om de mobiliteitsambities en wensen van de gemeente Wijchen voor het komende decennium. Centraal in de mobiliteitsvisie staat de *'waarom-vraag':* waarom is verkeer en mobiliteit belangrijk voor de gemeente en welke ambities wil Wijchen waarmaken?
- Het mobiliteitsplan wordt aansluitend opgesteld en geeft antwoord op de *'hoe-vraag'*: welke maatregelen worden genomen om de wensen en ambities van de gemeente Wijchen waar te maken? In het mobiliteitsplan komen thema's aan bod zoals faciliteren parkeernormen, inrichting van de weg, waar gaan we elektrisch laden, etc. Er zal met maatwerk naar ieder wijk /dorp gekeken worden. Het mobiliteitsplan zal gemeente specifiek inzoomen op lokale verschillen en een uitvoeringsgericht karakter hebben.



In de mobiliteitsvisie die met dit beslisnota wordt vastgesteld, wordt gesproken over 5 speerpunten. Hier komen de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaam verplaatsen en de verbinding met de regio aan bod. Zo levert deze visie bouwstenen voor de Omgevingsvisie.

Eerdere besluiten

Datum	**Korte omschrijving eerder genomen besluit** (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)
9 juni 2020 (college) 2 juli 2020 (raad)	**Beslisnota aanpak Mobiliteitsvisie Druten Wijchen** (Z/ 19/029225)
3 juli 2020 (college)	**Vraagspecificatie aan verkeerskundige adviesbureaus** (Z/20/049956)

Gewenst resultaat
Het resultaat is een vastgesteld beleidsdocument, waarin een heldere beschrijving is opgenomen van de gewenste Mobiliteitsvisie voor de gemeente Wijchen in relatie tot het ruimtelijke beleid.

Argumenten

1.1. In deze visie leggen we de mobiliteitsambities en doelen vast voor het komende decennium. In de visie kijken we naar wat er nu ligt, wat er op ons af komt, wat we willen bereiken.
De gemeenten Druten en Wijchen liggen tussen de Maas en de Waal. De gemeente Wijchen kenmerkt zich door een grote kern met daar omheen een landelijk gebied met verschillende natuurgebieden en kleinere kernen. Verder kent het gebied landbouwbedrijven en verschillende bedrijventerreinen. De mobiliteitsvisie houdt rekening met deze verscheidenheid van gebiedskenmerken.

1.2 De eerste fase voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is gereed.
Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is opgebouwd uit een mobiliteitsvisie en een mobiliteitsplan. In de mobiliteitsvisie draait het om de ambities en wensen van de gemeenten Druten en Wijchen voor het komende decennium. Na het vaststellen van de visie volgt aansluitend het opstellen van het mobiliteitsplan. In dat plan wordt voor iedere gemeente afzonderlijk ingevuld met haar eigen thema's, onderwerpen en besluiten. Hier is maatwerk denkbaar voor iedere kern/woonwijk, zoals bijvoorbeeld het differentiëren van parkeren en duurzaamheid.

1.3 Deze beleidsvisie levert bouwstenen op voor de Omgevingsvisie.
Voorliggende nota omvat de visie van de gemeente Wijchen op mobiliteit voor de periode 2020-2030. Deze visie dient als kader voor het aansluitend op te stellen mobiliteitsplan en dient als bouwsteen voor de gemeentelijke Omgevingsvisie. Alle vervoersmodaliteiten (zoals openbaar vervoer, fiets, langzaam verkeer en elektrisch vervoer) komen in deze visie in beeld, uiteindelijk vormgegeven in 5 speerpunten.

1.4 De mobiliteitsvisie bevat vijf speerpunten waarmee we onze ambities weergeven en vastleggen.
Deze speerpunten zijn realistisch en hebben een directe relatie met de kernpunten van de nog op stellen omgevingsvisie. De speerpunten hebben de volgende thema's:
- *Leefbaarheid in de gemeenten*
- *Bereikbaarheid tussen de kernen*

- *Verbonden met de regio*
- *Duurzaam verplaatsen*
- *Verkeersveiligheid als blijvend speerpunt*

In de bijlage is een (leesbare) samenvatting van deze visie in de vorm van een 'informatieblad' toegevoegd. Een afbeelding van dit informatieblad staat hier:



1.5 We dragen met de mobiliteitsvisie ook bij aan de (gemeentelijke en bovenliggende) doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkelingen.
Realisatie van de woningbouwopgave zorgt voor een toename van verkeers-bewegingen. Hoe houden we onze gemeente bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig? Bij het inrichten van de openbare ruimte is er altijd een spanningsveld tussen diverse thema's zoals verkeer, parkeren, water en groen. Tot slot zijn er nog volop trends en nieuwe ontwikkelingen waarbij verkeer en vervoer verandert. Met deze visie zijn deze veranderingen in beeld.

1.6 Voor deze mobiliteitsvisie is burgerparticipatie toegepast, zoals een online vragenlijst en verdiepingssessies.
Onderdeel van burgerparticipatie is een online vragenlijst. Deze vragenlijst kon in een periode van 3 weken ingevuld worden. Uiteindelijk hebben 300 Wijchenaren de vragenlijst over verkeer en vervoer ingevuld. Daarnaast zijn er verdiepingssessies gehouden. In kleine (online) sessie zijn mensen en ondernemers specifiek uitgenodigd en om hun inbreng en toelichting gevraagd. Het bleek een ongunstige tijd te zijn omdat inwoners ook gevraagd is om hun mening te geven over de bestuurlijke samenvoeging. Uiteindelijk maakt de opgehaalde informatie onderdeel uit van deze visie.

1.7 De gemeenteraad is bevoegd om visiedocumenten vast te stellen.
Eén van de rollen van de raad is: kaders stellen. Het kaderstellen wordt vorm gegeven door het vaststellen van strategische visie(s) op verschillende beleids-terreinen. Voor verkeer / mobiliteit in Wijchen wordt deze visie weergegeven in de voorliggende Mobiliteitsvisie 'Duurzaam onderweg tussen de Maas en Waal'.

Tegenargumenten en risico's

1.1 De mobiliteitsvisie bevat wel erg veel tekst
Het huidige document bevat veel tekst. Dat is ook nodig: we moeten deze informatie vastleggen om het kader te schetsen en de ambities neer te zetten. De inhoud leggen we met dit besluit vast. Maar de vormgeving van de eindversie (van het complete mobiliteitsbeleid) kan nog wijzigen. Zo kan bijvoorbeeld gewerkt worden met samenvattingen in het document en de volledige tekst in de bijlage toevoegen.

1.2 Het Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid is nog niet gereed.
Na het vaststellen van de mobiliteitsvisie zal aansluitend het Mobiliteitsplan opgesteld worden. Daarin worden de maatregelen die nodig zijn om de ambities te verwezenlijken vastgelegd. Het mobiliteitsplan heeft een lokaal karakter. Zodra het mobiliteitsplan gereed is, wordt deze voor besluitvorming aangeboden. De planning is dat deze in eerste kwartaal 2021 gereed is. Het mobiliteitsplan zal ook naar de gemeenteraad gaan voor besluitvorming, omdat voor de uitvoering van projecten budget nodig is en de raad het budgetrecht heeft.

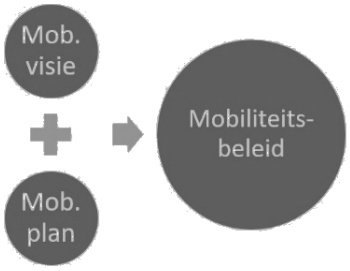
Financiële gevolgen

Er zijn voor deze beslisnota geen financiële gevolgen. De inschrijving voor het opstellen van het mobiliteitsbeleid past binnen het gevoteerde budget. Na de vaststelling van de Mobiliteitsvisie gaan we aansluitend het Mobiliteitsplan opstellen.
Het opstellen van een meerjaren uitvoeringsprogramma is niet in deze opdracht opgenomen. Hiervoor zal aanvullend budget nodig zijn. Gelijktijdig met het vaststellen van het mobiliteitsbeleid zal tevens hiervoor budget gevraagd worden.

Communicatie

We hebben een eigen (project)website: https://www.wijchen.nl/mobiliteitsbeleid
Hierop plaatsen we de voortgang van het project die alle geïnteresseerden kunnen lezen. De oproep voor de vragenlijst stond op deze website, en nu zijn daar deze resultaten op terug te vinden.

We oriënteren ons nog hoe we deze Mobiliteitsvisie op deze website na te lezen is. Dit willen we op een leesbare manier doen. Er is nog tijd: dit zal eenzelfde structuur zijn als met het mobiliteitsplan. De voorliggende mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan vormen samen het mobiliteitsbeleid.



Vervolg

De doorvertaling van deze speerpunten in concrete maatregelen en de manier waarop het effect van deze maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd. Dit vindt plaats in het op te stellen 'Mobiliteitsplan Druten en Wijchen 2020-2030'. Het mobiliteitsplan wordt aansluitend opgesteld. Dit wordt in eerste kwartaal 2021 verwacht. Dit plan geeft antwoord op de 'hoe-vraag'. Welke maatregelen worden genomen om de wensen en ambities van de gemeenten Druten en Wijchen waar te maken? In dit vervolg zal per gemeente specifiek ingezoomd worden op lokale verschillen en maatregelenpakket.

Geheimhouding:
Niet van toepassing.

Voorstel
Advies
De concept versie van de Mobiliteitsvisie is gedeeld met de interne adviesgroep. De adviesgroep bestaat uit een aantal collega's met uiteenlopende disciplines, zoals wonen, waterbeleid, economische zaken, duurzaamheid, enzovoorts.
De projectgroep+ is een afgevaardigden uit de adviesgroep. Met dit betrokken kleinere groep collega's is er actief meegedacht en meegewerkt aan dit beleidsdocument. In een interne verdiepingssessie is specifiek samengewerkt aan de 'ambities en doelen'.
Team communicatie is actief betrokken bij de vormgeving en leesbaarheid van het beleidsdocument.

Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Druten Wijchen 'Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal'
Bijlage 2: Samenvatting van deze visie in de vorm van een 'informatieblad'.

Mobiliteitsvisie Druten en Wijchen



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Inhoudsopgave

1 AANLEIDING 1

1.1 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid 2
1.2 Het proces 2
1.3 Leeswijzer 2

2 LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID ONDER DRUK 3

2.1 Ruimtelijke opgaven 3
2.2 Bereikbaarheid en het huidig mobiliteitsnetwerk 5
2.3 Verkeersveiligheid 12
2.4 Toekomstbeeld 2030 14

3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 16

3.1 COVID-19 16
3.2 Autobezit en autogebruik 17
3.3 Vergrijzing 18
3.4 Mobility as a Service 18
3.5 Zelfrijdend vervoer 18
3.6 (Brom)Fietsontwikkeling 19

4 MOBILITEITSBELEID STAAT NIET OP ZICHZELF! 20

4.1 Nationaal beleid 20
4.2 Provinciaal en regionaal beleid 22
4.3 Lokaal beleid 24

5 AMBITIES EN DOELEN 27

5.1 De 5 speerpunten van de mobiliteitsvisie 28

COLOFON 29

BIJLAGEN .....

Bijlage I – Huidige wegcategorisering Druten en Wijchen .....
Bijlage II - Verkeersongevallen (2015 t/m 2019) .....
Bijlage III– de meest onveilige trajecten en kruispunten .....
Bijlage IV – Kaartmateriaal huidige bereikbaarheid OV en fiets .....
Bijlage V – Regionale bereikbaarheidsopgaven .....

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen







1 Aanleiding

De gemeenten Druten en Wijchen staan de komende jaren (2020-2030) voor een aantal grote opgaven als gevolg van diverse ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Zo is in beide gemeenten sprake van een woningtekort, vergrijst de bevolking, worden wensen/ambities op het gebied van duurzaamheid steeds belangrijker en staat de bereikbaarheid onder druk. Ontwikkelingen die samenhangen met dergelijke opgaven zijn sterk van invloed op de mobiliteitsbehoefte en het gebruik van de infrastructuur. Denk daarbij bijvoorbeeld aan meer inwoners en extra verkeersbewegingen. Ook recreatieve behoeften (wandelen, fietsen, etc.) beïnvloeden de mobiliteitsbehoefte en het gebruik van de infrastructuur.

Op hun beurt staan mobiliteit en infrastructuur juist weer vaak haaks op de eisen die mensen stellen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving. De samenhang tussen mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en omgevingskwaliteit, vraagt om helder en toekomstbestendig beleid op mobiliteit.

In dit document leest u de visie van de gemeenten Druten en Wijchen op mobiliteit voor de periode 2020-2030. Deze visie dient als bouwsteen voor de gemeentelijke Omgevingsvisie[1] en het mobiliteitsplan. De Omgevingsvisie en het mobiliteitsplan moeten nog opgesteld worden. De relatie tussen de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan wordt hieronder toegelicht.

---

[1] De omgevingsvisie is een – verplicht door de gemeente op te stellen – integrale visie met strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn (bron: De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

1.1 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid van Druten en Wijchen lag tot nu toe vast in twee afzonderlijke Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplannen (GVVP's). Veel van de hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsplannen zijn inmiddels gerealiseerd, dan wel aan herziening en/of harmonisatie toe.

Om het hoofd te bieden aan de steeds grotere opgaven waarvoor de gemeenten staan en in te spelen op sociaal-maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, hebben de gemeenten Druten en Wijchen besloten samen te werken. Ook op het gebied van mobiliteit. De *'oude'* mobiliteitsplannen van de gemeenten zijn daarom niet alleen geactualiseerd, maar ook samengevoegd tot één mobiliteitsbeleid.

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is opgebouwd uit een mobiliteitsvisie en een mobiliteitsplan. In deze mobiliteitsvisie draait het om de ambities en wensen van de gemeenten Druten en Wijchen voor de periode tot en met 2030. Centraal in de mobiliteitsvisie staat de *'waarom-vraag'*. Waarom is verkeer en mobiliteit belangrijk voor de gemeenten en welke ambities willen Druten en Wijchen waarmaken? In de volgende paragraaf is beschreven welk proces gevolgd is om te komen tot antwoorden.

Het mobiliteitsplan wordt later opgesteld en geeft antwoord op de *'hoe-vraag'*. Welke maatregelen worden genomen om de wensen en ambities van de gemeenten Druten en Wijchen waar te maken? In het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de verschillen tussen de gemeenten, waardoor de behoefte naar maatregelen mogelijk verschilt per gemeente.

1.2 Het proces

Om te komen tot de mobiliteitsvisie van de gemeenten Druten en Wijchen is een proces gevolgd dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen deze gemeenten. Voor de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners (van alle kernen binnen de gemeenten), ondernemers en belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen en wensen te delen.

In september 2020 is een digitale vragenlijst uitgezet onder alle belanghebbenden en zijn vier bijeenkomsten georganiseerd waar inwoners, ondernemers en organisaties hun ervaringen en wensen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid hebben aangedragen.

Om het mobiliteitsbeleid goed aan te laten sluiten op overige beleidsthema's is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen binnen de werkorganisatie Druten Wijchen, de provincie Gelderland en buurtgemeenten.

1.3 Leeswijzer

Waarom Druten en Wijchen behoefte hebben aan een nieuw mobiliteitsbeleid is al toegelicht in de voorgaande paragrafen. Hoofdstuk 2 en 3 gaan dieper in op de aanleiding voor nieuw beleid. Zo spelen ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid (hoofdstuk 2) een belangrijke rol voor de ambities en wensen voor de periode tot en met 2030. En ook veranderende sociaal-maatschappelijke en technologische trends en ontwikkelingen (hoofdstuk 3).

Hoofdstuk 4 gaat in op het (mobiliteits)beleid van het Rijk en de provincie Gelderland en relevante lokale beleidsambities. Dit vormen de randvoorwaarden en het kader voor het mobiliteitsbeleid van Druten en Wijchen.

In hoofdstuk 5 staan de ambities en doelen van de mobiliteitsvisie centraal. Hoe deze ambities en doelen kunnen worden gerealiseerd, wordt uitgewerkt in het nog op te stellen mobiliteitsplan.

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

2 Leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk

In en rondom de gemeenten Druten en Wijchen is sprake van verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke inrichting en mobiliteit, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kernen in beide gemeenten onder druk komen te staan. Dergelijke ontwikkelingen leiden tot veranderingen in ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem.

Dit hoofdstuk gaat in op de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen, beschrijft de huidige staat van de mobiliteitsstructuur (netwerk – zie ook Bijlage 1) en er wordt ingegaan op de wijze waarop inwoners en ondernemers het netwerk en de mobiliteitsmogelijkheden waarderen. Het vormt hiermee een belangrijke basis voor de in het mobiliteitsplan uit te werken maatregelen.

2.1 Ruimtelijke opgaven

De afgelopen jaren is het aantal inwoners in de Regio Arnhem Nijmegen relatief sterker gegroeid dan andere regio's in Nederland. Naar verwachting zet deze groei in de toekomst door en lopen de woningtekorten hierdoor verder op. Tot 2025 moeten er in totaal 20.000 nieuwe woningen bijgebouwd worden. Op de lange termijn zelfs 50.000 tot 60.000.

Het Rijk, provincie Gelderland en de 18 gemeenten die samen Regio Arnhem Nijmegen vormen, hebben afspraken gemaakt om samen snel meer woningen te bouwen. De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in de zogeheten *'Woondeal'.* De website van de Rijksoverheid beschrijft de Woondeal als volgt: *"De Woondeal moet ervoor zorgen dat er sneller en meer betaalbare huur- en koopwoningen worden bijgebouwd. Het versterken van het groene profiel en ook het bereikbaar houden van de regio zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid."*





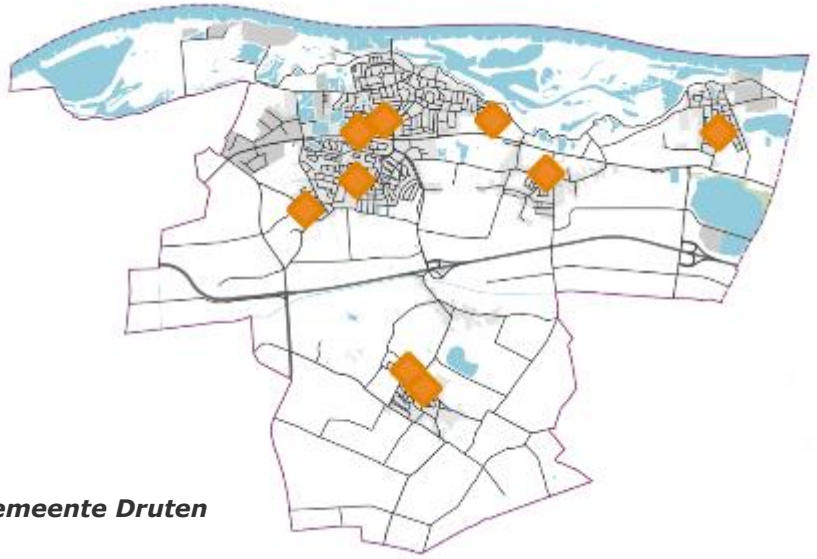


Hoewel de meeste nieuwe woningen gebouwd zullen worden in de gemeenten Arnhem en Nijmegen, liggen er ook voor Druten en Wijchen opgaves. In beide gemeenten is namelijk sprake van een woningtekort. Uit het Woningmarktonderzoek Regio Arnhem Nijmegen 2019 blijkt dat de totale opgave (tot 2030) voor Druten circa 1.000 nieuwe woningen bedraagt, voor Wijchen bedraagt de opgave circa 1.500 nieuwe woningen (waarvan ca. 1.000 woningen de komende vijf jaar worden gerealiseerd).

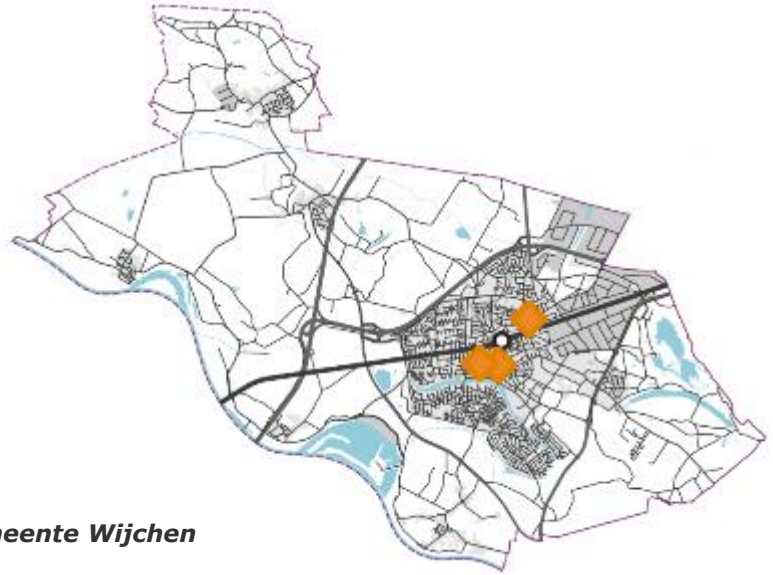
In het kader van de Woondeal zijn diverse locaties aangewezen waar woningbouw (versneld) plaats kan vinden. In Druten zijn dit Druten-West en Tussen Heuvel en van Heemstraweg. In Wijchen vinden de ontwikkelingen in het kader van de Woondeal vooral plaats ter hoogte van Wijchen-West en de Huurlingsedam (3e fase), maar ook locaties als Kraanvogelstraat (en omgeving) en Tussen Kasteel en Wijchens Meer zijn aangewezen als locaties om woningbouw te versnellen.

Ruimtelijke ontwikkelingen vinden niet alleen plaats als gevolg van de Woondeal. De kaarten in Figuur 1 laten de locaties van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Druten en Wijchen zien.

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, zowel reguliere als ontwikkelingen in het kader van de Woondeal, brengen mobiliteitsopgaven met zich mee. Want meer woningen en inwoners staan garant voor meer mobiliteitsbewegingen. Het is voor de leefbaarheid in Druten en Wijchen belangrijk dat de bereikbaarheid van de ontwikkelgebieden, rondom de ontwikkelgebieden en de rest van de gemeenten worden geborgd. Het nieuwe mobiliteitsbeleid moet hieraan bijdragen.



Gemeente Druten



Gemeente Wijchen

Figuur 1: De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Druten en Wijchen voor de komende jaren

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

2.2 Bereikbaarheid en het huidig mobiliteitsnetwerk

Niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor opgaven. Ook de staat van en de situatie op het huidige mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers, OV en de auto vormen aanleiding tot het opstellen van een geactualiseerd en gecombineerd mobiliteitsbeleid. Deze paragraaf geeft een beeld van het huidige mobiliteitsnetwerk in de gemeenten op basis van de huidige wegcategorisering (zie bijlage 2) en bereikbaarheidsanalyses.

De huidige mobiliteitssituatie in/rondom Druten en Wijchen heeft invloed op het leven en het gedrag van inwoners en ondernemers in de gemeenten. Daarom zijn inwoners, ondernemers en professionals gevraagd om hun mening te geven over de huidige situatie en aandachtspunten hierbij, de belangrijkste uitkomsten staan eveneens in deze paragraaf beschreven.[2]

2.2.1 Gebruik vervoersmiddelen

Binnen de gemeenten zijn de auto en de (elektrische) fiets de meest gebruikte vervoersmiddelen. De meeste respondenten, van de in het najaar van 2020 uitgezette vragenlijst, geven aan deze vervoersmiddelen dagelijks of meerdere keren per week te gebruiken[3].

De meeste respondenten geven aan het openbaar vervoer 'slechts' enkele keren per jaar te gebruiken. Ongeveer 15% van de mensen die de vragenlijst heeft ingevuld gebruikt het openbaar vervoer wekelijks.

De motor, brommer, scootmobiel en snorfiets worden bijna niet gebruikt door de respondenten.

2.2.2 Auto/vrachtverkeer

Het gebied in en rondom de gemeenten Druten en Wijchen wordt doorkruist door een fijnmazig netwerk van snelwegen en provinciale wegen.

Door de landelijk, regionaal en lokaal toenemende druk op het wegennet komt de (auto)bereikbaarheid van Druten en Wijchen ook onder druk te staan. Zo is er vaak sprake van ontstaan van files op (vooral) de A50, A326 en N322. De A50 (Valburg-Bankhoef) stond in 2019 zelf op plaats 8 in de file-top 10 van Nederland. De filezwaarte nam in dat jaar toe met 13% t.o.v. 2018[4].

Voorafgaand aan de MIRT-verkenning met betrekking tot de A50-corridor is in 2019 een onderzoek uitgevoerd om de oorzaken en gevolgen van de problemen op de A50 te achterhalen. Uit het onderzoek blijkt dat de hoge



Figuur 2: Wegenstructuur rond en door Druten en Wijchen

[2] *Bron: BRO, Resultaten mobiliteitsenquête gemeenten Druten en Wijchen, oktober 2020*

[3] De *enquête kon worden ingevuld in de periode september-oktober 2020. Er zijn 582 valide reacties binnengekomen; 52% van de respondenten woont in de gemeente Wijchen (N=300), 48% van de respondenten is afkomstig uit de gemeente Druten (N=268).*

[4] *Bron: https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2019/december/knelpunten-2019*

verkeersdruk (met in verhouding een hoog aantal vrachtwagens) en de inrichting van de belangrijke knooppunten leiden tot:

- Een overbelast traject tussen (vooral) Bankhoef en Paalgraven;
- Aangetaste concurrentiekracht van het gebied rondom de A50;
- Problemen met sluipverkeer, onder andere op (delen van) de N324, N277, N322 en de Dorpenweg;
- Slechte geluid- en luchtkwaliteit langs het de A50-corridor.

Dit bevestigen ondernemers. Wijchen en Druten zijn aantrekkelijke vestigingslocaties vanwege de goede bereikbaarheid en (snelweg)ontsluiting. Maar de bereikbaarheid en ontsluiting staat onder druk door een toename van het ontstaan van files (zie ook paragraaf 4.3.2).

Minister Cora van Nieuwenhuizen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft begin oktober 2020 opdracht gegeven om tot een oplossing te komen voor het fileleed op de A50 (tussen de knooppunten Paalgraven en Ewijk). Daarmee moet de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rondom de A50-corridor verbeteren.

Mede door sluipverkeer afkomstig van de A50, is ook de N322 (Maas en Waalweg) tussen de Prins Willem-Alexanderbrug, Druten en knooppunt Ewijk de afgelopen 10 jaar steeds drukker geworden. Ook inwoners herkennen deze problematiek. Ten behoeve van de regionale duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is de herinrichting van de N322 tussen aansluiting Druten en knooppunt Ewijk van groot belang voor het land van Maas en Waal. De afgelopen jaren zijn door de provincie Gelderland verschillende oplossingsvarianten onderzocht en uitgewerkt voor de (inrichting van) de N322.

Het aanpakken van dergelijke probleemcorridors is van groot belang voor de bereikbaarheid van Druten en Wijchen. Daarbij geven inwoners en ondernemers aan dat sluipverkeer en vrachtverkeer door woonwijken en polderwegen dagelijks aan de orde is, wat tot gevaarlijke en ongewenste situaties leidt.

De bereikbaarheid met de auto van voorzieningen (supermarkt, detailhandel, school, werk, sport, zorg en horeca) binnen de gemeenten ervaren respondenten als goed tot zeer goed. De ondernemers geven aan dat centra goed bereikbaar willen zijn, maar dat dit van buiten de kern niet altijd het geval is. De oost-west verbinding is goed, maar de verbinding tussen Druten en Wijchen is een aandachtspunt. De bereikbaarheid van de omliggende regio's vinden respondenten ook goed tot zeer goed.

Aandachtspunten voor vrachtverkeer zijn het 'wildparkeren' en het laden en lossen in de kernwinkelgebieden. Dit laatste gebeurt nu ongestructureerd en iedere ondernemer doet dit, voor Wijchen binnen de gestelde venstertijden, op zijn eigen moment. Het parkeren van vrachtwagens is binnen de Economische Visie (zie paragraaf 4.3.2) als knelpunt beschreven.

2.2.3 Openbaar vervoer

De provincie Gelderland is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor het openbaar (bus)vervoer in de beide gemeenten. De gemeenten hebben hierin geen taak, anders dan de infrastructuur en de (halte)voorzieningen op het eigen wegennet.

Het OV-netwerk in Druten en Wijchen is opgebouwd uit diverse busverbindingen (zie Figuur 3). Vanaf busstation Druten vertrekken meerdere



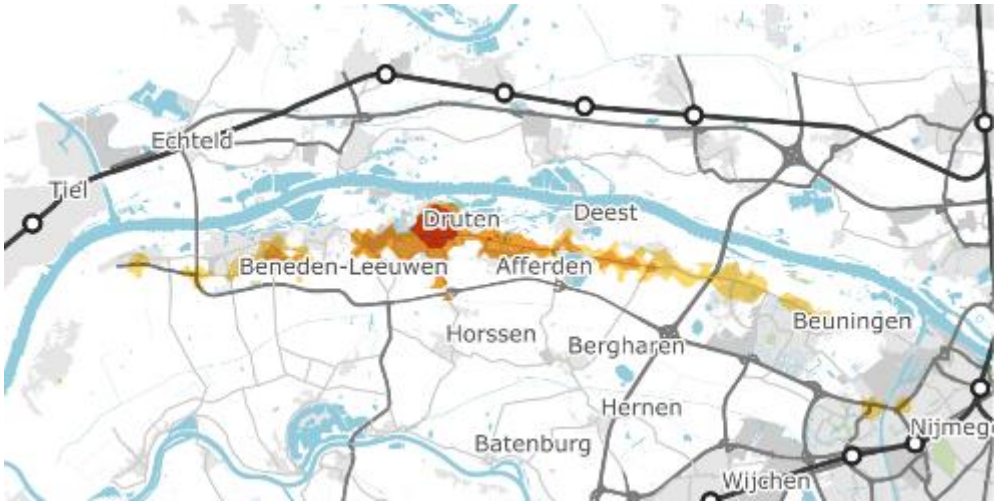
Figuur 3: Uitsnede van lijnennetkaart (Bron: Breng.nl). NB: Lijn 165 tussen Druten en 's Hertogenbosch ontbreekt op de kaart.

keren per uur bussen in de richting van Nijmegen, Tiel en ‘s Hertogenbosch. De corridor Druten – Nijmegen, bestaande uit buslijnen 12, 85 en 89, is door provincie Gelderland aangewezen als potentiële Hoogwaardige Openbaar vervoer-corridor (HOV), waarbij lijn 12 en 89 een snelle, directe verbinding naar respectievelijk Nijmegen Heyendaal en station Nijmegen bieden. De lijnen rijden richting Nijmegen over dezelfde (vertragingsgevoelige) route via de N322 (Maas en Waalweg) en de A73. Lijn 85 heeft een gebiedsontsluitende functie voor het gebied tussen Druten, Beuningen en Nijmegen. Lijn 42 richting Tiel en lijn 165 richting ’s Hertogenbosch (niet op de lijnennetkaart) zorgen voor verbindingen in de westelijke en zuidelijke richting.

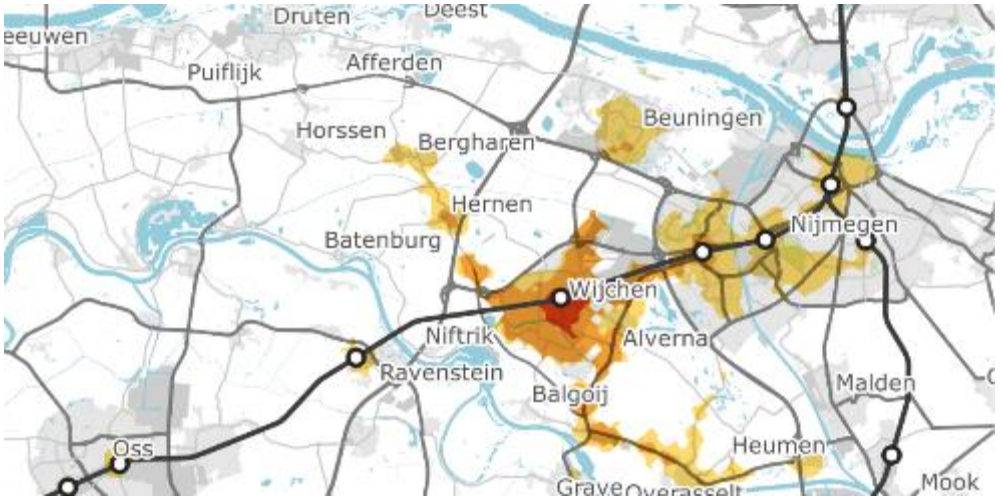
Station Wijchen ligt op de spoorverbinding tussen ’s Hertogenbosch en Nijmegen en wordt bediend door verschillende stoptreindiensten (Sprinters). In de richting van Nijmegen kan vier keer per uur worden gereisd. Richting ’s Hertogenbosch kan dit twee keer per uur.

De zuidoost kant van gemeente Wijchen wordt bediend door buslijn 99. Deze lijn rijdt tussen Nijmegen en Uden (Noord-Brabant), via onder andere Grave en Alverna. De corridor Nijmegen – Uden is door provincie Gelderland aangewezen als mogelijke HOV-corridor. In de gemeente Wijchen rijden verder nog verschillende bussen en buurtbussen. Zo worden Batenburg, Bergharen en Hernen ontsloten door een buurtbus en start ‘binnenkort’ de buurtbus Wijchen – Grave, via Balgoij[5].

Figuur 4 en Figuur 5 tonen het gebied dat binnen 10, 20 en 30 minuten te bereiken is door te reizen met het OV (uitgaande van gerichte reis)[6]. Als startlocaties zijn het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen genomen. Bijlage 4 bevat de kaartbeelden op groter formaat.



Figuur 4: OV-bereikbaarheid vanaf het gemeentehuis in Druten (10 , 20 en 30 minuten reizen (rood-oranje-geel), voor- en natransport lopen).



Figuur 5: OV-bereikbaarheid vanaf het huis van de gemeente in Wijchen (10, 20 en 30 minuten reizen (rood-oranje-geel), voor- en natransport lopen).

[5] Als gevolg van maatregelen tegen Covid-19 rijden er in heel Nederland, op moment van schrijven, geen buurtbussen. De start van de nieuwe buurtbus Wijchen-Grave is daarom vooralsnog niet bekend.

[6] Deze analyses zijn uitgevoerd met behulp van de door Movares ontwikkelde Verbindingswijzer. De analyses zijn gedaan op basis van de dienstregeling zoals begin 2020 – ‘voor corona’ – gereden werd.

0Figuur 4 laat zien dat een groot deel van de (randen van de) kernen in de gemeente Druten binnen 20 minuten bereikt kunnen worden vanaf het gemeentehuis in Druten. Voor de analyse is ervan uitgegaan dat reizigers weten hoe laat de bus vertrekt, d.w.z. dat reizigers precies weten wanneer ze moeten vertrekken om de bus te halen. Ook delen van Beuningen en het gebied rond de halte Poort Neerbosch in Nijmegen zijn te bereiken. De kern Horssen is niet te bereiken met het OV.

Voor gemeente Wijchen (Figuur 5) geldt dat nagenoeg de hele kern Wijchen goed te bereiken is. Ook grote delen van Nijmegen en Alverna, Hernen en Bergharen zijn bereikbaar binnen 20 of 30 minuten. Ook Oss, Ravenstein, Nederasselt en Heumen vallen binnen het bereik van 30 minuten. Vanaf het huis van de gemeente in Wijchen zijn Balgoij, Niftrik en Batenburg binnen 30 minuten onbereikbaar met het OV. Voor Balgoij geldt dat dit na start van de buurtbus Wijchen-Grave verandert, voor Batenburg geldt dat de reistijd van/naar Wijchen net iets langer is dan 30 minuten.

Met name voor Druten geldt dat de figuur expliciet de oost-west oriëntatie (parallel aan de Waal en in mindere mate de Maas) van het OV-netwerk laat zien. Opvallend is verder het ontbreken van een OV-verbinding tussen Druten en Wijchen. Hierdoor is sprake van een ‘gat’ in de bereikbaarheid tussen Druten en Wijchen. Dit bevestigen de ondernemers ook.

Doordat de buslijnen over dezelfde infrastructuur rijden als het vracht- en personenverkeer, is vooral in de richting van Nijmegen (in de ochtendspits) geregeld sprake van vertraging (op de N322 en de N324).

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van voorzieningen (supermarkt, detailhandel, school, werk, sport, zorg en horeca) binnen de gemeenten wordt door inwoners die de vragenlijst hebben ingevuld neutraal ervaren; het is niet goed maar ook niet slecht. Ook hebben veel respondenten geen mening, omdat zij het openbaar vervoer niet gebruiken. De bereikbaarheid van de regio Nijmegen met openbaar vervoer vinden respondenten goed. De bereikbaarheid van overige regio’s met openbaar vervoer wordt als neutraal ervaren. Binnen de kernen Druten en Wijchen wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer positiever ervaren dan in de omliggende kernen of het buitengebied.





Aandachtspunten met betrekking tot het openbaar vervoer gaan over (te) lange reistijd. Daarnaast zorgt de kwaliteit van de infrastructuur, met bijvoorbeeld drempels, voor minder comfort tijdens de rit met het openbaar vervoer. Vaak worden ook ontbrekende haltes of grote afstanden tot haltes genoemd.

2.2.4 Landbouwverkeer

In deze landelijke omgeving rijdt ook veel landbouwverkeer. Als het gaat om landbouwverkeer geven de respondenten aan dat:

- zij de grootte van de voertuigen niet vinden passen binnen de kernen;
- de verkeersveiligheid op de wegen buiten de kernen in het geding komt bij het passeren van een landbouwvoertuig;
- zij geluidsoverlast ervaren en dat de voertuigen met hoge snelheid rijden.

2.2.5 Langzaam verkeer

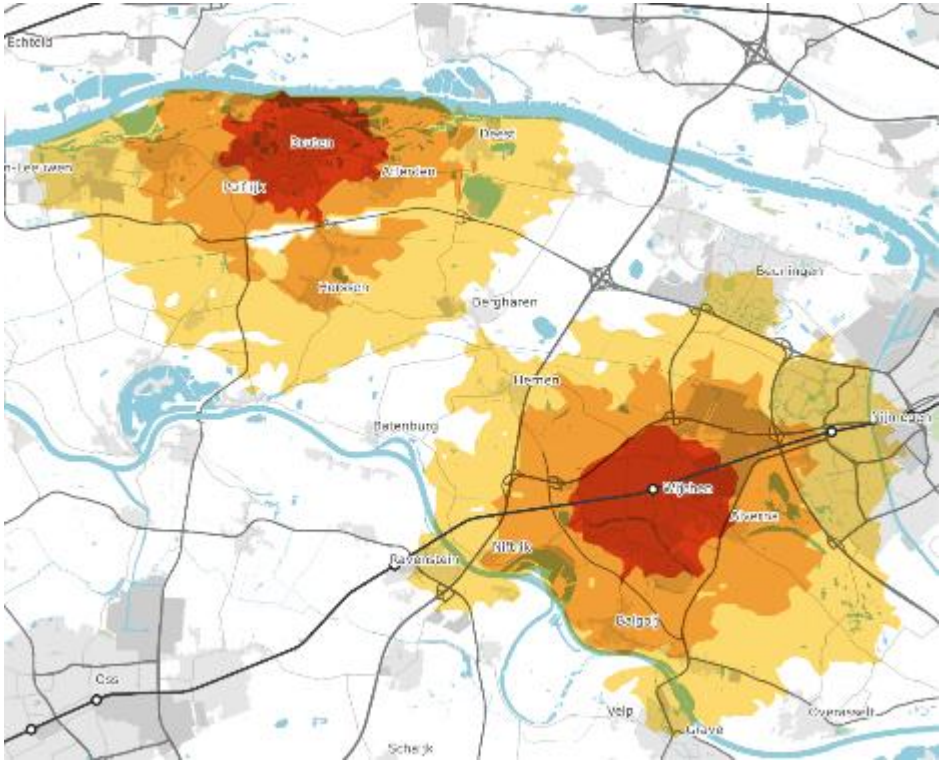
De fiets

Met de fiets kan vanuit Druten en Wijchen een groot gebied worden bereikt. Dit is te zien in Figuur 6. De figuur laat zien dat wanneer een 'normale' fiets (zonder trapondersteuning e.d.) wordt gebruikt, grote delen van de gemeenten en daarbuiten bereikbaar zijn binnen 10, 20 en 30 minuten fietsen (gemeten vanaf het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen). De Waal naar het noorden en de Maas naar het zuiden zijn hierbij barrières voor de langere fietstochten.

Vanuit Druten kan men de Waal (tussen mei en oktober) oversteken met een fiets- en voetveer richting Dodewaard. De Maas kan overgestoken worden met de fiets- en voetveren vanuit Batenburg en Niftrik. Met name voor het recreatieve verkeer zijn deze drie pontjes belangrijke schakels in het fietsnetwerk in het land van Maas en Waal.

Figuur 6 toont de bereikbaarheid wanneer gebruik gemaakt wordt van een normale of standaard fiets. Door technische ontwikkelingen en de opkomst van e-bikes en speed-pedelecs zijn er echter steeds meer verschillende type fietsen zichtbaar op straat (zie ook paragraaf 3.6). De 'standaard fiets' bestaat dus niet meer. Door de verschillende ontwikkelingen van de fiets, kunnen steeds hogere snelheden behaald worden en kunnen steeds meer locaties bereikt worden binnen dezelfde tijdspanne. Met name voor woon-werkverkeer (maar ook voor recreatieve reizigers) is dit interessant. Deze potentie blijkt ook uit de resultaten van de vragenlijst waarin een deel van de respondenten geen mening heeft over de bereikbaarheid van werk of school per fiets, omdat zij niet met de fiets naar het werk gaan. Door het grotere bereik (met trapondersteuning) van de fiets zijn deze gebruikers (doorgaans) eerder geneigd de fiets te gebruiken voor deze reizen.

Over het algemeen wordt de bereikbaarheid van de overige voorzieningen per fiets (supermarkt, detailhandel, sport en zorg) binnen de gemeenten door



Figuur 6: Bereikbaarheid vanaf het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen binnen 10 (rood), 20 (oranje) en 30 (geel) minuten fietsen.

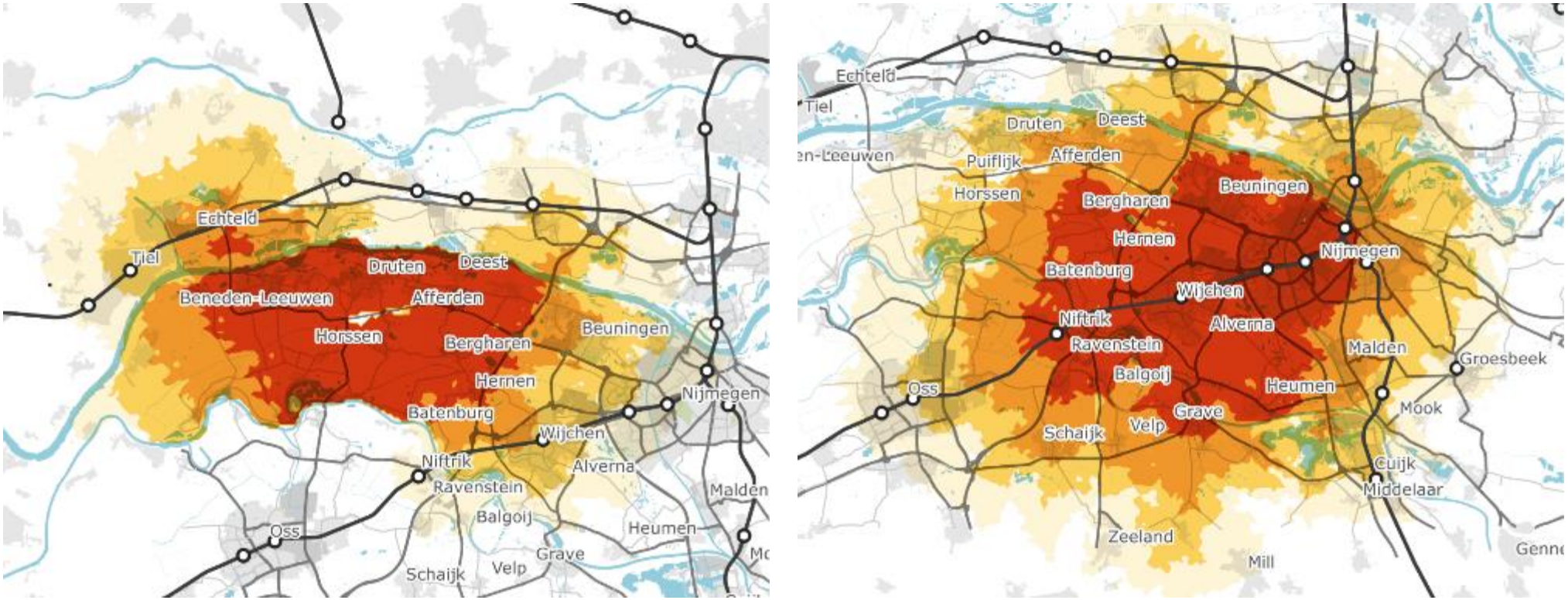
Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

inwoners die de digitale vragenlijst hebben ingevuld als goed tot zeer goed ervaren.

Figuur 7 toont wat er vanuit Druten en Wijchen allemaal bereikt wordt wanneer 45 minuten[7] met verschillende snelheden wordt gefietst. Te zien is dat verschillende kernen in de omgeving bereikbaar worden naar mate een hogere snelheid behaald wordt.

Zo komen onder andere Tiel en Nijmegen (deels) binnen het bereik van Druten te liggen. Vanaf Wijchen worden onder andere Nijmegen en Oss bereikbaarheid. Hoewel voor Druten nog duidelijk zichtbaar, neemt de barrièrewerking van de Waal en Maas af.



Figuur 7: Bereikbaarheid van het gemeentehuis in Druten en het huis van de gemeente in Wijchen wanneer 45 minuten gefietst wordt met verschillende snelheden. Rood = 15km/u, oranje = 20km/u, geel = 25 km/u, lichtgeel = 30 km/u

[7] Uit onderzoek blijkt dat Nederlanders gemiddeld ca. 1 uur en 38 minuten besteden aan woon-werkverkeer. Per richting komt dit neer op ongeveer 45-50 minuten (Bron: SD Worx)

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Lopen

Aandachtspunten met betrekking tot lopen zijn het oneigenlijk gebruik van voetpaden door fietsers en scooters en het op sommige plaatsen ontbreken van voetpaden. Ook oversteekplaatsen worden als aandachtspunt genoemd.

Goede wandelpaden zijn niet alleen gewenst in de kernen zelf. Wandelen in het buitengebied is in trek. Mensen parkeren de auto in het buitengebied om vervolgens een rondje te wandelen. Hierdoor is er een toenemende behoefte aan een recreatief wandelpad-netwerk. Bij voorkeur via onverharde paden, gekoppeld aan toeristische overstappunten met parkeermogelijkheden.



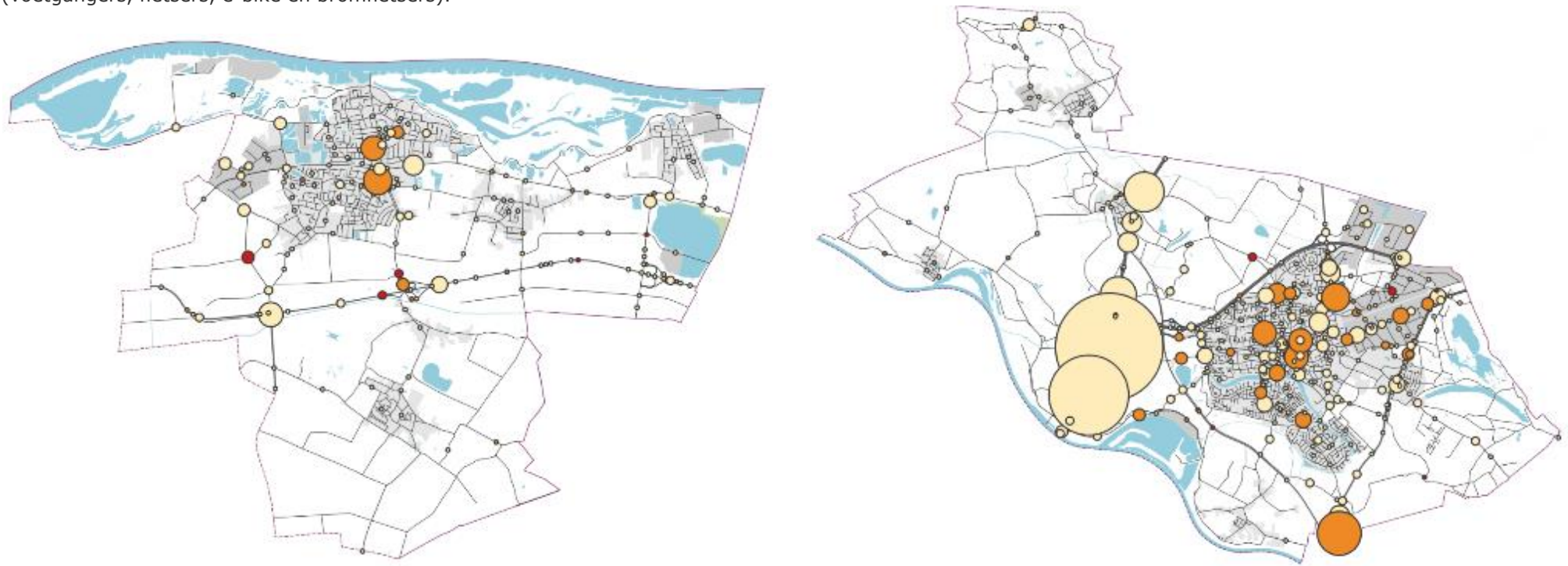
2.3 Verkeersveiligheid

Tussen 2015 en 2019 zijn in Druten en Wijchen respectievelijk 334 en 1.163 verkeersongevallen geregistreerd door de politie. Het overgrote deel hiervan zijn verkeersongelukken met allen materiële schade. In totaal was (in beide gemeenten samen) sprake van 97 ongelukken met letsel, 11 keer was er sprake van een ongeval met fatale afloop.

Over het algemeen geldt dat personenauto's het vaakst betrokken zijn bij verkeersongevallen, zowel in Druten als in Wijchen. Voor gemeente Druten geldt dat 62% van de verkeersslachtoffers automobilist is, 24% van de verkeersslachtoffers valt in de groep kwetsbare 'vervoersmiddelen' (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers).

In gemeente Wijchen ligt het aandeel automobilisten lager. Van de verkeersslachtoffers in Wijchen is 38% automobilist. Ongeveer 57% van de verkeersslachtoffers (fietsers, voetgangers, etc. samen) valt in de groep kwetsbare vervoerswijzen. Ongeveer 31% van de verkeersslachtoffers in Wijchen is fietser. Deze percentages vormen de basis voor de visie op verkeersveiligheid, zoals uitgewerkt in hoofdstuk 5.

De verkeersongevallenkaarten (zie Figuur 8) laten de locaties zien waar tussen 2015 en 2019 verkeersongevallen hebben plaatsgevonden (zie ook bijlage 2).



Figuur 8: Verkeersongevallen (2015 t/m 2019, data van VIA). Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.

Bijlage 3 bevat per gemeente de meest onveilige trajecten en kruispunten[8]. De gemeenten zijn niet voor alle trajecten en kruispunten de verantwoordelijk wegbeheerder. Op de N-wegen is dit bijvoorbeeld de provincie Gelderland.

De meeste aandachtspunten vanuit de vragenlijst gaan over verkeersveiligheid. Dit geldt voor de auto, voetganger en fietser. Vaak genoemd zijn: hoge snelheid van autoverkeer (in het buitengebied van Wijchen mag geregeld 80 km/u worden gereden, terwijl 60 km/u uitgangspunt is), onveilige oversteekplaatsen voor voetgangers, onduidelijkheid over voorrang. Daarnaast wordt in de kern Wijchen gesproken over het onjuist gebruik van voetpaden door fietsers, scooters, etc. Ook de kwaliteit van de infrastructuur wordt vaak genoemd: afscheiding rijbaan en fietspad, hobbelige paden en het ontbreken van voetpaden.

[8] *Analyses omtrent verkeersveiligheid zijn uitgevoerd op data zoals beschikbaar via via.nl*





2.4 Toekomstbeeld 2030

We hebben de inwoners, ondernemers en professionals ook gevraagd naar hun beeld van de toekomst. Hoe zien zij verplaatsingen in 2030? Willen ze gebruik gaan maken van elektrische auto's? Wat vinden ze belangrijk voor de inrichting van de openbare ruimte? Deze paragraaf beschrijft dit opgehaalde toekomstbeeld.

Inrichting openbare ruimte

De vragenlijst en de verdiepingssessies geven een tegengesteld beeld. In de vragenlijst wordt aangegeven dat er een sterke voorkeur is voor ruimte voor autoverkeer ten opzichte van de fiets. In de verdiepingssessies wordt juist ruimte voor fietsers en voetgangers als voorkeur gegeven[9]. Opvallend is daarbij dat de ruimte voor parkeerplaatsen versus openbaar groen ongeveer op 50% uitkomt. De verklaring voor deze tegenstelling is dat de voorkeur sterk gebiedsafhankelijk is:

- In de kernen en winkelcentra is het belangrijk dat de verblijfskwaliteit goed is, met openbaar groen en veel ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Bij winkelcentra en woongebieden kan (waar realistisch) voorrang worden gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers, fiets, etc.).
- In het buitengebied en op de bedrijventerreinen is de (vracht)auto-bereikbaarheid zeer belangrijk.

[9] *Aangetekend dient te worden dat bij de verdiepingssessies significant minder deelnemers aanwezig waren dan dat de digitale enquête is ingevuld.*

Duurzaam vervoer

Inwoners en ondernemers zijn bereid om duurzamer vervoer te gaan gebruiken, maar hiervoor zijn tegelijkertijd een aantal belangrijke verbeterpunten genoemd:

- Voor het meer gebruiken van de fiets is het belangrijk dat de fietsroutes veiliger en comfortabeler worden.
- Voor openbaar vervoer wordt de reistijd als belangrijk verbeterpunt genoemd, daarnaast geven veel mensen die de vragenlijst hebben ingevuld aan dat ze niet van plan zijn in de toekomst het openbaar vervoer te gaan gebruiken. De reden voor het niet gebruiken van OV is niet gevraagd in de vragenlijst. Ervaring leert echter dat het gemak van de auto ten opzichte van het OV veelal doorslaggevend is.
- Inwoners die de vragenlijst hebben ingevuld geven aan open te staan voor de elektrische auto, maar dat dit sterk afhankelijk is van de aanschafkosten en de actieradius. Zolang een brandstofmotor hierin in het voordeel is, zal men niet zo snel overstappen naar een elektrische auto.
- Op het delen van de auto wordt wisselend gereageerd. Een mogelijkheid is het autodelen ter vervanging van een tweede auto, maar vanwege de kenmerken van het gebied is men zeer afhankelijk van de auto en terughoudend in het wegdoen hiervan.
- Ondernemers geven aan wel over duurzaam vrachtvervoer na te denken en dit ook willen toepassen maar dat hiervoor, op dit moment, de faciliteiten ontbreken. Hierbij denkt men niet aan elektrische voertuigen maar aan vloeibaar aardgas (LNG) en Waterstof.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer ziet men graag het behouden en verbeteren van station Wijchen en de HOV-knooppunt Druten. Aansluitingen, overstapmogelijkheden en parkeergelegenheid voor auto's en fietsen worden hierbij idealiter goed georganiseerd. Onderdeel van het toekomstbeeld zijn verder het verbeteren van de verbindingen richting Noord-Brabant, Nijmegen en omliggende regio's. Ook de bereikbaarheid tussen de kernen in de gemeenten en de toegankelijkheid van en voorzieningen bij haltes worden genoemd als wenselijke verbeteringen.







3 Trends en ontwikkelingen

Er zijn verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen (van lokale tot nationale schaal) die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren sterk zullen beïnvloeden.

3.1 COVID-19

Bij het opstellen van deze mobiliteitsvisie is de anderhalve-metersamenleving, als gevolg van de COVID-19 pandemie en de maatregelen om die te bestrijden, vooralsnog de nieuwe realiteit. Sinds maart 2020 (het begin van de intelligente lockdown in Nederland) is het advies om zoveel mogelijk thuis te werken. Deze oproep van de regering was direct terug te zien in het verkeer: het aantal files nam namelijk fors af. De verkeersdrukte op de weg en het aantal files nam na de zomer toch langzaamaan weer nam. Door ongewenste ontwikkelingen met betrekking tot het aantal 'coronabesmettingen' en het herhaalde advies om zoveel mogelijk thuis te werken, is de filedruk in de herfst van 2020 nog steeds flink lager dan rond dezelfde tijd in 2019. Op dit moment is onduidelijk hoe COVID-19 zich gaat ontwikkelingen en of dit tot blijvende gedragsveranderingen leidt. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer veelal op kantoor gaan werken.

Wat vaststaat is dat de coronacrisis ertoe geleid heeft dat de afgelopen maanden (maart 2020 – november 2020) minder met het openbaar vervoer is gereisd. De NS gaat er vooralsnog vanuit dat ze pas over vijf jaar, in 2025, hetzelfde aantal dagelijkse reizigers vervoert als in 2019. Onderzoek in opdracht van brancheverenging Bovag wijst uit dat veel reizigers die normaal met het openbaar vervoer reizen/reisden de auto als alternatief zien. Hoewel direct na de uitbraak van het coronavirus een forse daling te zien was, is daarom sinds juli 2020 weer een toename te zien in het aantal verkochte auto's. Met name het aantal verkochte tweedehandsauto's neemt sinds de zomer toe.

De respondenten van de vragenlijst geven aan dat zij slechts beperkt minder gebruik maken van auto, fiets of openbaar vervoer.



Het is te vroeg om betrouwbare uitspraken over de werksituatie en mobiliteitskeuze te doen.

Gemeenten Druten en Wijchen willen thuiswerken in ieder geval blijven stimuleren, onder andere met behulp van de campagne zowerkthet.nl van Regio Arnhem Nijmegen. Voor het vervolg van de mobiliteitsvisie is er desondanks vanuit gegaan dat de mobiliteitsbewegingen in de toekomst vergelijkbaar zijn of weer worden met de situatie vóór de coronacrisis.

3.2 Autobezit en autogebruik

Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's. Dat is 1,9% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13% toegenomen.

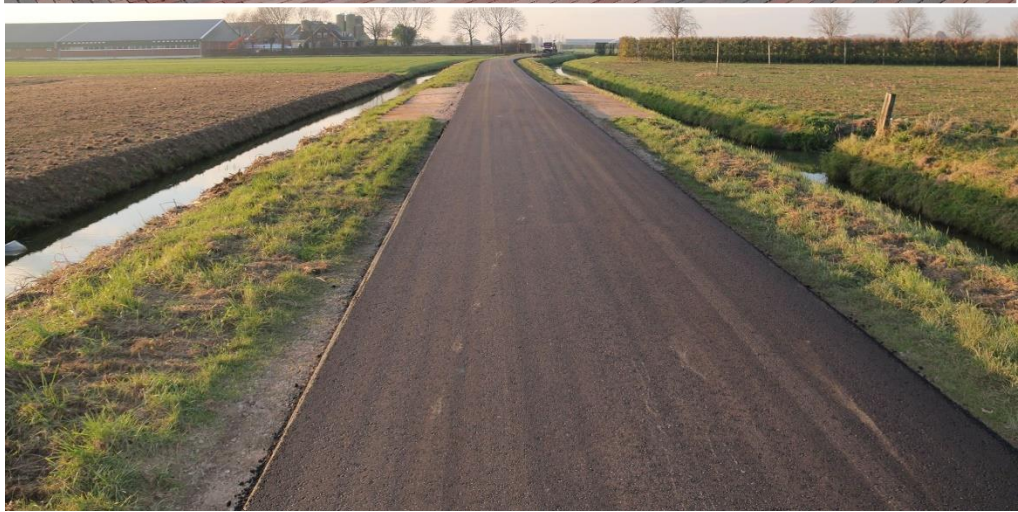
Door de vergrijzing zijn er landelijk (relatief) steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. Onder 18 tot 30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien. Dit staat haaks op het beeld dat men (wereldwijd) heeft dat jongeren zich steeds meer afkeren van een eigen auto en volledig uitgaan van de fiets, OV en vormen van shared-mobility (zie ook volgende paragraaf).

Het autobezit onder jongeren die buiten de stad wonen, is twee keer zo hoog als dat van jongeren die in een stedelijk gebieden wonen. Begin 2015 had gemiddeld 1 op de 5 jongeren (18 tot 30 jaar) in de zeer stedelijke gebieden een auto. In niet stedelijke gebieden was dat 2 op de 5.

Het gemiddeld autobezit in Druten en Wijchen (respectievelijk 1,2 en 1,1 per huishouden) ligt boven het landelijke gemiddelde (in 2016 0,9 auto per huishouden. Onder de respondenten is het autobezit voor Druten en Wijchen respectievelijk 1,7 auto en 1,5 auto per huishouden. Dit verschil hangt samen met de groep respondenten.







3.3 Vergrijzing

Als mensen stoppen met werken, veranderen hun dagelijkse routines en bezigheden en gaan zij zich anders gedragen. Zij verplaatsten zich:

- met andere motieven en doelen (vrijetijdsverplaatsingen in plaats van woon-werk verkeer);
- op andere tijdstippen (meer verspreid over de dag);
- over andere afstanden en met andere vervoermiddelen dan voorheen.

De babyboomgeneratie is welvarender, vitaler, actiever en mobieler dan vorige generaties ouderen. Deze groep heeft veelal een auto en zal deze tot op hoge leeftijd gebruiken. Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt hierdoor voor rekening van ouderen.

Het bezit van een auto draagt bij aan de zelfredzaamheid van ouderen. Vooral buiten de grote steden is het bezit van, of op zijn minst de toegang tot, een auto van groot belang bij het onderhouden van sociale contacten, het gebruikmaken van voorzieningen en het deelnemen aan activiteiten buitenshuis. Dit komt door de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer binnen de grote steden. Hiermee is voor ouderen in Druten en Wijchen toegang hebben en houden tot goede, passende vormen van mobiliteit essentieel voor de mogelijkheid tot langer zelfstandig kunnen wonen in de verschillende kernen (zie ook paragraaf 4.3.2).

De komende decennia neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers verder toe. Dit vraagt blijvende aandacht voor verkeersveiligheid (infra en educatie). Ouderen hebben namelijk een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (reactievermogen, inschatting, etc.) en door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer.

3.4 Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. De muziekdienst Spotify is een van de bekendste voorbeelden. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.

De verwachtingen omtrent MaaS zijn hooggespannen. Want het heeft de potentie om ketenmobiliteit[10] verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM echter nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden. In het geval van Druten en Wijchen verwachten we niet dat MaaS-oplossingen de komende jaren een alternatief gaan vormen voor bezit van en het gebruik van de privéauto.

Druten en Wijchen volgen de ontwikkelingen op het gebied van MaaS en gaan (samen met de markt) onderzoeken of toekomstige MaaS-concepten van toegevoegde waarde zijn voor reizigers en in hoeverre het bijdraagt aan de gemeentelijke (mobiliteits)doelstellingen.

3.5 Zelfrijdend vervoer

Diverse grote partijen in de automotive industrie en internet-giganten, zoals Google en Apple zijn druk bezig met de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. In Nederland wordt uitvoerig getest met zelfrijdende auto's en vrachtwagens. Dat (deels) zelfrijdende auto's er op termijn aankomen, lijkt

[10] *Ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het gebruik van meerdere vervoermiddelen tijdens een reis. Bron: crow.nl*

steeds duidelijker. Wanneer precies is nog de vraag. Rijkswaterstaat verwacht dat zelfrijdende voertuigen pas na 2030 een positief effect op de bereikbaarheid kunnen hebben. Vooral tijdens de transitiefase, waarin regulier en zelfrijdend verkeer rondrijdt, zijn extra maatregelen nodig. Vooral verkeersveiligheid en de juridische regelgeving vergen extra aandacht.

Verwacht wordt dat zelfrijdend vervoer uiteindelijk het gebruik en ontwerp van stedelijk gebieden drastisch zal veranderen. Zelfrijdende voertuigen kunnen namelijk efficiënter gebruik maken van infrastructuur en zelf een

parkeerplek opzoeken. Hiermee leggen deze voertuigen een minder grote claim op de beperkte ruimte. De ruimte die hierdoor vrijkomt, kan worden teruggegeven aan inwoners. Bijvoorbeeld in de vorm van meer ruimte voor groen en meer speeltuinen voor kinderen. De mogelijke consequenties zijn echter nog met grote onzekerheid omgeven.

De grote vraag is of de (deels) zelfrijdende auto daadwerkelijk een groot effect heeft op het gemiddeld autobezit. Delen we een zelfrijdende auto of heeft iedereen een of meerdere eigen zelfrijdende voertuigen? En wat betekent de zelfrijdende auto voor het openbaar vervoer? Andersom geldt natuurlijk ook: wat betekent zelfrijdend openbaar vervoer voor de auto?



3.6 (Brom)Fietsontwikkeling

Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven. Fietsen is ontspannend, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto (en de meeste andere vervoermiddelen). Door het realiseren van directere routes naar de belangrijkste bestemmingen en door bestaande fietsroutes veiliger en comfortabeler te maken, zetten Druten en Wijchen in op het aantrekkelijker maken van fietsverkeer.

De technische ontwikkelingen op en rondom de fiets gaan steeds sneller. Zoals Figuur 7 laat zien (zie paragraaf 2.2.5) wordt de actieradius van de fiets steeds groter. De mogelijkheden voor fietsers nemen hierdoor toe. De stijgende verkoop van de elektrische fiets en de steeds grotere acceptatie hiervan onder alle doelgroepen maakt fietsen bovendien makkelijker en laagdrempeliger.

De recente ontwikkeling van speed-pedelecs (max. 45 km/u) versterkt dit, maar zorgt er ook voor dat veiligheid een steeds groter issue wordt. Het snelheidsverschil tussen fietsers wordt groter en bestaande (fiets) infrastructuur is niet automatisch bruikbaar voor hogere snelheden en nieuwe toepassingen (bijvoorbeeld e-bakfietsen). Technologische innovaties geven daarnaast nieuwe mogelijkheden op verschillende gebieden. Het gaat hierbij om het stallen van fietsen, nieuwe mogelijkheden van fietsverhuur / deelfietsen en het monitoren van het fietsgebruik.

Ook de elektrische bromfiets biedt goede mogelijkheden voor woon-werkverkeer. Het elektrische bromfiets- en fietsgebruik neemt de aankomende jaren verder toe. Dit is een goed alternatief voor korte ritten met de auto en heeft positieve effecten op de uitstoot van schadelijke stoffen.

4 Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf!

De voorgaande hoofdstukken tonen de aanleiding voor een nieuw mobiliteitsbeleid. Het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid is niet mogelijk door alleen te focussen op (lokale) mobiliteit. Zoals eerder genoemd in hoofdstuk 2, mobiliteit staat niet op zichzelf. Goed mobiliteitsbeleid wordt opgesteld binnen de kaders van het nationaal, provinciaal en lokaal beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu (o.a. omtrent klimaatbestendigheid en uitstoot van CO_2 en fijnstof). In dit hoofdstuk staat daarom een overzicht van relevant bovenliggend beleid, om zo de positie van het nieuwe mobiliteitsbeleid en de randvoorwaarden te schetsen.

4.1 Nationaal beleid

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het Rijk haar ambities: hoe moet Nederland er in 2040 voor staan? De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid:

- afstemming met buurgemeenten is verplicht;
- inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren);
- mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei;
- stimuleren van gebruik van de fiets;
- verkeersveiligheid;
- duurzame mobiliteit (CO_2-reductie).

Deze mobiliteitsvisie is een uitwerking van het landelijke beleid.

Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)
De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. Gemiddeld komen elke dag twee mensen niet meer thuis. En jaarlijks raken ruim 20.000 anderen gewond. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder vruchten af. Het is tijd om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Diverse partijen, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben eind 2018 een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd: het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur' (SPV).

De nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met het inschatten van risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijk wegbeheerder. Er moeten concrete maatregelen worden uitgewerkt in een lokaal uitvoeringsplan.

De Omgevingswet
Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet heeft tot doel de fysieke leefomgeving te verbeteren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De wet voorziet in meer afwegingsruimte om lokaal te besluiten over de leefomgeving en in een meer samenhangende benadering in beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving. Met de Omgevingswet worden uiteindelijk 26 wetten samengevoegd tot één wet. Iedere gemeente moet een Omgevingsvisie vaststellen. In een programma werkt de gemeente vervolgens het beleid uit voor (een onderdeel van) de fysieke leefomgeving. Er kunnen in het programma maatregelen worden genoemd die nodig zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Zo kan een programma gericht zijn op een specifiek beleidsthema (zoals mobiliteit) of op gebieds- of projectniveau worden opgesteld.

Zodra de Omgevingswet in werking treedt, vervalt de Planwet verkeer en vervoer uit 1998. In de Planwet verkeer en vervoer staat dat elke gemeente 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid' moet voeren. Op het moment dat de Omgevingswet wordt ingevoerd, wordt het gemeentelijk verkeersbeleid opgenomen in de Omgevingsvisie. Het mobiliteitsbeleid van de gemeenten Druten en Wijchen dient daarmee als bouwsteen voor de op te stellen Omgevingsvisie.

Klimaatakkoord

In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. De aanpak voor mobiliteit bestaat uit acties die zich richten op:

- Schoner: centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging van het gebruik van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voer- en vaartuigen. Voor tweewielers, personenauto's, bestelbusjes en bussen is dit technisch nu al binnen handbereik. Dit zal dan ook een groot aandeel leveren aan de beoogde CO_2-reductie. Daarom streeft het kabinet er dan ook naar dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero emissie zijn. Voor zwaar vrachtvervoer zijn nog innovaties nodig om te kunnen elektrificeren via batterij of brandstofcel.
- Slimmer: het optimaliseren van stromen, beter benutten van vervoerscapaciteit over weg, water en spoorwegen, het delen van voertuigen, etc.
- Anders: het aanpassen van het mobiliteitsgedrag: makkelijker switchen tussen modaliteiten, reistijden (spits mijden), zuinige rijstijl en minder reizen (thuiswerken).

Het klimaatakkoord gaat verder dan alleen mobiliteit: het adaptief inrichten van de ruimte om de gevolgen van klimaatverandering (droogte, hitte, wateroverlast) op te vangen, respectievelijk te verminderen. Eén van de speerpunten hierbij is het terugdringen van verhard oppervlak.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het kabinet heeft de ambitie dat alle auto's die vanaf 2030 in Nederland worden verkocht emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 toegenomen zijn van de huidige 145.000 naar







1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moet hierdoor fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd.

Gemeenten moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. De visie voor Druten en Wijchen wordt waarschijnlijk begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd.

Schone Lucht Akkoord (hoofdlijnen)
Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het kabinet heeft de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord, dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand zal komen.

Minister Van Nieuwenhuizen (IenW) heeft begin 2020 samen met 46 gemeenten en provincies het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het akkoord bevat een pakket aan maatregelen om de lucht in Nederland schoner en gezonder te maken. Inzet is om in alle relevante sectoren een emissiereductie te realiseren, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen.

Voor het wegverkeer wordt ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, de werkgeversaanpak en efficiënte logistiek, aanzienlijke reducties op. De beide gemeenten hebben geen beleid op het gebied van schone lucht en hebben ook het schone lucht akkoord (nog) niet getekend.

Logistiek en goederenvervoer
Op 4 juli 2019 hebben minister Cora van Nieuwenhuizen (IenW), Aad Veenman (Topsector Logistiek) en Steven Lak (Logistieke Alliantie) het gezamenlijke ambitiedocument 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' ondertekend. Om de hierin geformuleerde ambities te realiseren zijn zeven thema's opgenomen: kennisontwikkeling en innovatie, multimodale knooppunten en verbindingen, verduurzaming, imago, menselijk kapitaal, veiligheid en internationalisering. Hierbij wordt ingezet op een juiste balans tussen 95% minder CO_2-uitstoot in 2050 (ten opzichte van 1990) en behouden van het concurrentievermogen van de sector.

In het Regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van de ons omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het kabinet heeft in juni 2020 ingestemd met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Dit voorstel ligt nu voor advies bij de Raad van State. Na dit advies buigt de Tweede Kamer zich over het wetsvoorstel. Het kabinet wil dat het vrachtverkeer schoner en slimmer wordt. Hoe meer kilometers vrachtwagens rijden, hoe meer heffing ze betalen. Maar hoe schoner en hoe lichter de vrachtwagens zijn, hoe minder ze moeten betalen. De vrachtwagenheffing zal gaan gelden op het Rijkswegennet. Druten heeft de Maas en Waalweg hiervoor aangedragen (zie paragraaf 2.2.2.).

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 Provinciaal

Regionale Verkeers- en Vervoersplan Gelderland
In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland (geactualiseerd: 2015) is het regionale verkeers- en vervoerbeleid geïntegreerd. Het doel is dat steden en regio's elkaar versterken, door te zorgen voor een optimale bereikbaarheid tussen de steden en hun omgeving. De provincie streeft naar duurzame mobiliteit. Het bundelen en concentreren van stedelijke functies kan daarbij helpen.

Visie voor een bereikbaar Gelderland

In het voorjaar van 2020 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland de 'visie voor een bereikbaar Gelderland' vastgesteld. De visie beschrijft de ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven die zullen gelden voor Gelderland richting 2030. In de visie staat ook de strategie van Gelderland en een afwegingskader op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd die bijdragen aan het realiseren van de visie om Gelderland op een slimme en schone manier bereikbaar te houden.

Om dit te voor elkaar te krijgen wil Gelderland de reiziger verleiden om de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Centraal in de visie staan 5 bouwstenen:

1. realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. inzetten op fietsen op korte afstanden;
3. optimaliseren capaciteit op de langere afstanden;
4. verder versterken van ons goederenvervoer;
5. het bevorderen van de verkeersveiligheid.

De bouwstenen staan in meer en mindere mate met elkaar in verbinding. De hubs (knooppunten) uit bouwsteen 1 verbinden verschillende vormen van mobiliteit. Zo faciliteren deze hubs de overstap op de fiets voor korte afstanden (bouwsteen 2) en vormen de hubs ook de overstap naar het reizen op lange(re) afstanden (bouwsteen 3). Voor de langere reizen zet Gelderland in op hoogwaardig OV en het verbeteren van provinciale en rijkswegen. Dit moet (natuurlijk) op een veilige manier (bouwsteen 5). Met bouwsteen 4 wordt ingezet op het versterken van het goederenvervoer, gezien de ligging van de provincie op internationale corridors.

De mobiliteitsvisie is een uitwerking van de doelen en ambitie voor bereikbaarheid in de 'Omgevingsvisie Gaaf Gelderland'. Gestreefd wordt naar: *"Efficiënte, duurzame en innovatieve bereikbaarheid, toegesneden op de veranderende vraag".* Hierbij horen de volgende ambities:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.







4.2.2 Regionaal

Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid
Samen met 16 andere gemeenten, vormen Druten en Wijchen het samenwerkingsverband Regio Arnhem Nijmegen. Deze samenwerking is gericht op het verbeteren van het vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven in de regio. Hiervoor werkt Regio Arnhem Nijmegen aan vier thema's, waaronder mobiliteit.

In dit kader is in 2019 het ambitiedocument 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' vastgesteld door de 18 gemeenten. Ingegeven door de almaar toenemende mobiliteit in de regio, voorziet het programma 'Duurzame Mobiliteit' in 6 werksporen om de druk op het mobiliteitssysteem aan te pakken:

- robuust wegennet (waaronder aanpak A50);
- betrouwbaar spoor;
- (hoogwaardig) openbaar vervoer voor iedereen met aandacht voor ketenmobiliteit en deelmobiliteit;
- aantrekkelijk fietsnetwerk;
- slim & schoon onderweg;
- verkeersveilige omgeving met meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid en het analyseren van de grootste risico's.

Bijlage 5 toont de belangrijkste regionale bereikbaarheidsopgaven op kaart.

Regionale Uitvoeringsagenda Fiets
Medio herfst 2018 is door Regio Arnhem Nijmegen het ambitiedocument Samenwerkings-agenda Fiets vastgesteld. Op basis van dit ambitiedocument is in 2019 de Regionale Uitvoeringsagenda Fiets voor 2019-2024 opgesteld. Hierin zijn de ambities uit het ambitiedocument concreet gemaakt in een programmering en maatregelen. Relevant voor Druten en Wijchen is de snelfietsroute tussen Wijchen en Oss. Voor deze route wordt eind 2020/begin 2021 een verkenning gestart.

4.3 Lokaal beleid

Bestaand beleid en bestaande plannen van de gemeenten vormen het vertrekpunt voor het toekomstige mobiliteitsbeleid van de gemeenten Druten en Wijchen samen. Hieronder worden de belangrijkste beleidsstukken voor Druten en Wijchen genoemd.

4.3.1 Mobiliteit

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid van beide gemeenten lag vast in twee afzonderlijke Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen (GVVP's). Veel van de hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsplannen zijn, zoals eerder aangegeven, gerealiseerd of aan herziening toe. Hieronder de belangrijkste doelen van beide documenten.

In het GVVP van Druten staat dat bereikbaarheid een voorwaarde voor het functioneren van de gemeente is. Het verkeers- en vervoerbeleid ondersteunt de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de gemeente en draagt bij aan de realisatie van benoemde belangrijke projecten (zoals het centrumplan Druten). De gemeente moet aantrekkelijk zijn voor toerisme en recreatie. Dit punt wordt benadrukt door onder ander de wandel- en fietspadenstructuur te verbeteren. Druten koestert haar landelijke fijnmazige structuur van netwerken voor fiets, wandelen en auto. Er zijn geen grote doorgaande wegen, behalve de N322 en haar ontsluitingswegen. Voor het gemeentelijk wegennet wordt ingezet op verbetering van verkeersonveilige punten door middel van (kleinschalige) maatregelen in combinatie met ontwikkelingen. De verkeersongevallencijfers worden gemonitord en zo nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Om de bereikbaarheid te verbeteren, wordt in samenwerking met de provincie een duurzaam en hoogwaardig openbaar vervoer-knooppunt gerealiseerd en ingezet op de aanpak van de N322 Maas en Waalweg.

In het GVVP van Wijchen staat het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid van Wijchen door gerichte ingrepen in de hoofdstructuur. De gemeente Wijchen bevordert de fiets voor lokale en regionale verplaatsingen. Ook het openbaar vervoer (lokaal en regionaal) wordt gestimuleerd, door middel van de juiste randvoorwaarden. Er is structurele aandacht voor

verkeersveiligheid, waarbij de bermen in het buitengebied specifiek in beeld komen. In het parkeerbeleid wordt het verbeteren van de parkeersituatie in woonwijken, bedrijventerreinen en het centrum genoemd. Het verkeers- en vervoerbeleid faciliteert de bereikbaarheid en aandacht voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken. Er is aandacht voor de luchtkwaliteit en geluidshinder, waaronder ruimte voor de (e)fiets en het toenemende gebruik van elektrische auto's. De laadinfrastructuur wordt hierbij niet uit het oog verloren.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Druten is uitgewerkt in het GVVP. Gemeente Wijchen heeft in 2016 een parkeerbeleidsplan opgesteld. De belangrijkste punten omtrent parkeren voor beide gemeenten laten zich als volgt samenvatten:

- gratis parkeren is voor diverse doelgroepen mogelijk;
- de visie om geen betaald parkeren in te voeren, blijft van kracht;
- parkeren van grote voertuigen is in Wijchen en Druten niet toegestaan (m.u.v. enkele locaties op bedrijventerreinen en stilstaan ten behoeve van laden en lossen);
- stallingsmogelijkheden voor de fiets worden geconcentreerd in/rondom het centrum.

In het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen Tussen Kasteel en Wijchens Meer heeft de gemeente Wijchen het parkeerbeleid voor een deel van het centrum in 2020 aangepast. Als gevolg hiervan wordt in dit gebied onder andere het aantal openbare parkeerplaatsen teruggebracht en een lagere parkeernorm gehanteerd.

Fietsers in de voorrang

In tegenstelling tot de landelijke CROW-richtlijnen geldt in de gemeente Druten dat binnen de bebouwde kom fietsers op vrijliggende fietspaden op rotondes geen voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Deze keuze om de rotondes nog niet om te vormen is gebaseerd op divers onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Hieruit blijkt dat de voorrang voor de fietser niet aantoonbaar veiliger is. Druten heeft overigens wel degelijk de intentie zich te conformeren aan de landelijke richtlijnen. Maar wel pas als uit onderzoeken blijkt dat fietsers op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom veilig in de voorrang kunnen worden gebracht en dit aantoonbaar veiligere verkeersituaties oplevert. Wanneer dit zo is, dan zal ook Druten overgaan tot instelling van voor voorrang voor fietsers. In Wijchen hebben fietsers wel voorrang op rotondes.

4.3.2 Overig beleidsthema's

Mobiliteit staat niet op zichzelf en deelt de beschikbare ruimte met andere gebruiksfuncties in de openbare ruimte (groen, water, verblijfsruimte). Beleid voor andere thema's kan een sterke invloed hebben op mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de invloed die ruimtelijke ontwikkelingen en de keuzes omtrent duurzaamheid kunnen hebben op het aantal auto's of fietsers op straat. Omgekeerd kan mobiliteitsbeleid helpen bij het behalen van ambities en wensen op andere beleidsvelden.

In deze paragraaf worden een aantal van dergelijke *haakjes* genoemd.

Sociaal Domein

Omtrent mobiliteit en vervoer spelen er voor het *sociale domein* in de gemeenten de volgende drie punten:

- Inclusieve samenleving: het streven is dat *iedereen mee kan doen* (in de samenleving). Omtrent mobiliteit en vervoer zijn twee belangrijke aandachtspunten, te weten 1. Fysieke toegankelijkheid (alle wegen, paden, trottoirs en OV-haltes goed toegankelijk met scootmobiel en rollator) en 2. Goede communicatie over de mogelijkheden (duidelijk hoe inwoners met een beperking kunnen reizen en welke mogelijkheden er zijn).
- Doelgroepenvervoer: het is van belang dat het doelgroepenvervoer goed aansluit op het beschikbare openbaar vervoer. Het streven is dat inwoners zoveel mogelijk gebruik maken van het regulier openbaar vervoer en in mindere mate van WMO-voorzieningen.
- Volksgezondheid: Druten en Wijchen streven naar een gezonde leefomgeving, die mensen uitnodigt om te bewegen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan wandelen en fietsen in een groene omgeving.

Milieu en duurzaamheid
Door de nabijheid van rijkswegen (A50 en A73) en de provinciale wegen (A326, N322, N324, N845 en N847) zijn Druten en Wijchen goed bereikbaar met de auto. Wat betreft openbaar vervoer (OV) is de kern Wijchen richting Nijmegen en 's-Hertogenbosch goed ontsloten met trein en bus. De overige kernen en het buitengebied zijn ontsloten met drie buurtbuslijnen. De gemeente Wijchen beschikt over een snelfietsverbinding tussen de kern Wijchen en Nijmegen. De goede ontsluiting per OV en fietsverbindingen biedt kansen voor duurzame mobiliteit[11].

Met het Energieplan (op hoofdlijnen) "*Samen naar een duurzaam Wijchen"* wordt onder andere ingezet op pilots voor elektrische deelauto's en het realiseren van elektrische laadpalen in de openbare ruimte. Medio herfst 2020 volgt hiervoor een *visie op laadpalen* van de gemeenten samen.

Economie
Het waarderen van lokaal ondernemerschap, het versterken van het ondernemersnetwerk en het aanjagen van bedrijvigheid zijn de drie pijlers die van belang zijn voor de Wijchense economie en toerisme. In de economische visie 2030 'Wijchen = Samen ondernemen' (september 2020) komt bereikbaarheid en parkeren meer dan één keer terug.

Wijchen heeft een goede mix van lokale en regionale bedrijventerreinen. Lokale en (inter)nationale bedrijven zijn er gevestigd. De bereikbaarheid van sommige locaties vormt echter een knelpunt en verdient aandacht. De waardering van de bereikbaarheid per auto is de afgelopen jaren sterk verslechterd. Ondanks dat deze indicator nog steeds rond het Nederlands gemiddelde ligt, is dit een aandachtspunt.

Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kern. Dit maakt de centra van Wijchen en Druten interessant voor ondernemers. Op bedrijventerrein Wijchen Oost is op enkele plaatsen sprake van parkeerproblematiek, zoals parkeren in de berm. Op bedrijventerrein Loonse Waard is het parkeren van vrachtwagens een knelpunt. In Druten speelt dit op bedrijventerrein Westerhout-Noord.

Toerisme en recreatie
De Toeristische visie Wijchen 2020-2030 is tegelijk met de economische visie opgesteld.

Er wordt ingezet op het vergroten van het aandeel toerisme in Wijchen, met hogere uitgaven per bezoeker en het bereiken van maximale bezoekersaantallen. De groei die de gemeente wil realiseren moet duurzaam zijn. Toerisme draagt zodoende bij aan het vergroten van de leefbaarheid, versterken van de economie, creëren en behouden van werkgelegenheid, en groei in duurzaamheid.

De ligging van Druten en Wijchen in de Regio Arnhem Nijmegen, de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer (treinstation Wijchen) en voldoende, gratis parkeren zijn sterke kwaliteiten voor bezoek en verblijf. Deze kernkwaliteiten moeten worden behouden.

[11] *Bron: Milieubeleidsplan 2018-2021*

5 Ambities en doelen

De gemeente Druten en Wijchen hebben de intentie om, naast mobiliteitsbeleid, ook gezamenlijk een omgevingsvisie op te stellen (zie ook paragraaf 4.1). Daarbij gaat het om de fysieke leefomgeving; de mogelijkheden om te wonen, werken, recreëren en ondernemen, nu en in de toekomst, in een gezond en plezierig leefklimaat. Infrastructuur en bereikbaarheid komen hierin terug. De gemeentelijke ambities en doelen op het gebied van mobiliteit vormen hiermee bouwstenen voor de omgevingsvisie.

De mobiliteitsvisie bevat 5 speerpunten waarmee we onze ambities verwezenlijken. Deze speerpunten hebben een directe relatie met belangrijke kernpunten van een omgevingsvisie: leefbare, duurzame, (verkeer)veilige, inclusieve ("iedereen kan meedoen") en bereikbare gebieden. Door de koppeling van de speerpunten (mobiliteitsvisie) met kernpunten (omgevingsvisie) vormt de mobiliteitsvisie niet alleen de basis voor het op te stellen mobiliteitsplan (zie paragraaf 1,1), maar ook echt een bouwsteen voor de op te stellen omgevingsvisie (zie onderstaande tabel voor de raakvlakken).

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De gemeenten Druten en Wijchen liggen tussen de Maas en de Waal en kenmerken zich door twee grote kernen met daar omheen een landelijk gebied met verschillende natuurgebieden en kleinere kernen. Verder kent het gebied landbouwbedrijven en verschillende bedrijventerreinen.

De mobiliteitsvisie houdt rekening met deze verscheidenheid van gebiedskenmerken. Daarnaast dragen we met de mobiliteitsvisie ook bij aan de (gemeentelijke en bovenliggende) doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke ordening.

	Bereikbaar	Leefbaar	Voor iedereen	Verkeersveilig	Duurzaam
▪ Leefbaarheid in de gemeenten	X	X			X
▪ Bereikbaarheid tussen de kernen	X		X	X	X
▪ Verbonden met de regio	X		X		X
▪ Duurzaam verplaatsen tussen Maas en Waal		X	X		X
▪ Verkeersveiligheid als speerpunt		X		X	

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

5.1 De 5 speerpunten van de mobiliteitsvisie

Leefbaarheid in de gemeenten

We zetten binnen de grote kernen in op de fietser en voetganger, waarbij we ervoor zorgen dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven. In (nieuwe) woonwijken maken we meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Bereikbaarheid tussen de kernen

We zetten tussen de kernen in op bereikbaarheid voor iedereen. Elke verkeersdeelnemer moet tussen de kernen kunnen reizen. Hierbij zetten we in op betere fietsverbindingen, maar tegelijkertijd houden we de grotere kernen goed bereikbaar voor de auto. Daarnaast zetten we in op de openbaar vervoersverbinding tussen Druten en Wijchen. Extra aandacht gaat uit naar het verbeteren van de verkeersveiligheid in kernen waar doorgaand verkeer doorheen gaat en naar landbouwverkeer. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Verbonden met de regio

Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2030 een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar de belangrijkste bestemmingen in de omliggende regio's. Hierbij zetten we in op onder andere fiets- en OV-verbindingen, voldoende en veilige fietsenstallingen bij overstappunten en toegankelijke OV-haltes. Inwoners zijn hierdoor voor onder andere woon-werk verkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten minder afhankelijk van de auto. Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

Duurzaam verplaatsen

In 2030 is voor iedereen (o.a. inwoners, bezoekers, werknemers etc.) een duurzame vervoerswijze of faciliteit beschikbaar waardoor men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten Druten en Wijchen kan verplaatsen. Met als doel het aandeel duurzame verplaatsingen (lopen, (e)fietsen, speed pedelecs, openbaar vervoer, elektrische auto en nieuwe vormen van e-mobility) dat binnen de eigen gemeente duurzaam plaatsvindt te verhogen. Hiervoor stellen we in 2025 een streefwaarde voor het aandeel duurzaam vervoer vast. Hiermee dragen we bij aan: leefbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

Verkeersveiligheid als blijvend speerpunt

Druten en Wijchen zijn in 2030 nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van inwoners en bezoekers). Het streven hierbij is geen "te voorkomen" verkeersslachtoffers op het lokaal wegennet. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Waarbij we extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee dragen we bij aan: verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De doorvertaling van deze speerpunten in concrete maatregelen en de wijze waarop het effect van deze maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd vindt plaats in het op te stellen *'Mobiliteitsplan Druten en Wijchen"*.

NB: Door verschillen tussen de gemeenten, verschillen mogelijk ook de maatregelen waaraan behoefte is per gemeenten. Deze verschillen worden in acht genomen tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan.

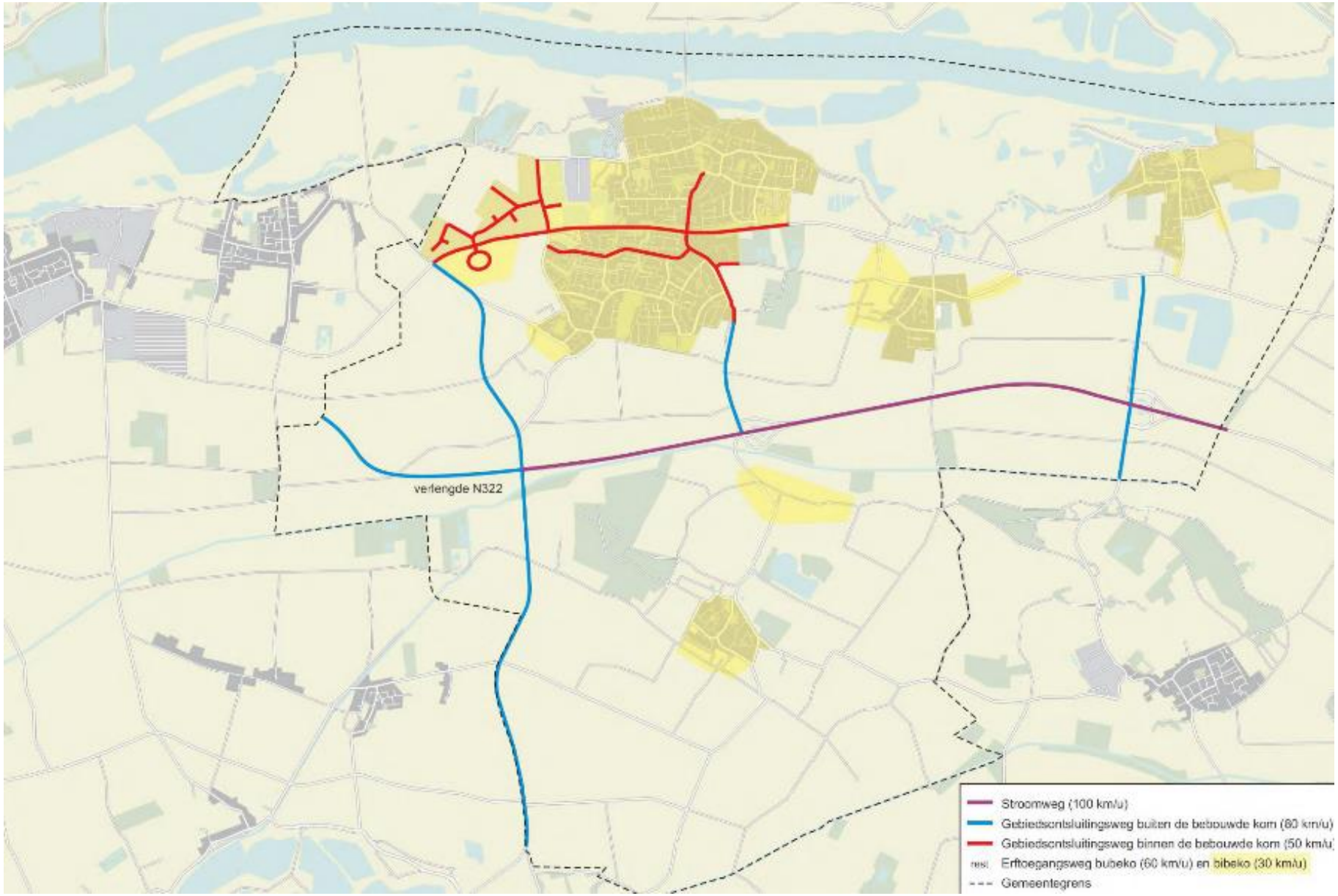
Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Druten, Gemeente Wijchen, Michel Eijkhout, Colette Bitter
Uitgave	Movares Nederland B.V. Kennislijn Omgeving en Processen
Ondertekenaar	Hans Zuiver Senior Adviseur Mobiliteit en Parkeren
Telefoon	
Projectteam Movares Nederland B.V.	Ruud Gasthuis Wietse te Morsche Hans Zuiver
Projectnummer Movares Nederland B.V.	MN001842
Kenmerk	E80-WMO-KA-2002436
Versie	Versie 1.0
Datum	12 november 2020

Bijlagen

Bijlage I – Huidige wegcategorisering Druten en Wijchen

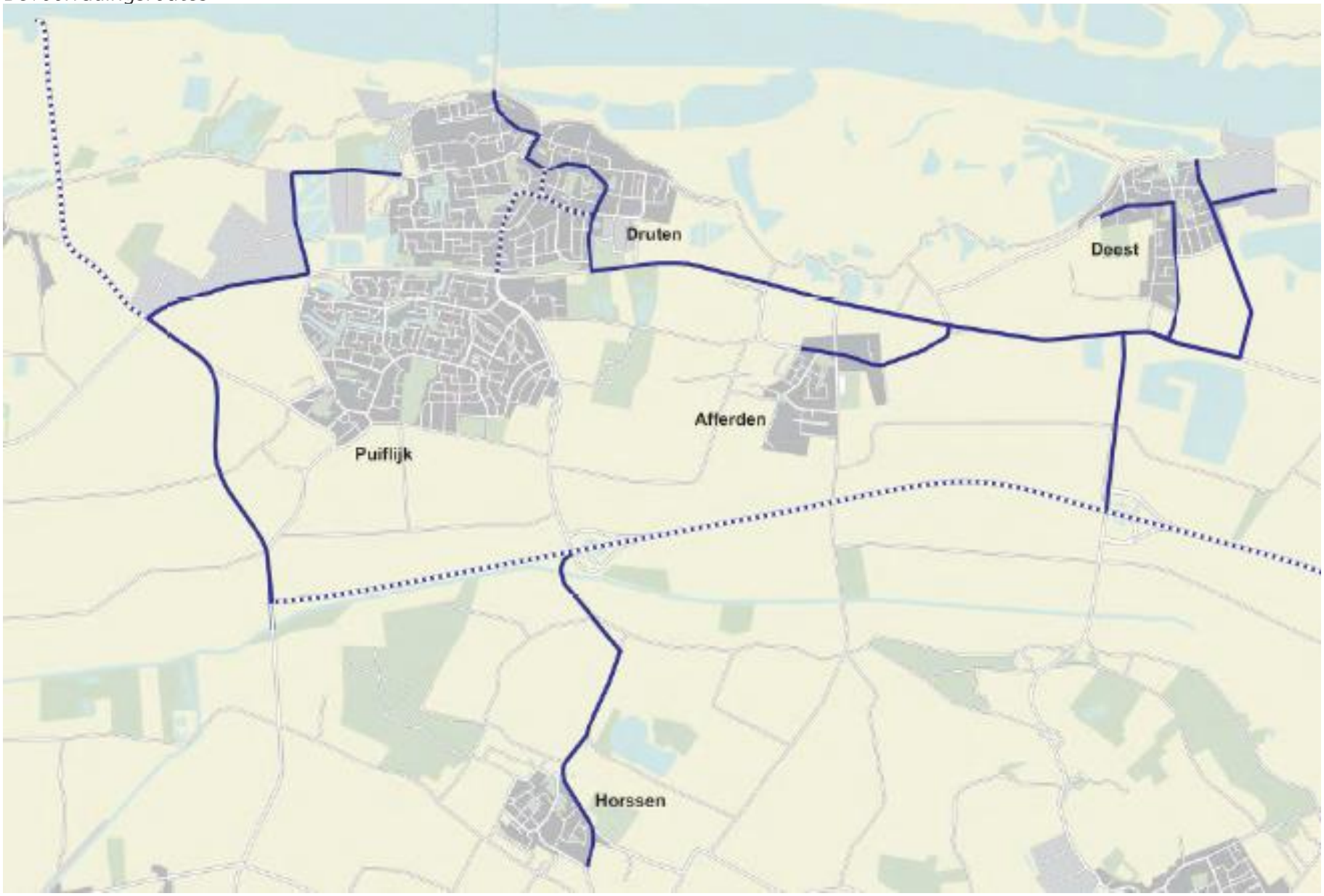
Categorisering wegen



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

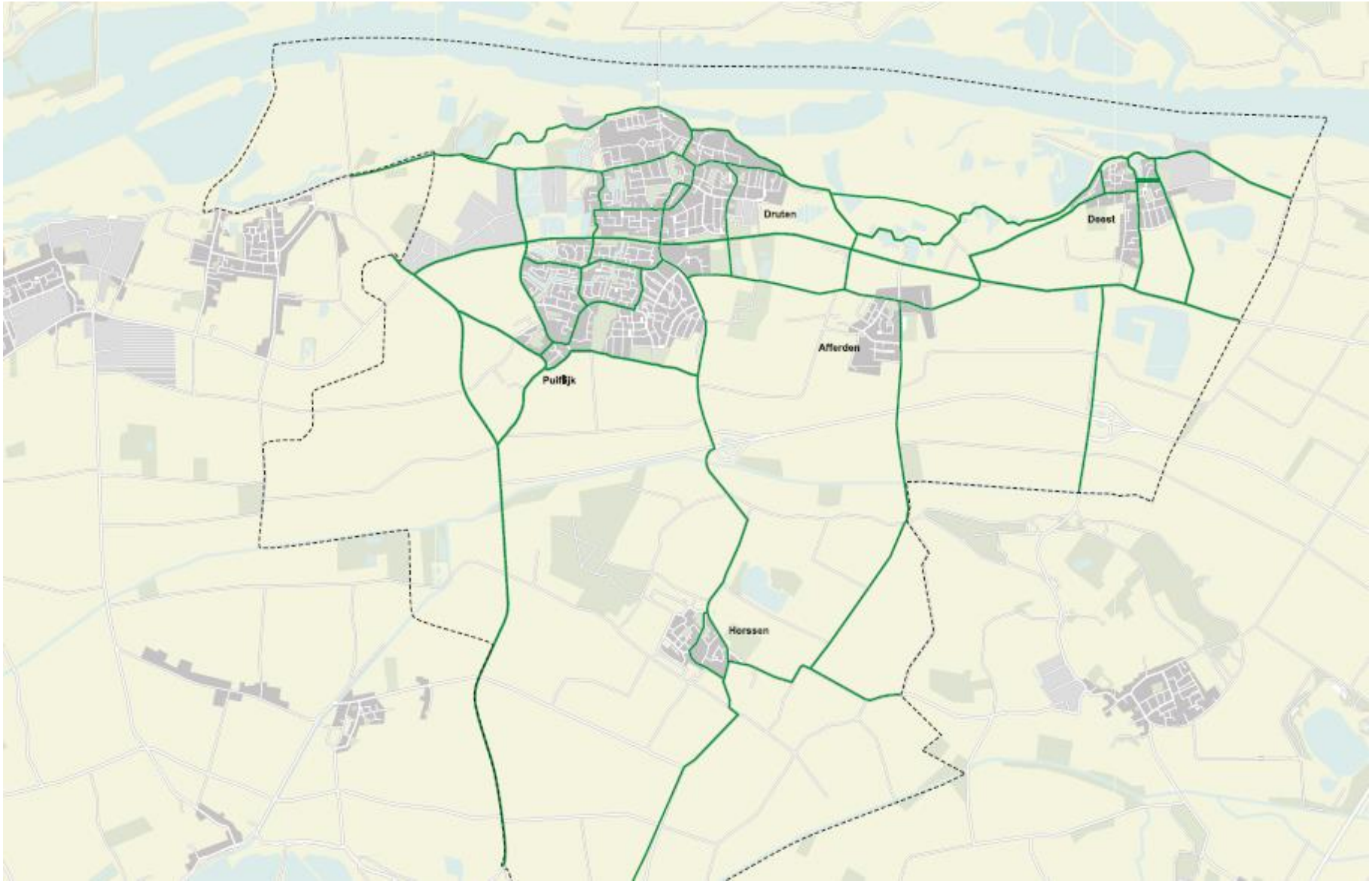
Bevoorradingsroutes



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

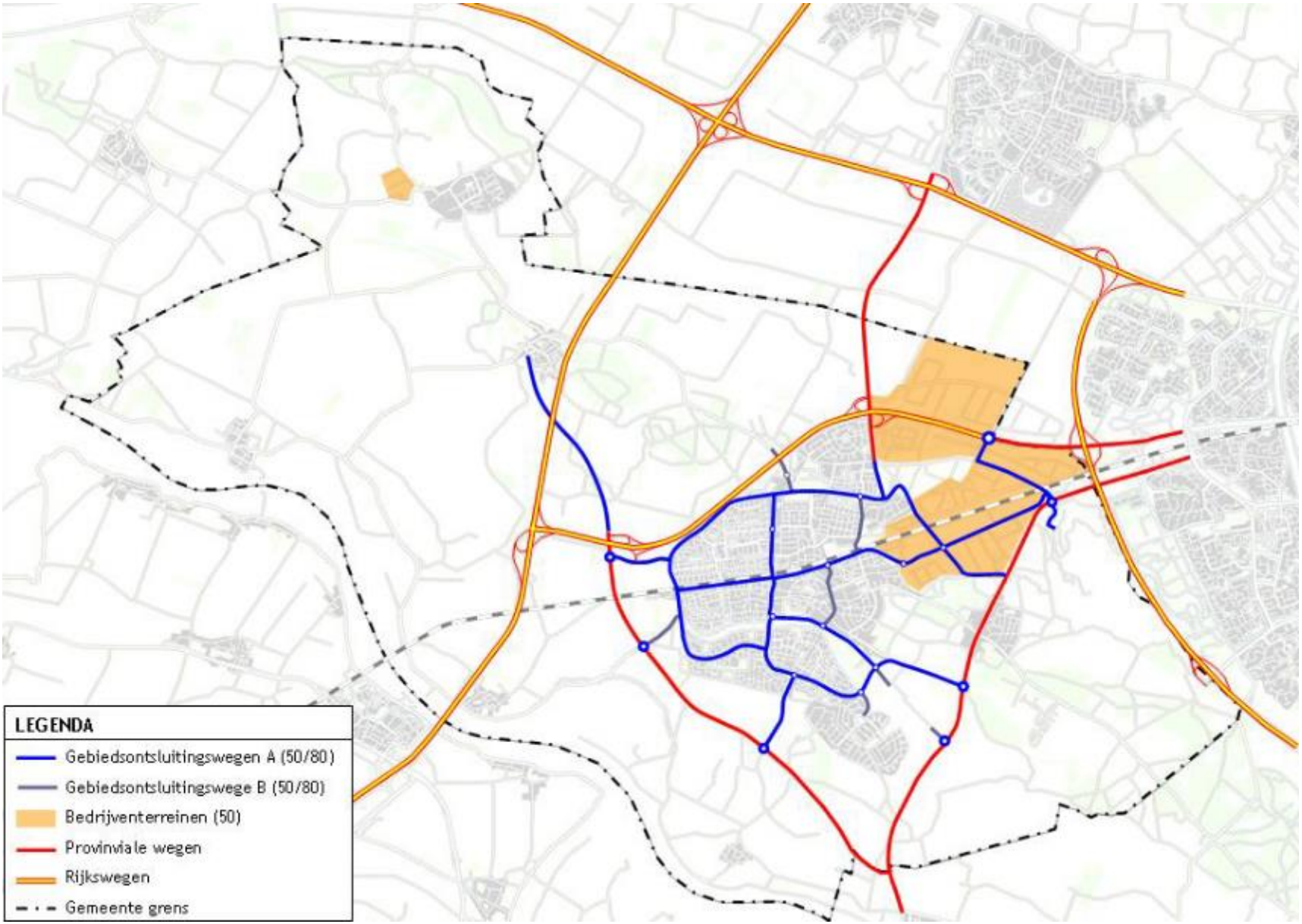
Fietsroutes



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

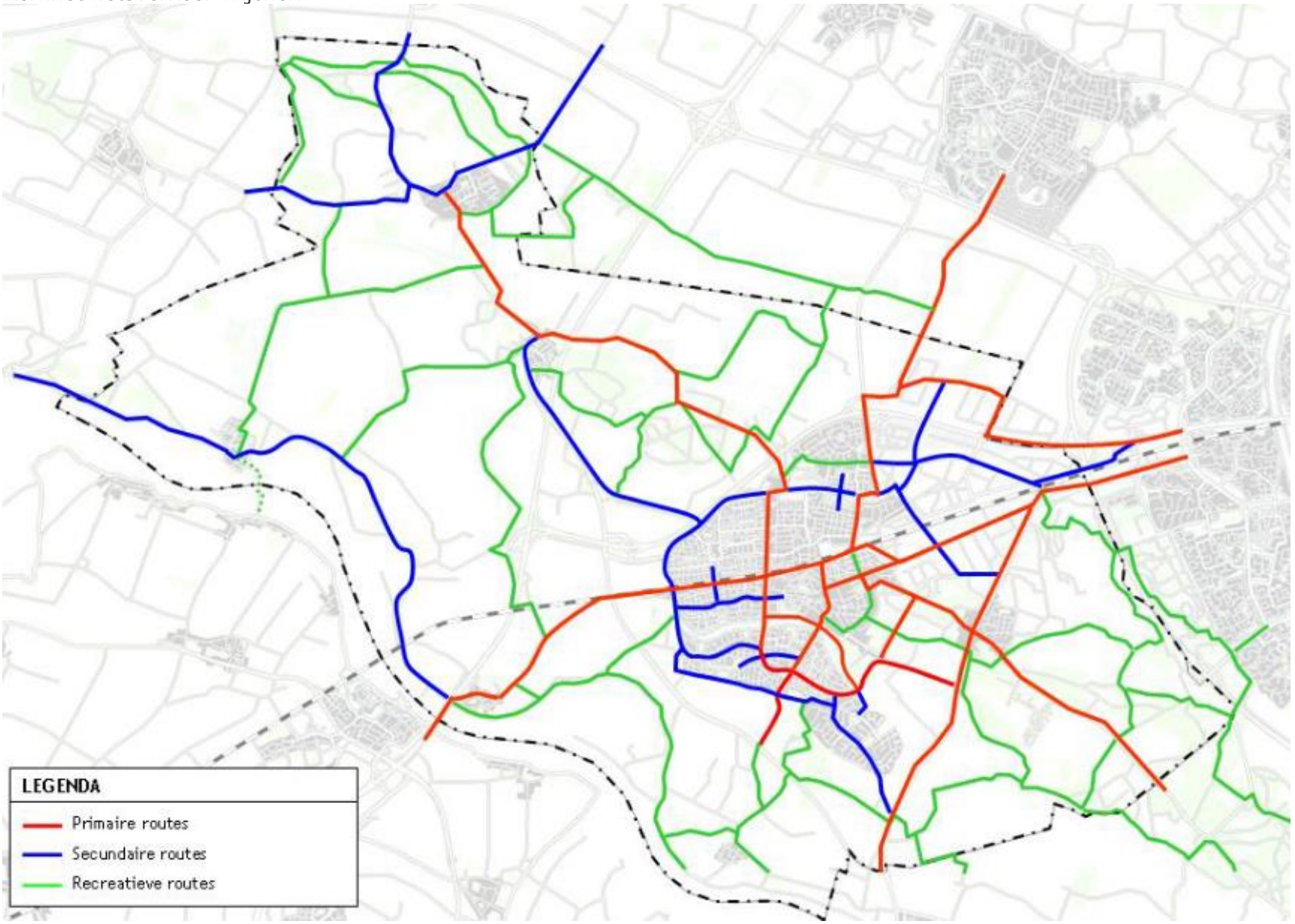
Wegencategorisering Auto Wijchen



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

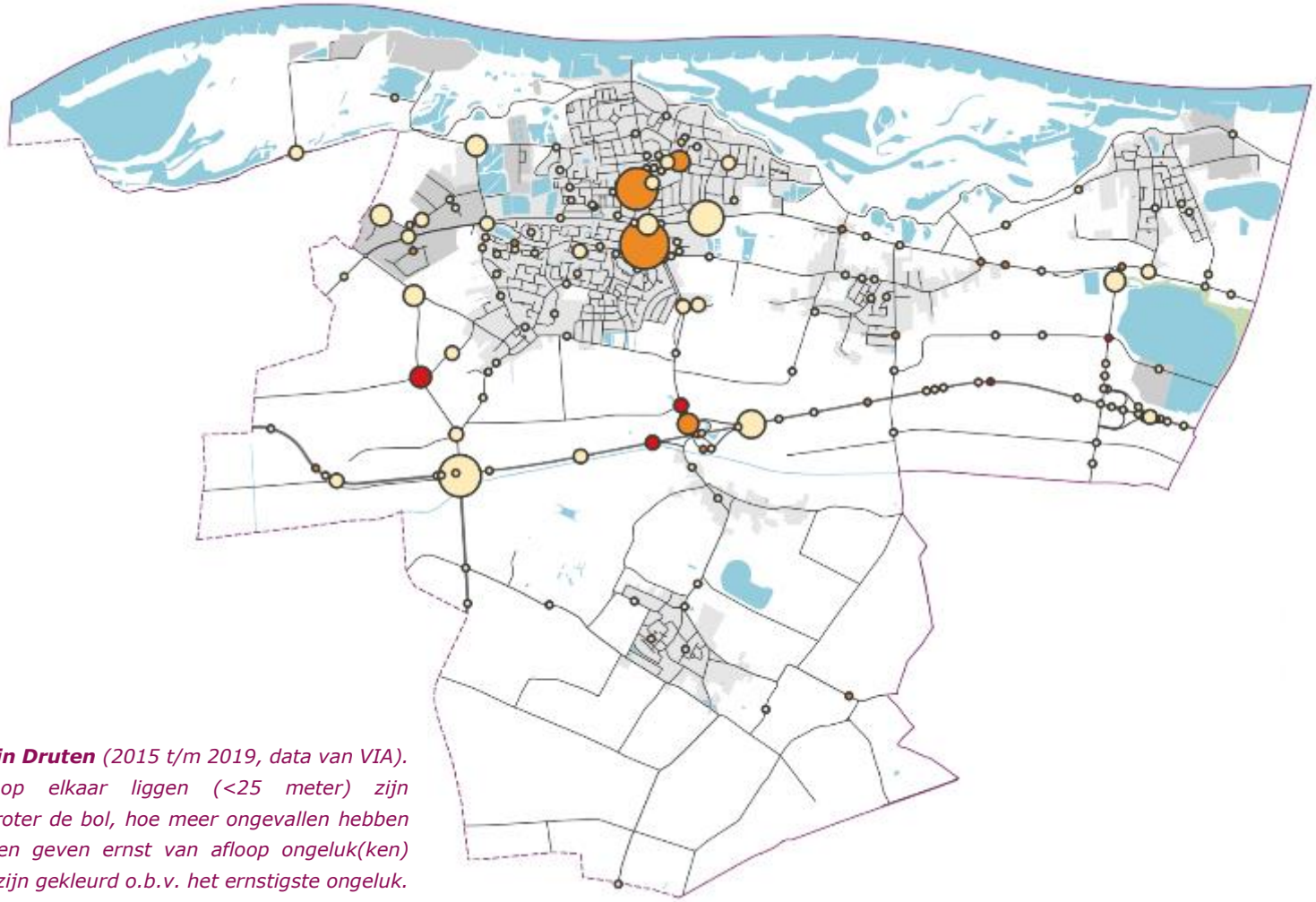
Kernnet fietsverkeer Wijchen



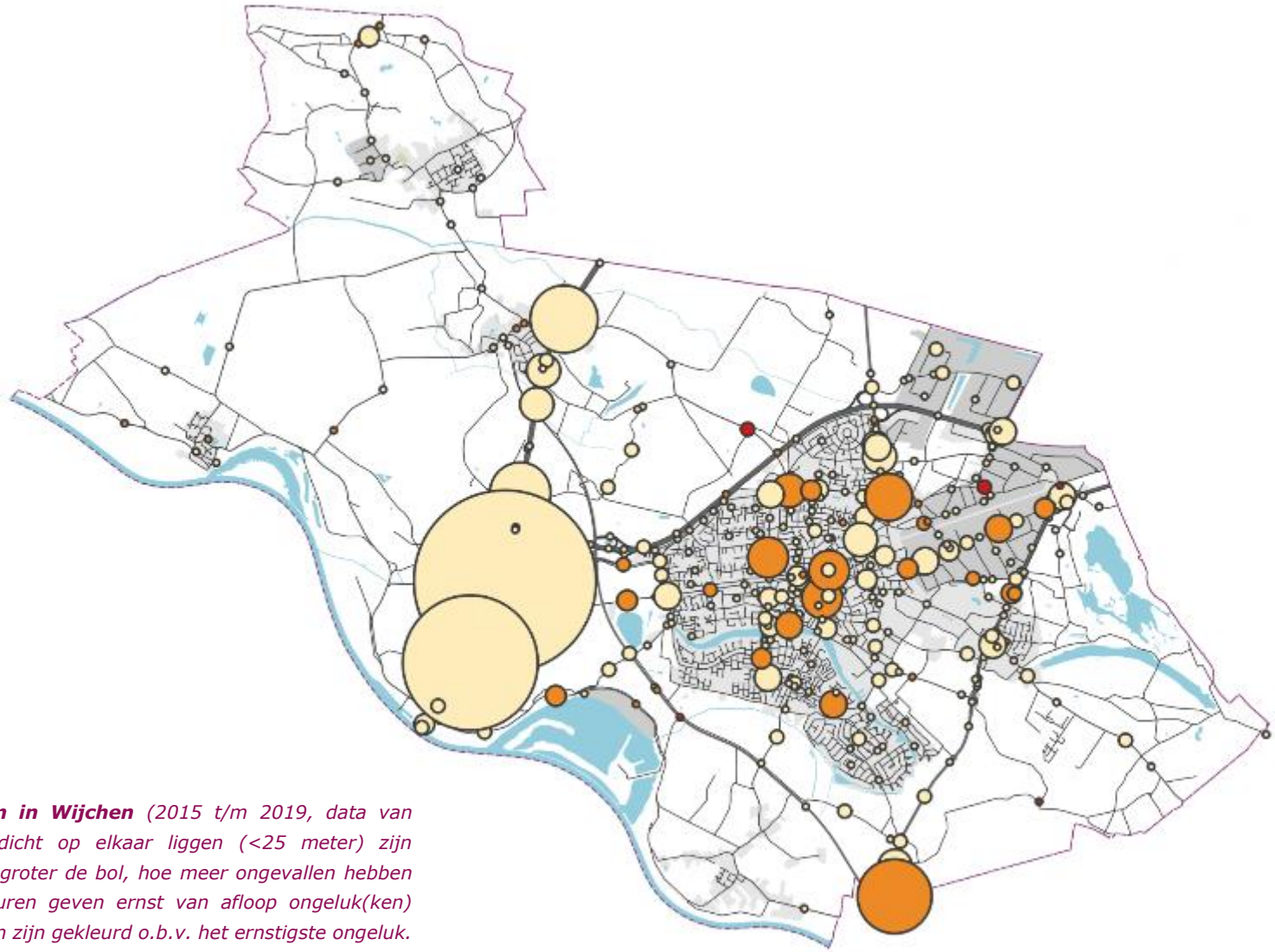
Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Bijlage II - Verkeersongevallen (2015 t/m 2019)



Verkeersongevallen in Druten *(2015 t/m 2019, data van VIA). Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.*



Verkeersongevallen in Wijchen *(2015 t/m 2019, data van VIA). Locaties die dicht op elkaar liggen (<25 meter) zijn samengevoegd. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Kleuren geven ernst van afloop ongeluk(ken) aan, waarbij de bollen zijn gekleurd o.b.v. het ernstigste ongeluk. Geel = afloop met uitsluitend materiële schade, Oranje = afloop met letsel, Rood = fatale afloop.*

Bijlage III– de meest onveilige trajecten en kruispunten

Op de volgende pagina is per gemeente aangegeven wat de meest onveilige trajecten en kruispunten zijn. De locaties zijn beoordeeld op basis van de CROSS-methode (gebaseerd op data voor de periode 2015-2019). Bij de CROSS-methode worden trajecten en kruispunten gescoord op basis van een ongevallenscore en verklarende factoren. Ten behoeve van de ongevallenscore wordt gekeken naar het aantal ongevallen, het type ongevallen en het risicocijfer. Het risicocijfers is het aantal slachtofferongevallen gedeeld door het aantal voertuigen dat het kruispunt passeert of gebruik maakt van het traject. Bij de verklarende factoren wordt gekeken naar de snelheidsscore (aantal snelheidsovertredingen, verkeersvolume, etc.) en de kans dat ongevallen in de toekomst vaker zullen voorkomen. De beoordeling van de locaties is uitgevoerd met VIA Software.

Druten en Wijchen zijn niet voor al deze trajecten en kruispunten de verantwoordelijk wegbeheerder. Wanneer een andere instantie (bijv. Rijkswaterstaat of provincie Gelderland) de verantwoordelijke wegebeheerder is voor een traject/kruispunt, is dit aangegeven.

Druten, meest onveilige trajecten

1. N322, tussen op- en afritten Scharenburg en op- en afritten Deesterweg → Provincie Gelderland
2. Scharenburg, t.h.v. Schutlakenstraat
3. Noord-Zuid, tussen Van Heemstraweg en rotonde N322 → Provincie Gelderland
4. N322, tussen Veesteeg (West Maas en Waal) en rotonde Noord-Zuid → Provincie Gelderland
5. Scharenburg, t.h.v. op- en afritten N322
6. Van Heemstraweg, tussen rotonde Raadhuisstraat en rotonde Meester van Coothstraat
7. Deestersteeg.

Druten, meest onveilige kruispunten

1. Noord-Zuid – Oude Koningstraat – Vissert
2. N322 – N329 – Noord-Zuid → Provincie Gelderland
3. Meester van Coothstraat – Van Heemstraweg
4. Scharenburg – Schutlakenstraat
5. Heppertsestraat – Middenweg – N329 → Provincie Gelderland
6. Koningsstraat – Molendam – Van Heemstraweg

Wijchen, meest onveilige trajecten

1. Nieuweweg, tussen Buys Ballotstraat en Graafseweg
2. Grotestraat - Kortendijk (Bergharen)
3. Liendensedijk – Maasbandijk – Ravensteinseweg (Balgoij, Niftrik)
4. Randweg Noord, tussen Kavelpad en Hoefsestraat
5. A50, t.h.v. knooppunt Bankhoef → Rijkswaterstaat
6. Zuiderdreef, tussen Balgoijseweg en Meerdreef
7. Kamerlingh Onnestraat – Havenweg
8. Edisonstraat – Einsteinstraat
9. Nieuweweg – Stationslaan, tussen Buys Ballotstraat en Bronkhorstlaan
10. N845, tussen Ravensteinseweg en Balgoijseweg → Provincie Gelderland

Wijchen, meest onveilige kruispunten

1. N324 – N845 → Provincie Gelderland
2. Zuiderdreef - De Geer – De Ververt
3. Havenweg – Kamerlingh Onnestraat
4. Homberg – Klapstraat – Passedwarsstraat
5. Meerdreef - Laantje
6. Nieuweweg – Industriepark
7. Einsteinstraat – Zesweg
8. Randweg Noord – Kavelpad
9. Randweg Noord – Tunnelweg
10. Westerdreef – Zuiderdreef

Verkeersveiligheid uitgedrukt CROSS-scores, gemeente Druten



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de meest onveilige trajecten en kruispunten (zie voorgaan de pagina's).

! Onveiligste trajecten

! Onveiligste kruispunten

Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore

Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore

Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore

Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore

Verschillende snelheden per rijrichting

Kleine weglengte

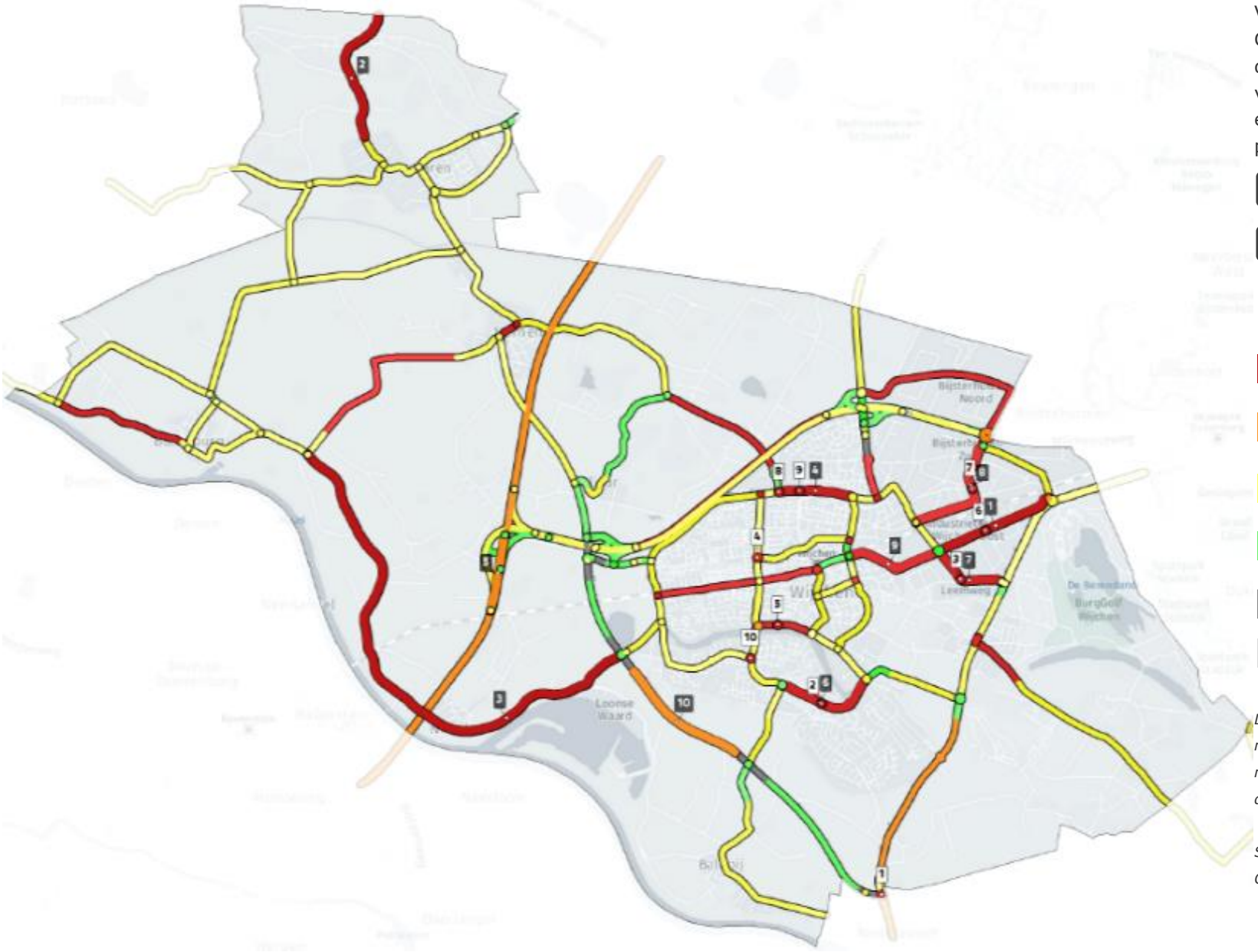
De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Snelheden in de periode januari 2020
Ongevallen in de periode 2015 t/m 2019

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Verkeersveiligheid uitgedrukt CROSS-scores, gemeente Wijchen



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de meest onveilige trajecten en kruispunten (zie voorgaan de pagina's).

! Onveiligste trajecten

! Onveiligste kruispunten

Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore

Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore

Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore

Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore

Verschillende snelheden per rijrichting

Kleine weglengte

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Snelheden in de periode januari 2020
Ongevallen in de periode 2015 t/m 2019

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

Bijlage IV – Kaartmateriaal huidige bereikbaarheid OV en fiets

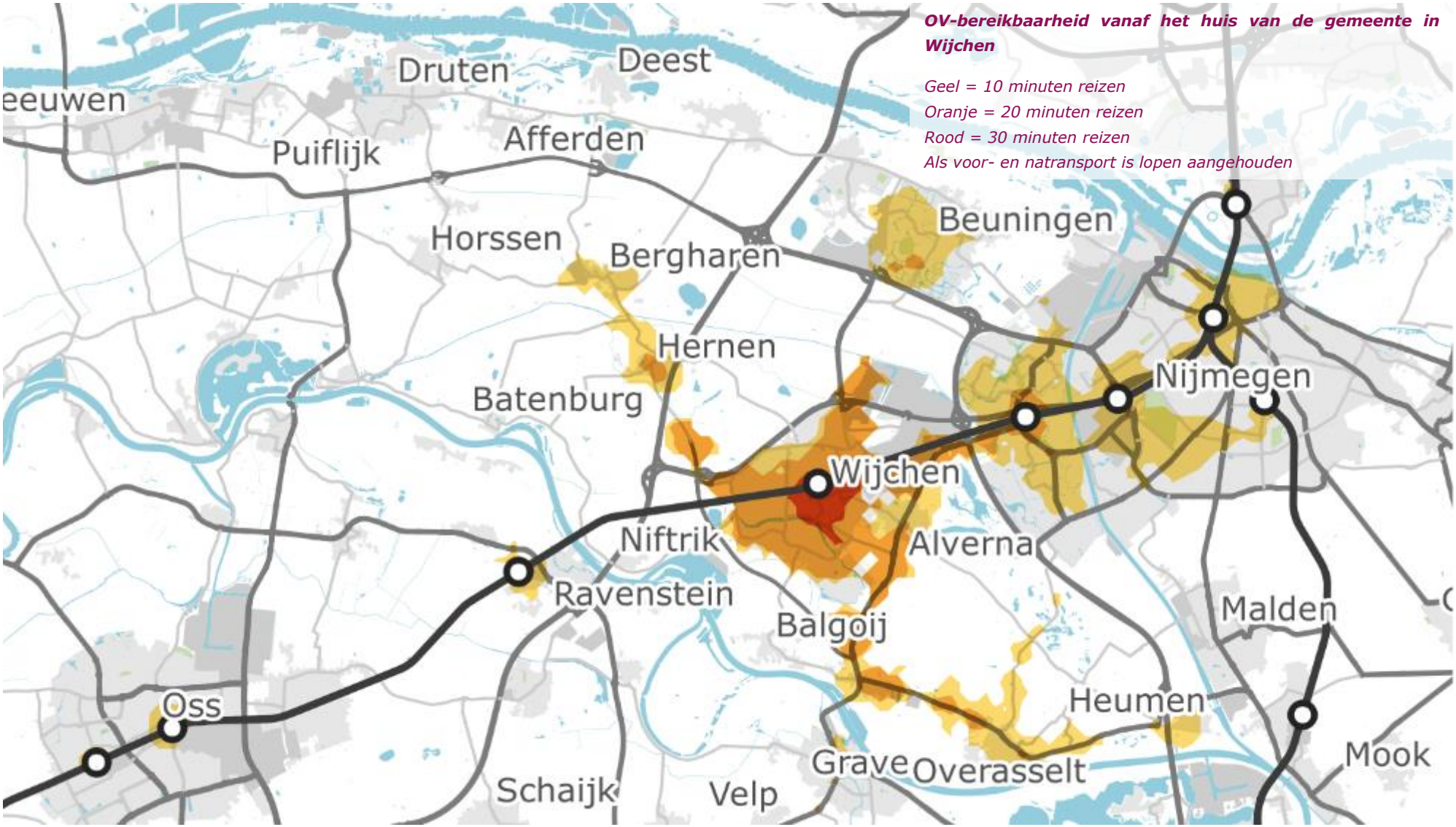


OV-bereikbaarheid vanaf het gemeentehuis in Druten.

Geel = 10 minuten reizen
Oranje = 20 minuten reizen
Rood = 30 minuten reizen
Als voor- en natransport is lopen aangehouden

Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

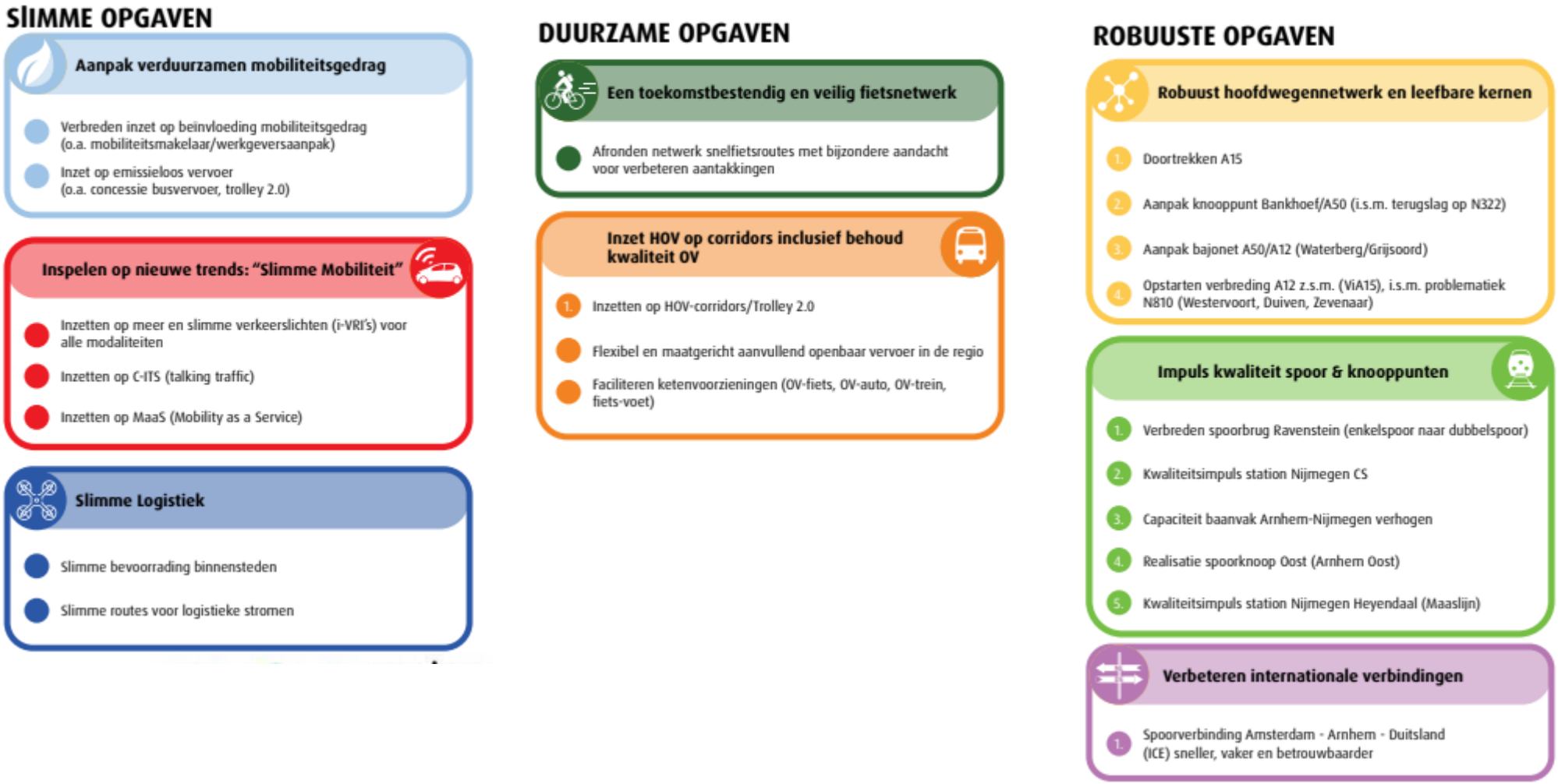


Gemeente Druten

Gemeente Wijchen

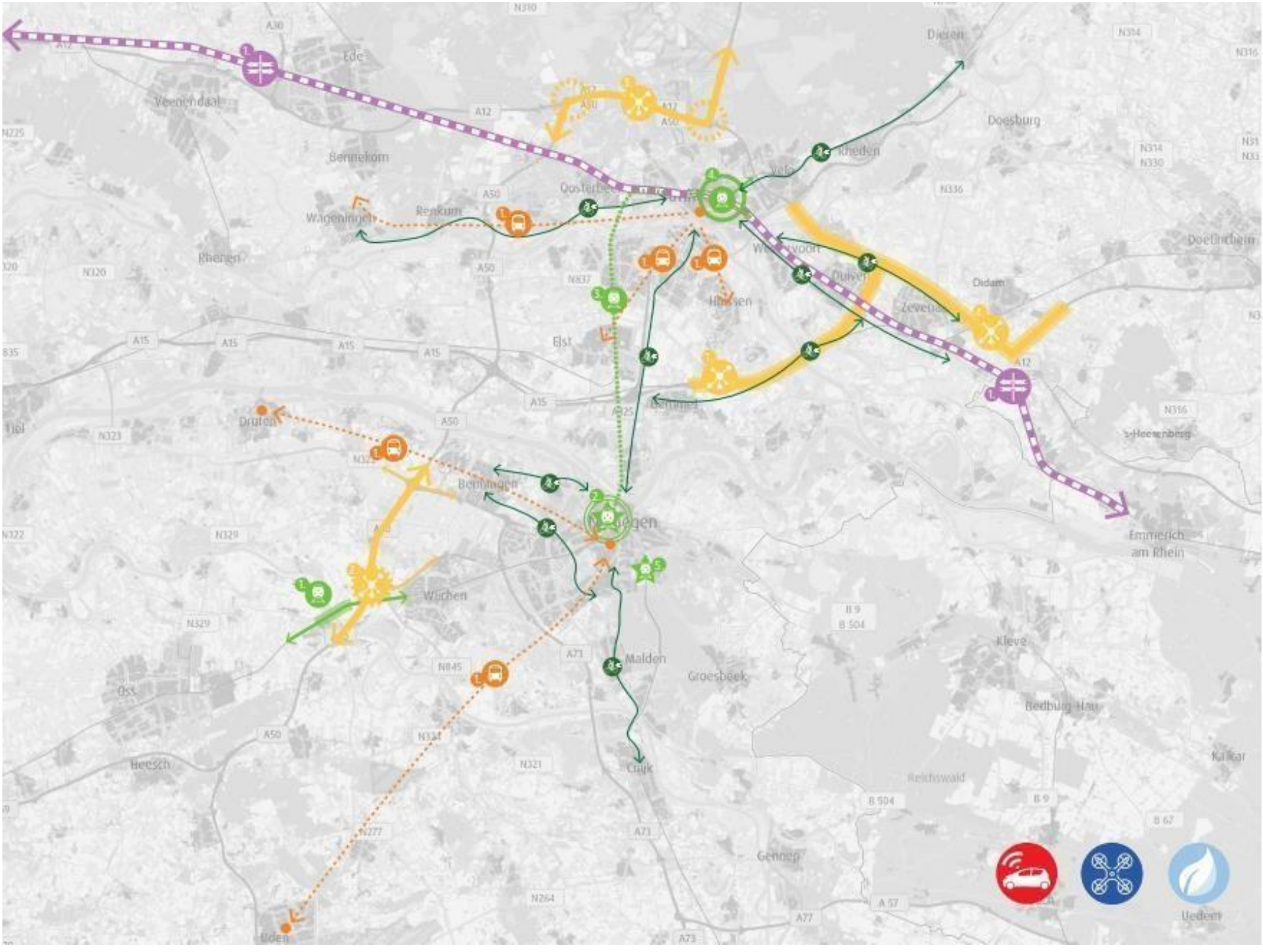
Bijlage V – Regionale bereikbaarheidsopgaven

Zie ook kaartbeeld op de volgende pagina. Bron: Regio Arnhem Nijmegen



Gemeente Druten

Gemeente Wijchen


Ede
Veenendaal
Bennekom
Wageningen
Renkum
Oosterbeek
Arnhem
Velp
Rheden
Doesburg
Didam
Zevenaar
Duiven
Westervoort
Doetinchem
Elst
Huissen
Bemmel
Druten
Beuningen
Nijmegen
Wijchen
Malden
Groesbeek
Cuijk
Oss
Heesch
Uden
Tiel
Kleve
Bedburg-Hau
Kalkar
Emmerich am Rhein
Ubbergen
Reichswald
Genneg
A12
A15
A50
A73
A77
A57
A67
A325
A71
N320
N323
N322
N329
N845
N324
N321
N277
N264
N837
N336
N314
N316
N330
N325
B 9
B 504
B 67

Mobiliteitsvisie Druten en Wijchen

De mobiliteitsvisie bevat 5 speerpunten waarmee we onze ambities verwezenlijken. Deze speerpunten hebben een directe relatie met belangrijke kernpunten van een omgevingsvisie: leefbare, duurzame, (verkeer)veilige, inclusieve ("iedereen kan meedoen") en bereikbare gebieden.

Bereikbaar | Leefbaar | Voor iedereen | Verkeersveilig | Duurzaam

Leefbaar | Verkeersveilig

Verkeersveiligheid als speerpunt

- Zowel feitelijk als gevoelsmatig nog veiliger dan op dit moment
- Inzetten op preventie, educatie en analyse van ongevallen
- Extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- Duurzaam veilig blijft de basis voor ontwerp van de openbare ruimte

Bereikbaar | Voor iedereen | Verkeersveilig | Duurzaam

Bereikbaarheid tussen de kernen

- Bereikbaarheid voor iedereen
- Betere fietsverbindingen
- Goede autobereikbaarheid
- Openbaar vervoer tussen Druten en Wijchen
- Verkeersveiligheid in kernen waar doorgaand (landbouw) verkeer doorheen gaat verbeteren

Bereikbaar | Leefbaar | Duurzaam

Leefbaarheid in de gemeenten

- In grote kernen inzetten op fietser en voetganger
- Voorzieningen blijven goed bereikbaar met auto
- In woonwijken meer ruimte voor voetganger, fietser, groen en verblijfsruimte

Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal

De gemeenten Druten en Wijchen liggen tussen de Maas en de Waal en kenmerken zich door twee grote kernen met daar omheen een landelijk gebied met verschillende natuurgebieden en kleinere kernen. Verder kent het gebied landbouwbedrijven en verschillende bedrijventerreinen.

De mobiliteitsvisie houdt rekening met deze verscheidenheid van gebiedskenmerken. Daarnaast dragen we met de mobiliteitsvisie ook bij aan de (gemeentelijke en bovenliggende) doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke ordening.

Bereikbaar | Voor iedereen | Duurzaam

Verbonden met de regio

- OV en fiets als realistisch alternatief voor de auto
- Verbeteren fiets- en OV-verbindingen
- Voldoende en veilige fietsenstallingen bij OV-haltes en station Wijchen
- Toegankelijke OV-haltes

Leefbaar | Voor iedereen | Duurzaam

Duurzaam verplaatsen tussen Maas en Waal

- Duurzame verplaatsingen binnen de gemeenten stimuleren
- Voor iedereen is een duurzame vervoerswijze beschikbaar in 2030 (elektrische deelauto, deelfiets, openbaar vervoer, etc.)

Raad Informatiebijeenkomst openbaar Wijchen

Dossiernummer	2180
Extern Zaak ID	Z/20/052422
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	4.a
Omschrijving	52422 Verzoek tot principe-besluit windpark Bijsterhuizen
Organisatieonderdeel	domein Fysieke leefomgeving - team Milieu
Eigenaar	Josten, Ron
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	§2 Duurzaamheid
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Burgers, T.T.M. (Titus)
Telefoonnummer steller	088-4327319
E-mail adres steller	r.josten@drutenwijchen.nl

Bijlagen
beslisnota gemeenteraad verzoek tot prinicipe-besluit windpark Bijsterhuizen
Bijlage 0 Brief Wind in Wijchen verzoek tot principe besluit
Bijlage I A Startdocument windpark Bijsterhuizen (13 oktober 2017)
Bijlage I B 20190718 WiW quickscan mer concept v2
Bijlage I Ba Addendum op de quickscan mer WiW v1.0
Bijlage I Projectbeschrijving windpark Bijsterhuizen
Bijlage II Memo afwijking artikel III lid 3 sub c gedragscode (tiphoogte)
Bijlage III Draagvlakpeiling Wind in Wijchen _ verslag draagvlakpeiling 2020-08-28 13_16_10
Bijlage IV Buurtaanbieding Energiepark Bijsterhuizen
Bijlage V Memo financiele bijdrage Windpark Bijsterhuizen

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
College BenW openbaar Wijchen	22 december 2020
Stukken gemeenteraad Wijchen	5 januari 2021
Raad Informatiebijeenkomst openbaar Wijchen	**7 januari 2021**
Commissievergadering Wijchen	14 januari 2021

Raad openbaar Wijchen	28 januari 2021

Voorgesteld besluit

1. In principe medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging en omgevingsvergunning voor de realisatie van een windmolenpark ten noordwesten van het bedrijvenpark Bijsterhuizen;
2. eenmalig af te wijken van de maximale tiphoogte zoals vastgelegd in artikel III lid 3c van de Gedragscode Windenergie in Wijchen.
3. in te stemmen met het verzoek aan Gedeputeerde Staten de bevoegdheid voor de ruimtelijke besluitvorming over te dragen aan de gemeenteraad van Wijchen.

Openbaar Zaaknummer: 52422

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: verzoek tot principe-besluit windpark Bijsterhuizen

Voorgesteld besluit
de Gemeenteraad besluit:

1. In principe medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging en omgevingsvergunning voor de realisatie van een windmolenpark ten noordwesten van het bedrijvenpark Bijsterhuizen;
2. eenmalig af te wijken van de maximale tiphoogte zoals vastgelegd in artikel III lid 3c van de Gedragscode Windenergie in Wijchen.
3. in te stemmen met het verzoek aan Gedeputeerde Staten de bevoegdheid voor de ruimtelijke besluitvorming over te dragen aan de gemeenteraad van Wijchen.

Aanleiding
Sinds 2014 werkt Wind in Wijchen (WiW) aan de voorbereiding van een windmolenpark ten noord-westen van het bedrijvenpark Bijsterhuizen, parallel aan de Nieuwe Wetering op de grens met de gemeente Beuningen. Het windpark bestaat uit 3 turbines in een lijn-opstelling, met een gezamenlijk vermogen van 10-12MW.

WiW heeft haar plannen ontwikkeld overeenkomstig de Gedragscode Windenergie in Wijchen. Dat wil zeggen dat de voorgeschreven stappen met bijbehorende communicatie en documenten uit deze gedragscode zijn gevolgd. Na een voorbereidingstijd van ruim een jaar in de eerste fase heeft WiW op 13 oktober 2017 een principeverzoek ingediend. Op dit verzoek heeft uw college op 5 januari 2019 een positief besluit genomen en is, in lijn met de gedragscode, de tweede fase gestart. Sinds begin 2019 heeft WiW met de directe omgeving, de gemeente en andere stakeholders deze tweede fase doorlopen met inachtneming van artikelen uit de derde fase (exploitatiefase). WiW is nu klaar om de planologische procedure in te gaan.

Eerdere besluiten

Datum	**Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)**
4 februari 2016	Raadsbesluit Gedragscode Windenergie in Wijchen
28 oktober 2018	Samen naar een duurzaam Wijchen, een energieplan op hoofdlijnen
5 januari 2019	Principe-besluit B&W medewerking aan vervolgfasen van de Gedragscode Windenergie Wijchen

Gewenst resultaat
De raad te besluiten om eenmalig af te wijken van de maximale tiphoogte en de bevoegdheid voor de benodigde ruimtelijke procedure over te laten dragen door Gedeputeerde Staten aan de raad.

Argumenten

1.1. Grote bijdrage aan de (inter)nationale, regionale en lokale energietransitie
Uit de ondertekening van het Klimaatverdrag van Parijs en het Nationaal Klimaatakkoord vloeit ook voor Nederlandse gemeenten een aanzienlijke opgave voort van 49% CO2 reductie vóór 2030. Dit is bekrachtigd met het Gelders Energieakkoord en door de raad bij vaststelling van "Samen naar een duurzaam Wijchen, een energieplan op hoofdlijnen". Realisatie van het windpark Bijsterhuizen is expliciet opgenomen in het energieplan en draagt voor een groot deel bij aan de energietransitie en de uitvoering van het energieplan. Realisatie van het windpark levert meer dan 10 MW opgesteld windvermogen op (opbrengst van gemiddeld 30.000 MWh per jaar). Dit staat gelijk aan elektriciteitsverbruik van meer dan 8.000 huishoudens of duurzame opwek op 34 ha zonnepark. Ook in het kader van de Regionale Energiestrategie draagt dit project aanzienlijk bij aan het Wijchens bod tot 2030 en wat betreft netcapaciteit aan een betere balans tussen zon- en windenergie.

1.2. Wind in Wijchen heeft de Gedragscode Windenergie in Wijchen bijna geheel gevolgd
Wind in Wijchen heeft na de vaststelling van de Gedragscode Windenergie in Wijchen begin 2016 verder gewerkt aan het uitwerken van haar plannen conform de gedragscode. Het voorgeschreven participatietraject met direct omwonenden binnen een straal van 1.000 meter van de geplande turbines is volledig gevolgd. In Bijlage I en I A zijn de resultaten hiervan opgenomen. Alleen op het onderdeel van de maximale tiphoogte vraagt Wind in Wijchen de raad af te wijken van de gedragscode.

1.3. Afwijking gevraagd op tiphoogte windturbine (artikel III lid 3 sub c)
In bijlage II (Memo- afwijking artikel III lid 3 sub c gedragscode) is aannemelijk gemaakt waarom de raad wordt verzocht af te wijken van de gedragscode en een hogere tiphoogte van maximaal 185 meter toe te staan. De huidige subsidiebedragen zijn gebaseerd op turbines die groter zijn dan de 150 meter tiphoogte. Op basis van de huidige subsidiebijdragen is een project met een tiphoogte van 150 meter in Wijchen derhalve niet rendabel te exploiteren. Deze ontwikkeling was niet te voorzien bij vaststelling van de Gedragscode door de raad in 2016.

1.4. Er is voldoende draagvlak onder de direct omwonenden
De gedragscode kent een belangrijke voorwaarde in de tweede fase namelijk dat bij 2/3 van de direct omwonenden draagvlak bestaat voor het initiatief. Wind in Wijchen heeft een draagvlakpeiling gedaan (zie bijlagen III en IV). Binnen een straal van 1.000 meter van het project zijn 25 huishoudens benaderd per brief met een vragenformulier. Van de 25 huishoudens heeft 88% de peiling ingevuld. 64% daarvan ging akkoord met het plan en 36% stemde tegen. Hiermee is volgens de initiatiefnemer aangetoond dat er voldoende draagvlak is voor het plan. Wij kunnen instemmen met deze conclusie.

1.5. Op basis van verkennend ruimtelijk en milieuonderzoek is het initiatief uitvoerbaar
In de Quickscan MER (bijlage I B) en het addendum van 7 december 2020 (bijlage I Ba) zijn de varianten, die in een ontwerpatelier zijn gepresenteerd en het huidige ingediende initiatief onderzocht op een eerste haalbaarheid op milieu- en

ruimtelijke ordeningsaspecten waaronder geluid, slagschaduw en externe veiligheid. Hieruit komt naar voren dat windmolens op de onderzochte locaties haalbaar zijn. De definitieve onderzochte varianten voor de windturbineopstelling staan nog niet vast, maar vormen wel een goede basis voor een verder vervolgtraject. Ten behoeve van de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening zullen vervolgonderzoeken voor de relevante aspecten op basis van de uiteindelijke opstelling moeten plaatsvinden.

1.6. *Marktconforme revenuen voor gemeente, omwonenden en de Wijchense gemeenschap (Bijlage V)*
De financiële bijdrage aan de gemeente en gemeenschap vanuit het windpark Bijsterhuizen bedraagt over de gehele levensduur van het windpark € 2.619.994. Een kleine 40% (€ 1.025.000) zal aan de gemeente Wijchen worden afgedragen (leges, OZB en AOK) en het resterende deel aan de direct omwonenden (planschadecompensatie, participatie, eigen stroom, windbonus) en de Wijchense gemeenschap (participatie, gebiedsfonds). Wij constateren dat de revenuen en bestemmingen conform de gedragscode zijn en marktconform.

Tegenargumenten en risico's

1.1. *Op 3 december 2020 heeft de raad een voorkeursrecht gevestigd op de percelen behorende bij Wilhelminalaan 60 in Wijchen ten behoeve van een onderzoek naar de uitbreiding van het bedrijventerrein "Bijsterhuizen"*
Op een deel van deze percelen zijn ook de windmolens beoogd. Beide ontwikkelingen, het windpark enerzijds, en de uitbreiding van Bijsterhuizen anderzijds kunnen elkaar versterken en naast elkaar bestaan. Tegelijkertijd dient ook goed in beeld te zijn wat de belemmeringen over en weer kunnen zijn voor het behalen van de beleidsdoelen van de energietransitie en de economische ontwikkelingen. Om dit in beeld te brengen, voert de gemeente aanvullend onderzoek uit naar de gevolgen over en weer van de uitbreiding van het bedrijventerrein op het plaatsen van de windmolens. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening. Op dit moment is alleen het initiatief voor een windpark van 3 windmolens onderdeel van de besluitvorming.

1.2. *Windpark Bijsterhuizen is de eerste stap in het vergezicht Energielandschap Bijsterhuizen*
De 3 windturbines maken onderdeel uit van het voornemen van WiW om een groter duurzaam energiesysteem met zonnepanelen en slimme opslag van energie in batterijen en waterstof te realiseren op Bijsterhuizen. Diverse bijlagen gaan hier op in. Een dergelijk energielandschap is uniek in onze regio en zou een eventuele uitbreiding van het bedrijventerrein kunnen versterken. Maar zoals hierboven benoemd moeten wij eerst in beeld brengen wat de gevolgen over en weer zijn van de voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein op een eventueel in fasen te realiseren energielandschap.

1.3. *Gedeputeerde Staten zijn in beginsel verplicht een inpassingsplan vast te stellen als de raad niet mee wil werken aan het initiatief*
Op grond van de Elektriciteitswet 1998 zijn Gedeputeerde Staten bevoegd gezag voor de ruimtelijke besluitvorming bij windmolenprojecten met een

energieopwekking tussen 5-100 MW. De raad kan Gedeputeerde Staten verzoeken om deze bevoegdheid over te dragen. Wanneer de raad besluit om dit niet te doen, zijn Gedeputeerde Staten in beginsel verplicht om ten behoeve van het initiatief een Provinciaal inpassingsplan (PIP) vast te stellen. Gedeputeerde Staten kunnen alleen op grond van ruimtelijke argumenten medewerking weigeren. In geval van een PIP, verliest de gemeente de regie over de ruimtelijke ontwikkeling van het betreffende gebied.

1.4. De gemeenteraad houdt vast aan de maximale tiphoogte uit de Gedragscode
Mocht uw raad besluiten dat de maximale tiphoogte 150 meter blijft zoals in de Gedragscode is vastgelegd dan volgt hieruit dat de initiatiefnemers het plan niet meer rendabel kunnen uitvoeren. In dat geval kunnen de initiatiefnemers vervolgens Gedeputeerde Staten verzoeken een PIP vast te stellen.

1.5. Een minderheid van omwonenden is tegen het plan
Uit de draagvlakpeiling komt naar voren dat één-derde van de omwonenden tegen het plan is. Zij benadrukken de eventuele gezondheidsrisico's die op termijn kunnen optreden en vinden ook dat de compensatie onvoldoende is. Draagvlak kan toenemen als de gezondheidsrisico's met name rondom geluid goed worden belicht en de compensatie verbetert door het gebruik van hogere turbines (en dus een hogere opbrengst).

Financiële gevolgen

Vooralsnog zijn er in dit traject geen directe financiële gevolgen voor de gemeente. Voor de intake en behandeling van de ruimtelijke procedure en omgevingsvergunning wordt voldoende capaciteit vrijgemaakt en zullen te zijner tijd de gebruikelijke legeskosten in rekening worden gebracht

Communicatie

Via huis-aan-huis blaadjes, social media en andere gebruikelijke gemeentelijke kanalen worden de buurgemeenten, inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties geïnformeerd over het principe verzoek van Wind in Wijchen en het besluit van de gemeenteraad.
Na behandeling in de gemeenteraad zal het besluit en inhoud worden medegedeeld aan de buurgemeenten en de leefbaarheidsgroepen, die betrokken zijn geweest bij het opstellen van de gedragscode.
Met Wind in Wijchen is afgestemd dat zij de omwonenden informeren.

Uitvoering of Vervolgstappen

Bij een positief besluit van de raad zal het college van B&W namens de raad een brief sturen aan Gedeputeerde Staten met het verzoek de bevoegdheid voor de ruimtelijke besluitvorming over te dragen aan de raad.

Geheimhouding:

Niet van toepassing.

Openbaar Zaaknummer: 52422

Voorstel
Advies

De teams Milieu, Gebiedsinrichting, Economische Zaken, Juridische Advisering Fysieke Leefomgeving adviseren:

1. In principe medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging en omgevingsvergunning voor de realisatie van een windmolenpark ten noordwesten van het bedrijvenpark Bijsterhuizen;
2. eenmalig af te wijken van de maximale tiphoogte zoals vastgelegd in artikel III lid 3c van de Gedragscode Windenergie in Wijchen.
3. in te stemmen met het verzoek aan Gedeputeerde Staten de bevoegdheid voor de ruimtelijke besluitvorming over te dragen aan de gemeenteraad van Wijchen.

Bijlagen:

Bijlage 0	Brief Wind in Wijchen verzoek tot principe-besluit
Bijlage I	Projectbeschrijving Windpark Bijsterhuizen
IA	Startdocument windpark Bijsterhuizen
IB	Quick scan m.e.r. Windpark Bijsterhuizen
IBa	Addendum bij Quick scan m.e.r. Windpark Bijsterhuizen
Bijlage II	Memo- afwijking artikel III lid 3 sub c gedragscode
Bijlage III	Draagvlakpeiling Energiepark Bijsterhuizen (verslag draagvlakpeiling)
Bijlage IV	Buurtaanbieding Energiepark Bijsterhuizen
Bijlage V	Memo financiële bijdrage Windpark Bijsterhuizen

Gemeente Wijchen
T.a.v. College van burgermeesters en wethouders

Wijchen 26 oktober 2020

Betreft: verzoek tot het nemen van een principebesluit Windpark Bijsterhuizen

Geachte college,

Met deze brief vraagt Wind in Wijchen uw college en de raad een principebesluit te nemen om mee te werken aan een procedure voor bestemmingsplanwijziging en een omgevingsvergunning voor het windpark Bijsterhuizen. Sinds 2014 werkt de organisatie Wind in Wijchen (WiW) aan de voorbereiding van een windpark bij Bijsterhuizen dat een wezenlijk onderdeel zal gaan vormen van een voorgenomen toekomstig Energielandschap ten Noord-westen van het bedrijvenpark Bijsterhuizen, parallel aan de Nieuwe Wetering op de grens met de gemeente Beuningen. Het gaat om 3 turbines in een lijn-opstelling (opgesteld vermogen van 10-12MW).

Wind in Wijchen heeft de afgelopen jaren tevens gebruikt om een energy-community op te bouwen rondom dit project bestaande uit inwoners, bedrijven en coöperaties uit de gemeente Wijchen. Het eigendom en zeggenschap zullen lokaal worden vormgegeven via een combinatie van coöperatief eigendom, lokaal privaat eigendom en een lokale Crowdfunding.
Het windpark vormt onsinziens de eerste stap in de verwezenlijking van het Energielandschap bij Bijsterhuizen.

Achtergrond van het principe-verzoek
Het verzoek dat we nu bij u indienen ziet toe op het volgende: Conform de Elektriciteitswet art 9f lid 1 is niet de gemeente Wijchen maar de provincie Gelderland het bevoegd gezag voor ruimtelijke procedures voor het beoogde windpark. Op 14 jan 2020 is met de provincie afgestemd dat de bevoegdheid tot het aanpassen van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunning gedelegeerd kan worden aan de gemeente Wijchen onder de voorwaarde dat uw raad een positieve grondhouding aanneemt tegenover het project. Dit kan worden gedaan via een principebesluit door uw raad. Op 12 maart hebben we uw raad geïnformeerd waarin een aantal vragen zijn opgeworpen. In de bijlagen bij dit verzoek gaan we daar verder op in.

De gedragscode windenergie in Wijchen bijna in zijn geheel gevolgd
Om dit project te realiseren doorlopen we de stappen van de gedragscode windenergie in Wijchen die op 4 februari 2016 door uw raad is aangenomen. De gedragscode is leidend geweest in de voorbereiding van het windpark. Na een voorbereidingstijd van ruim een jaar in de eerste fase heeft WiW op 13 oktober 2017 een principeverzoek ingediend conform de bovengenoemde gedragscode. Op dit verzoek heeft uw college op 5 januari 2019 een positief besluit genomen en is, in lijn met dezelfde gedragscode, de tweede fase gestart. Sinds begin 2019 hebben we met de directe omgeving, de gemeente en andere stakeholders deze tweede fase doorlopen.
Tot op heden hebben we de gedragscode gevolgd, het is echter niet aannemelijk dat we het project in zijn geheel in lijn met de gedragscode kunnen volbrengen. Het gevraagde besluit ziet mede op afwijkingen van de gedragscode op punten waar deze niet mogelijk is gebleken in de praktijk of niet meer in lijn is met de stand van de techniek.

Het verzoek nader toegelicht

Het principeverzoek van Wind in Wijchen voor het windpark Bijsterhuizen betreft het innemen van een principe standpunt dat bestaat uit de volgende elementen:

- *Een principebesluit over medewerking aan de realisatie van 3 turbines langs de Nieuwe wetering in de gemeente Wijchen zoals verder uitgewerkt in bijlage 1.*
- *Een standpunt in te nemen ten aanzien van een afwijking op de gedragscode windenergie van de gemeente Wijchen op artikel III lid 3c ten aanzien van de maximale tiphoogte. In afwijking van dit artikel een turbine met een maximale tiphoogte van 180m mogelijk te maken, verder onderbouwd in bijlage 2*
- *Kennis te nemen van de draagvlakpeiling uitgevoerd onder de direct omwonenden zoals opgenomen in de gedragscode wind in de gemeente Wijchen en hieraan een conclusie te verbinden conform artikel IV lid 7 en lid 8. De draagvlakpeiling is opgenomen in Bijlage 3*
- *Kennis te nemen van het buurtaanbod waaraan Wind in Wijchen en de buurt zich committeren om te komen tot een minnelijke regeling tussen de direct omwonenden en Wind in Wijchen en tussen de bredere gemeenschap in Wijchen en Wind in Wijchen. Het buurtaanbod is opgenomen in bijlage 4. Het buurtaanbod ziet op de financiële en niet financiële convenanten uit de gedragscode aangevuld met additionele afspraken tussen de direct omwonenden en Wind in Wijchen*
- *Kennis te nemen van de financiële afdrachten die het windpark Bijsterhuizen aan de gemeenschap in Wijchen.*

Het principebesluit opent de procedure om te komen tot een aanvraag van een bestemmingsplanwijziging en een omgevingsvergunning. Vervolgens dient u een verzoek aan de provincie Gelderland te doen de bevoegdheid te delegeren aan de gemeente Wijchen. Dit kan tegelijk met de voorbereidingen om te komen een raadsbesluit voor coördinatie van de bestemmingsplanwijziging en de omgevingsvergunning.

Dit zijn vervolgbesluiten op dit principeverzoek en kunnen de door de gemeente worden genomen nadat de bevoegdheid is overgedragen.

Deze brief en de bijlagen vormen gezamenlijk het verzoek, we verzoeken u om dit integraal te beschouwen.

Met vriendelijke groet

Namens Wind in Wijchen
Pim de Ridder

Gevoegde bijlagen:

1. Initiatief-plan Windpark Bijsterhuizen
2. Notitie ten aanzien van de tiphoogte en turbinekeuze
3. Draagvlakpeiling onder direct omwonenden
4. Buurtaanbod Wind in Wijchen
5. Notitie bijdrage lokale economie windpark Bijsterhuizen

Wind en Zon op Bijsterhuizen

- Verslag initiatieffase in kader van Gedragscode

Wind in Wijchen
3 oktober 2017

INHOUDSOPGAVE

1 VOORNEMEN 3

2 ZOEKGEBIED 4

3 CONSULTATIES 6

3.1 Globaal draagvlak 6

3.2 Directe omgeving 6

3.3 Gemeente 7
3.3.1 Ambtelijke voorbereiding 7
3.3.2 Bestuurlijk overleg 8

3.4 Conclusie 8

4 TECHNISCHE UITGANGSPUNTEN 9

5 VERKENNINGEN 12
5.1.1 Windenergie 12
5.1.2 Zonne-energie 13

6 PRINCIPEBESLUIT 10

7 VERVOLGSTAPPEN 11

BIJLAGEN:

I. Quickscan ruimtelijke mogelijkheden wind in de gemeente Wijchen (11 feb 2014)
II.
   a. Verkenning mogelijkheden windenergie op Bijsterhuizen (Greeneffect)
   b. Bosch en Van Rijn verkenning windenergie op Bijsterhuizen (wordt door gemeente Wijchen separaat aangeleverd)
III. Gespreksverslag ronde tafel bijeenkomst (31 januari 2017)
IV. Analyse 2 vs 3 turbines langs de Wetering (Lagerwey 31 maart 2017)

1 Voornemen

Begin 2014 is Wind in Wijchen BV (WIW) begonnen met de voorbereiding van een windproject in het zoekgebied Bijsterhuizen. Dit betrof aanvankelijk de ontwikkeling van drie turbines langs de Schoenaker in de gemeente Wijchen. In een ruimtelijke quickscan kwam deze locatie naar voren als kansrijk[1]. Daarna zijn er drie belangrijke ontwikkelingen geweest:

1. De gemeente Wijchen heeft haar klimaatbeleid geformuleerd (energieneutraal in 2040), raadsbesluit
2. De gedragscode windenergie is door de gemeenteraad aangenomen (feb 2016)
3. Op basis van gesprekken met de omgeving hebben we gezocht naar een alternatief in het plangebied. Dit hebben we gevonden langs de Nieuwe Wetering.

Het voornemen van WIW bestaat uit het realiseren van een wind- en zonnepark langs de Nieuwe Wetering, aansluitend aan bedrijventerrein Bijsterhuizen. Het windpark krijgt uit drie turbines van 2,5MW met een tiphoogte van 150m. Het zonnepark bestaat uit maximaal 7,5MWp en wordt aangesloten op dezelfde netkabel.

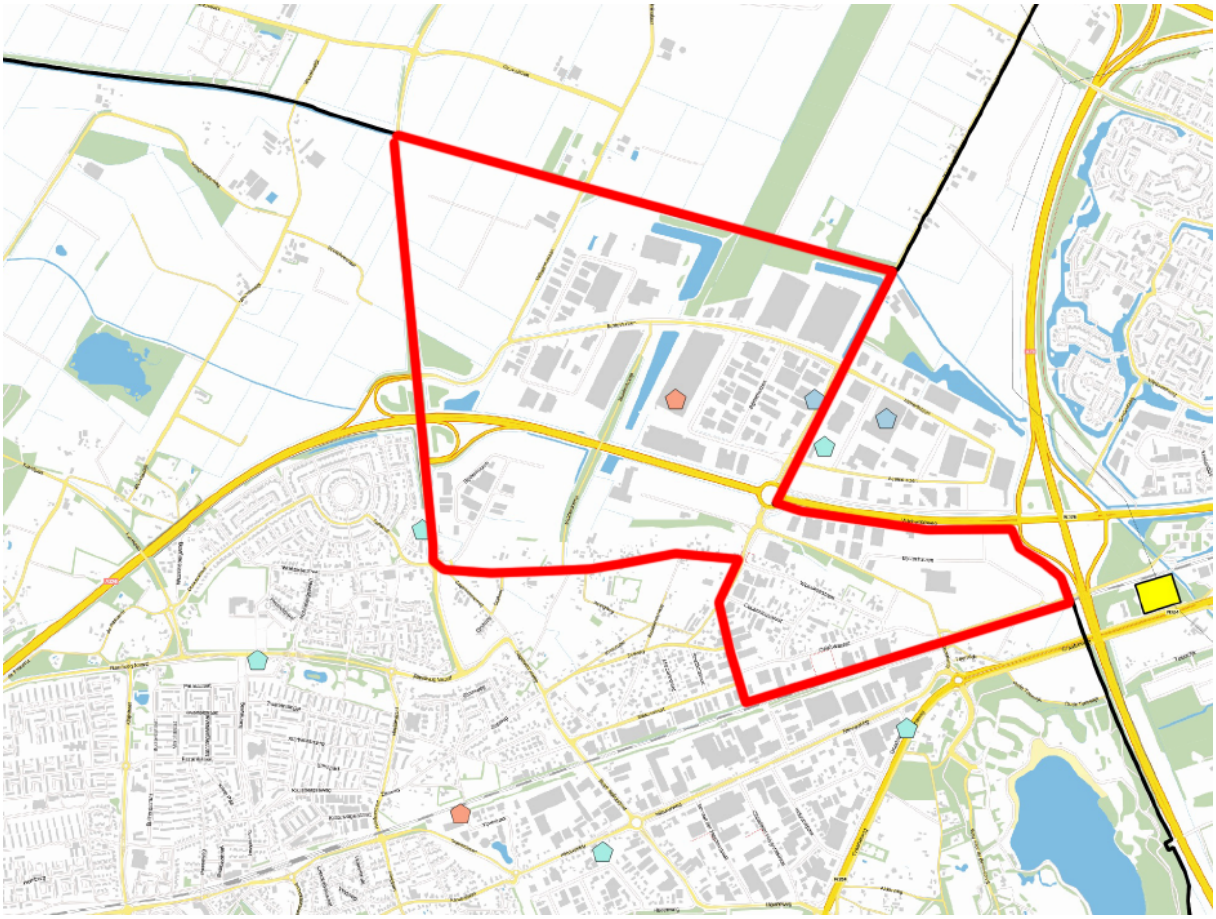
De verwachte bijdrage aan de Wijchense energietransitie is 20,4 GWh windstroom en 6,9 GWh zonnestroom. Samen is dit 98 TJ. Dit is ruim 6% van de gemeentelijke opgave voor duurzame energieopwekking zoals gedefinieerd in de routekaart.

[1] Rapport HaskoningDHV 11 februari 2014, zie bijlage I

2 Zoekgebied

WiW heeft als zoekgebied bedrijventerrein Bijsterhuizen en directe omgeving. Uit de quickscan die op 6 mei 2014 in de gemeenteraad van de gemeente Wijchen is besproken blijkt dat deze locatie technische en juridische mogelijkheden biedt voor de realisatie van een windpark. De quickscan is opgenomen als Bijlage I.

Het zoekgebied omvat bedrijventerrein Bijsterhuizen en de nabij gelegen gronden tussen de Schoenaker, de Wetering, de gemeentegrens en de Woeziksestraat. Dit gebied is aangeduid in afbeelding 1.

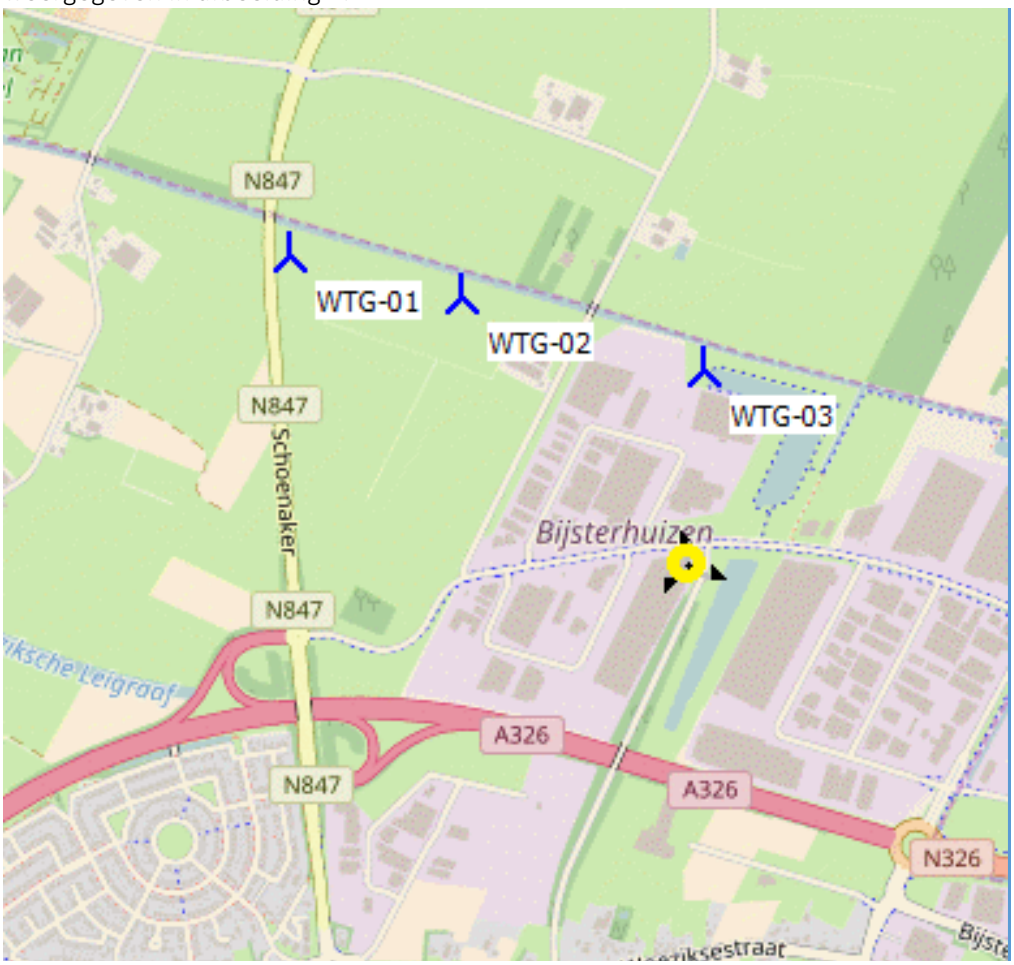


Afbeelding 1 zoekgebied windenergie, Wind in Wijchen

WIW (opdracht aan Greeneffect) en de gemeente Wijchen (opdracht aan Bosch en Van Rijn) hebben beide opdracht gegeven om de mogelijkheden voor windturbines op het bedrijventerrein in kaart te brengen. Deze studies concluderen allebei dat er vanwege gasleidingen, bebouwing en BEVI-bedrijvigheid geen mogelijkheden zijn op het bedrijventerrein zelf. De studies zijn opgenomen als bijlage IIa en IIb [*noot: na vrijgave door gemeente]*.

Aan de randen van Bijsterhuizen zijn wel mogelijkheden. Er is een lijnopstelling mogelijk langs de Schoenaker (drie turbines) of haaks op de Schoenaker langs de Wetering (drie turbines). Theoretisch is een combinatie ook een optie. In lijn met de Gedragscode is de tiphoogte maximaal 150 meter.

Uit consultatie in de omgeving van het project blijkt dat een opstelling langs de Wetering de voorkeur heeft boven de opstelling langs de Schoenaker. De opstelling langs de Wetering is schetsmatig weergegeven in afbeelding 2.



Afbeelding 2 werkvariant opstelling Wetering

Met de eigenaar van de grond langs de Wetering heeft WiW afspraken gemaakt voor het gebruik van de grond. De eigenaar van de grond is mede-eigenaar van WIW.

3 Consultaties

Om inzicht te krijgen in het standpunt van (direct) omwonenden over het initiatief is WIW met hen in gesprek gegaan. In dit hoofdstuk, met als werktitel *consultaties*, gaan we hierop in.

Wind in Wijchen heeft zich in de periode januari 2014 tot nu vooral geconcentreerd op overleg met de directe omgeving, Woezik en de gemeente Wijchen. Ook hebben we gesproken met de Gasunie, Rijkswaterstaat en het Waterschap. In de beginperiode hebben we voorlichtingsavonden georganiseerd voor alle inwoners van de gemeente Wijchen. Op de duurzaamheidsmarkten van 2014 en 2017 heeft WiW het voornemen publiekelijk gepresenteerd.

3.1 Globaal draagvlak

Om het globale draagvlak voor het project in kaart te brengen heeft Wind in Wijchen in de periode juni 2014 tot oktober 2016 een aantal studies laten uitvoeren en is vooral in gesprek geweest. Een bloemlezing van de activiteiten:

- Algemene en openbare informatiebijeenkomsten in Sterrebosch (12 juni 2014) en Zaal Verploegen (14 juni 2014)
- Het laten uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek (Pondera, 23 juni 2014)
- Een eerste ronde keukentafelgesprekken (najaar 2015)
- Onderzoek naar de alternatieve mogelijkheden in het zoekgebied Bijsterhuizen (Greeneffect, 2015/2016 en de gemeente Wijchen in 2017)
- Fotovisualisaties voor twee opstellingen (Solidwinds, 8 april 2016)
- Gesprekken met direct omwonenden op basis van fotovisualisaties (zomer 2016)
- Tweede en derde ronde keukentafelgesprekken (najaar 2016)
- Excursie naar Windpark Nijmegen-Betuwe (5 en 6 november 2016)
- Geluid- en slagschaduwstudies voor de aangepaste opstelling (Bosch en Van Rijn)
- Buurtgesprek op 30 januari 2017 in zaal Verploegen met direct omwonenden, initiatiefnemers en gemeente Wijchen (wethouder en ambtenaar). In deze bijeenkomst is geconcludeerd dat bewoners behoefte hebben aan het beter in beeld brengen van de gevolgen van een mogelijk windpark in hun omgeving. Een verslag van deze bijeenkomst is bijgevoegd als bijlage III
- Presentatie van het project op de duurzaamheidsmarkt op 30 april 2017
- Verschillende artikelen in De Gelderlander (juni 2014 –september 2017)
- Open inloopavond voor direct betrokkenen, betrokken organisaties en alle geïnteresseerden in het project Wijchenaren) in Zaal Verploegen (3 oktober 2017)

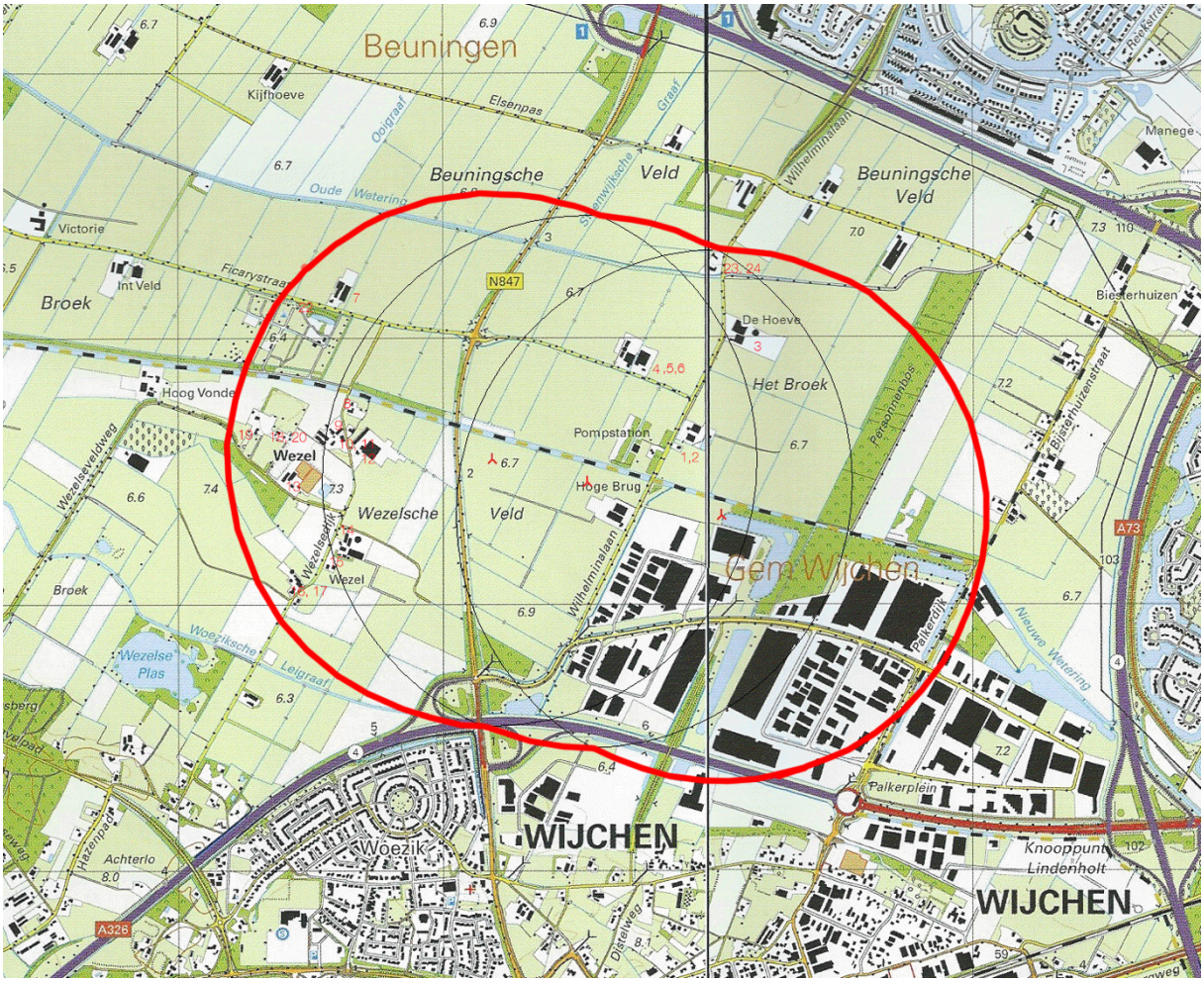
Doel van deze activiteiten was het plan te bekend te maken en te bespreken met de inwoners van Wijchen in het algemeen en de direct omwonenden in het bijzonder. Daarnaast heeft het voor Wind in Wijchen input opgeleverd om het project waar mogelijk aan te passen aan de wensen van direct omwonenden.

Door deze serie aan activiteiten te ondernemen menen we invulling gegeven te hebben aan artikel III.1 en III.2 van de Gedragscode.

3.2 Directe omgeving

Op 6 februari 2016 is de Gedragscode Windenergie door de gemeenteraad van Wijchen aangenomen. Deze gedragscode gaat verder dan de vigerende Nederlandse wetgeving voor het plaatsen van windturbines. Zo vraagt de gedragscode om extra aandacht voor de ‘direct omwonenden’. Direct

omwonenden zijn bewoners van de woningen binnen een straal van 1 km van het geplande windpark. Voor windpark Bijsterhuizen betreft dit woningen in zowel gemeente Wijchen als gemeente Beuningen. Binnen een straal van 1 km bevinden zich 25 woningen, zoals weergegeven in afbeelding 3.



Afbeelding 3 woningen direct omwonenden

3.3 Gemeente

3.3.1 Ambtelijke voorbereiding

Vanaf januari 2014 is er meerdere keren overleg geweest met betrokken ambtenaren van de gemeente Wijchen. De gemeente heeft de gewenste richting aangegeven op basis van duurzaamheids- en ruimtelijke beleidskaders. In de beginperiode hebben we met de gemeente gesproken over mogelijke opstelling langs de Schoenaker.

De gemeenteraad heeft in juni 2014 besloten om een Gedragscode Windenergie op te stellen. Het opstellen hiervan heeft tot eind 2015 geduurd. In deze periode is er weinig formeel overleg geweest, omdat er geen rol was weggelegd voor de initiatiefnemers.

Na het vaststellen van de Gedragscode in februari 2016 is het overleg met de gemeente Wijchen hervat. Het plan van een lijnopstelling langs de Schoenaker is vervangen door het plan voor een

lijnopstelling langs de Wetering. Daarna is meerdere malen formeel overleg geweest over de interpretatie van de Gedragscode. Het dossier is in deze periode ambtelijk overgedragen. Vanaf begin 2014 tot nu heeft WIW de betrokken ambtenaren steeds bijgepraat over de ontwikkelingen. Hiermee hebben we invulling gegeven aan de criteria uit artikel III.1, III.2 en III.4

Het initiatief past in een bredere beleidscontext van de gemeente Wijchen, energieneutraliteit in 2040.

3.3.2 Bestuurlijk overleg

De wethouder voor duurzaamheid, milieu, water, natuur- en landschapsontwikkeling (mw A. Schaap) is in de periode januari 2014 tot op heden verschillende keren bijgepraat door Wind in Wijchen. Hierbij is ingegaan op de technische en ruimtelijke ontwikkelingen van het project in het kader van de Gedragscode. Op 8 juni 2017 is in een gesprek met de huidige portefeuillehouder (dhr T. Burgers) de stand van zaken in de projectvoorbereiding toegelicht.

De laatste bijeenkomst van Wind in Wijchen met de direct omwonenden was 30 januari 2017. Bij deze bijeenkomst was wethouder Schaap aanwezig en zijn de plannen van Wind in Wijchen, de bezwaren van de omwonenden en de vervolgstappen doorgesproken. De notulen van deze bijeenkomst zijn bijgevoegd in bijlage III.

Het overleg met de wethouder heeft met name betrekking op artikel III.4

3.4 Conclusie

Wind in Wijchen heeft het project op verschillende momenten voorgelegd aan (direct) omwonenden. Tijdens openbare bijeenkomsten in juni 2014 en januari 2017 en presentaties op de duurzaamheidsmarkten in 2014 en 2017 konden inwoners van de gemeente Wijchen kennis maken met het project.

Met de direct omwonenden zijn verschillende keukentafelgesprekken gevoerd om het initiatief onder de aandacht te brengen, toe te lichten en input te krijgen. Tijdens de bijeenkomst op 30 januari 2017 kwam naar voren dat er nog veel onduidelijkheden zijn en er daarom meer onderzoek nodig is. De Gedragscode volgend gaat het met name om onderwerpen die in ‘ontwikkel en bouwfase’ (artikel IV) aan de orde komen.

Conclusie: We zijn van mening dat we hiermee aan art III 1., 2. 4 en 6. van de Gedragscode hebben voldaan.

4 Technische uitgangspunten

De Gedragscode schrijft een aantal technische criteria voor. WiW heeft nog geen turbinekeuze gemaakt. Als mogelijke keuze gaan we uit van de Lagerwey L100. Dit is een voor de locatie geschikt type, gelijk aan de turbine gerealiseerd in Windpark Nijmegen-Betuwe.

De Gedragscode heeft vier technische uitgangspunten:

	gedragscode	Lagerwey L100
a. Brongeluid	<105 dB(A)	LW 100 heeft een maximaal brongeluid van 104,0 dB(A)
b. Slagschaduw	stilstandsvoorziening	Stilstandsvoorziening wordt geïnstalleerd
c. Tiphoogte	150	149
d. Opstelling	Geen insluiting	In het ontwerp is geen sprake van insluiting

Conclusie: door de keuze voor de technologie, de inrichting en het ontwerp van het project voldoet het project aan de in artikel III.3 gestelde technische randvoorwaarden.

5 Principebesluit

In dit document presenteert Wind in Wijchen de uitkomsten van het globale draagvlak onderzoek conform Artikel III lid 7. Met de 25 direct omwonenden is meerdere malen gesproken en in meerderheid geven de omwonenden aan dat ze meer informatie nodig hebben om een stem voor of tegen het initiatief te uiten.

Met dit document vraagt Wind in Wijchen de gemeente kennis te nemen van de ontwikkelingen, de acties en de stappen die de onderneming gezet heeft in de voorbereiding van het project. Ook verzoekt WIW de gemeente een principebesluit te nemen over het project conform artikel III lid 8 van de Gedragscode. Wind in Wijchen kan hierna vervolgstappen zetten en acties initiëren conform artikel IV van de Gedragscode.

6 Vervolgstappen

Bij een positief principebesluitbesluit zal WiW voorbereidingen treffen om de ontwikkelfase te starten en conform artikel IV van de Gedragscode initiatief nemen om vervolgstappen te kunnen zetten.

De eerste stap is het in beeld brengen van de impact van het project op de woningwaarde en de eventuele planschade zoals besproken met de direct omwonenden op 30 januari en het organiseren van een ontwerpatelier conform artikel IV.2. We gaan met de direct omwonenden een voorstel ontwikkelen om te komen tot een bewonersplatform (artikel IV.1).

Als deze stappen succesvol doorlopen zijn voeren we een draagvlakpeiling uit (artikel IV. 7) voorafgaand aan het verzoek tot planologische medewerking voor het aanpassen van het bestemmingsplan/aanvraag van de vergunning.

We verwachten deze stappen, na behandeling van de startnotitie in de gemeenteraad in de winter van 2017/2018 te doorlopen.

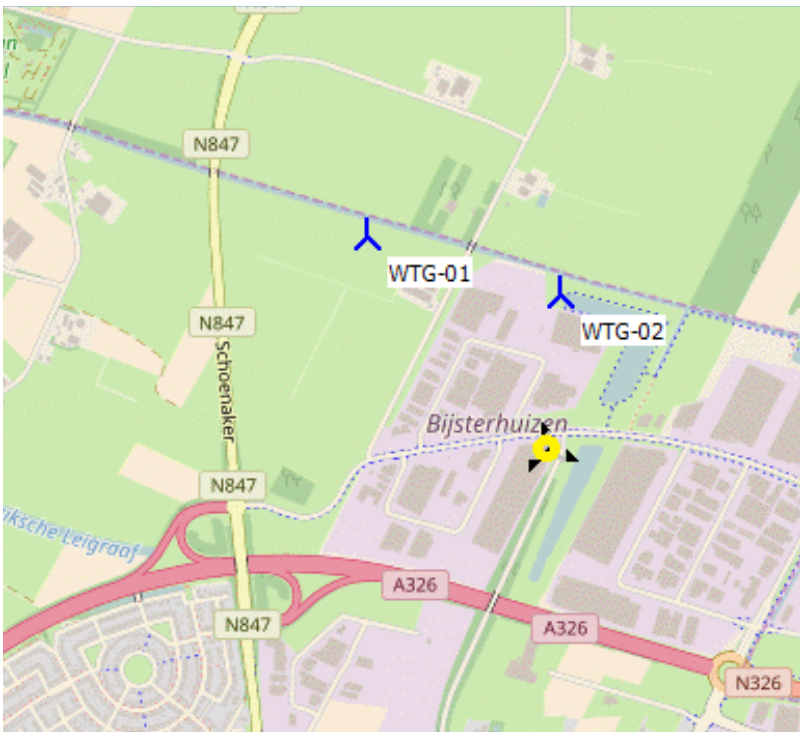
7 Verkenningen

Hoewel dit hoofdstuk formeel geen onderdeel is van het verzoek wil Wind in Wijchen aandacht vragen voor twee mogelijke ontwikkelingen die het project aantrekkelijker kan maken voor de directe omgeving, financieel sterker en een grotere bijdrage kan leveren aan de energietransitie. Het gaat om het anders vormgegeven van het windpark en gebruik maken van de kansen die de netinpassing biedt om het project uit te breiden met grootschalige zonne-energie.

7.1.1 Windenergie

Het plan van Wind in Wijchen gaat uit van drie turbines, dit voldoet aan de Gedragscode. WIW verkent ook de mogelijkheden om twee in plaats van drie turbines te plaatsen. Dit biedt voordelen die we graag willen verkennen in een atelier met de direct omwonenden. Twee grote turbines leveren samen meer vermogen dan drie kleinere turbines en produceren 44% meer elektriciteit. De bijdrage aan de energietransitie is hiermee groter. Een ander voordeel is dat de afstand tot woningen in Wezel groter is. In plaats van 450 meter is de afstand 800 meter. De impact van slagschaduw en geluid op de direct omwonenden is kleiner. En omdat ze langzamer draaien is het beeld van de turbines in het landschap rustiger.

Deze grote turbines voldoen echter in beginsel niet aan artikel III.3 van de Gedragscode, omdat ze zowel brongeluid als tiphoogte overschrijden. WIW heeft de impact van twee grote turbines laten onderzoeken (bijlage IV). Een mogelijke opstelling is weergegeven in afbeelding 4.



Afbeelding 4 mogelijke opstelling grotere turbines

Voordat we hierover in gesprek gaan met direct omwonenden willen we graag kennisnemen van het standpunt van de gemeente (college en raad) hierover. In hoeverre kunnen de technische voorwaarden uit de gedragscode artikel III.3 genuanceerd worden voor een verbeterd project.

.

conclusie: We kunnen voldoen aan de voorwaarden van artikel III 3 van de Gedragscode. Wel vragen we de gemeente om met WIW en de buurt in gesprek te gaan over artikel III 3c. Met niet drie, maar twee turbines die groter zijn, kunnen we een betere inpassing van het project realiseren en een grotere bijdrage leveren aan de energietransitie in Wijchen.

7.1.2 Zonne-energie

Netwerkbeheerder Liander concludeert dat het combineren van wind- en zonne-energie op één aansluiting veel voordelen heeft. De kabel wordt gelijkmatiger belast en optimaal gevuld met energie. Hierdoor gaat minder energie op het net verloren. Door Liander is berekend dat er evenveel zon als wind op de kabel past. Het project van WiW kan worden uitgebreid met 7,5 MWp zonne-energie. Kijkend naar de afstand tot het netinpassingspunt aan de Teersdijk is dit dé kans voor grootschalige zonne-energie in Wijchen.

Om 7,5 MWp aan zonne-energie te realiseren is 8-10ha aan oppervlakte nodig. De waterberging op Bijsterhuizen is geschikt als oppervlakte voor een drijvend zonnepark. Het beschikbare oppervlak van de waterberging is circa 2ha. Het aantal benodigde hectare kan worden uitgebreid met bijvoorbeeld daken van de panden op Bijsterhuizen en grond in de buurt.

De gemeente Wijchen is eigenaar van de waterberging. WiW vraagt de gemeente Wijchen om een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan voor deze uitbreiding van het project.

Bijlagen I Quick Scan

Bijlage IIa belemmeringenkaart Bijsterhuizen (Greeneffect)

Bijlage IIb belemmeringenkaart Bijsterhuizen (Bosch en Van Rijn)

Bijlage III notulen ronde tafelgesprek 30 januari 2017

Bijlage IV vergelijking turbineopties de Wetering

719050
18-07-2019

Quick scan m.e.r.

Windpark Bijsterhuizen

Wind in Wijchen BV (WIW)

Concept v2

Duurzame oplossingen in
energie, klimaat en milieu

Postbus 579
7550 AN Hengelo
Telefoon (074) 248 99 40

Documenttitel	Quick scan m.e.r. Windpark Bijsterhuizen
Soort document	Concept v2
Datum	18-07-2019
Projectnummer	719050
Opdrachtgever	Wind in Wijchen BV (WIW)
Auteur	Noud Maas, Pondera Consult
Vrijgave	Jan-Willem Broersma, Pondera Consult

INHOUDSOPGAVE

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Over dit document	1
1.2	Aanleiding	1
1.3	Het project	2
1.4	Leeswijzer	4
2	**Beleidskaders**	**5**
2.1	Rijk	5
2.2	Provincie Gelderland	9
2.3	Gemeente Wijchen	9
3	**Milieueffecten**	**11**
3.1	Geluid en slagschaduw	11
3.2	Natuur	17
3.3	Landschap	18
3.4	Externe veiligheid en Infrastructuur	22
3.5	Archeologie	25
3.6	Overig	26
4	**Conclusie**	**28**
4.1	Conclusie	28
4.2	Vervolg	28

1 INLEIDING

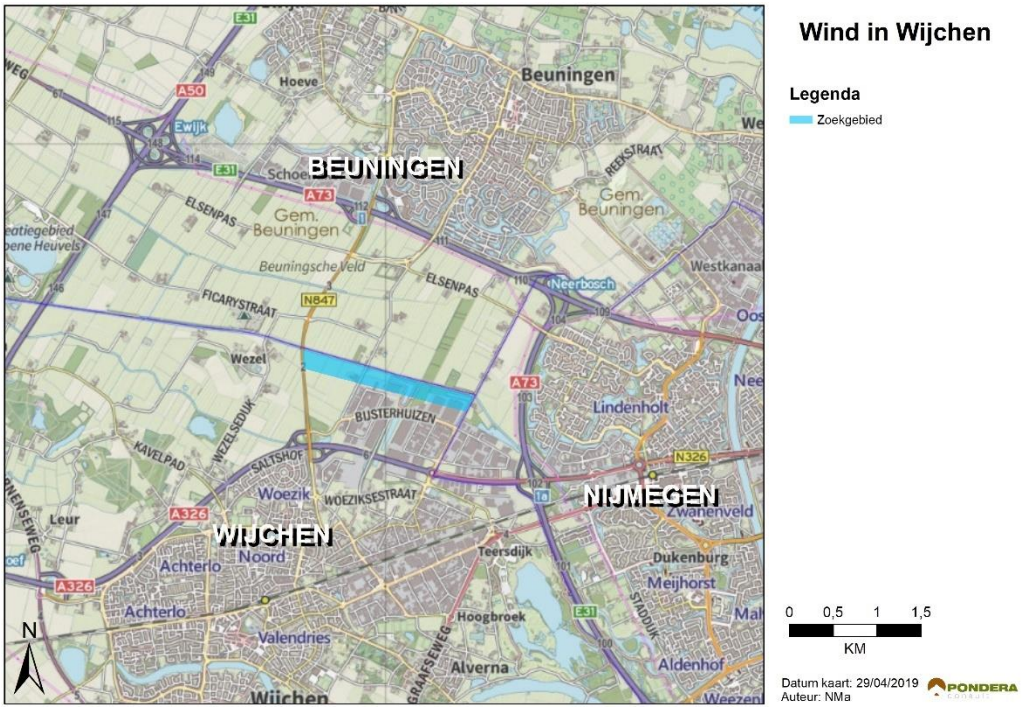
1.1 Over dit document

In februari 2016 is de Gedragscode Windenergie door de gemeenteraad van Wijchen aangenomen. In deze gedragscode wordt veel aandacht besteed aan communicatie en draagvlak bij de ontwikkeling van windenergie in de gemeente. Zo wordt de initiatiefnemer van een windenergieproject geacht een ontwerpatelier voor de direct omwonenden en belanghebbende partijen te organiseren. In een dergelijk atelier worden mogelijke opstellingen en de mogelijke milieueffecten daarvan besproken. Het onderhavige document dient als achtergrondinformatie voor dit ontwerpatelier. In de gedragscode Wind in Wijchen wordt dit de ‘quick scan m.e.r’ genoemd (art. 4, lid 3).

1.2 Aanleiding

Wind in Wijchen BV (WiW), de initiatiefnemer van Windpark Bijsterhuizen, is voornemens een windpark te realiseren in het zoekgebied Bijsterhuizen. Om een goed beeld te krijgen van de haalbaarheid van windenergie in het beoogde gebied is het van belang de locatie te verkennen en de potentiële effecten van een windpark in het gebied inzichtelijk te maken. Onderhavige scan heeft ten doel de haalbaarheid van het gebied voor windenergie in kaart te brengen. In Figuur 1.1 is het zoekgebied van het initiatief weergegeven.

Figuur 1.1 Zoekgebied Wind in Wijchen



Bron: Pondera Consult

1.3 Het project

In het begin van 2014 is Wind in Wijchen BV gestart met de voorbereiding van een windproject ten noorden van Wijchen. In eerste instantie betrof dit een windpark parallel aan de N847 (Schoenaker) tussen Wijchen en Beuningen. In de tussentijd zijn er een aantal belangrijke ontwikkelingen geweest:

1. De gemeente Wijchen heeft in een raadsbesluit aangegeven energieneutraal te willen zijn in 2040;
2. In februari 2016 is de gedragscode windenergie aangenomen door de gemeenteraad.

Bovendien zijn er gesprekken geweest met de omgeving, op basis waarvan de initiatiefnemer een alternatief heeft gezocht in het zoekgebied (zie Figuur 1.1).

Het betreffende alternatief binnen het plangebied is gelegen langs de Nieuwe Wetering. Het voornemen van Wind in Wijchen is om een windpark te realiseren langs de Nieuwe Wetering, aansluitend aan het bedrijventerrein Bijsterhuizen. In de onderhavige scan wordt gekeken naar verschillende mogelijke turbinetypes en -aantallen:

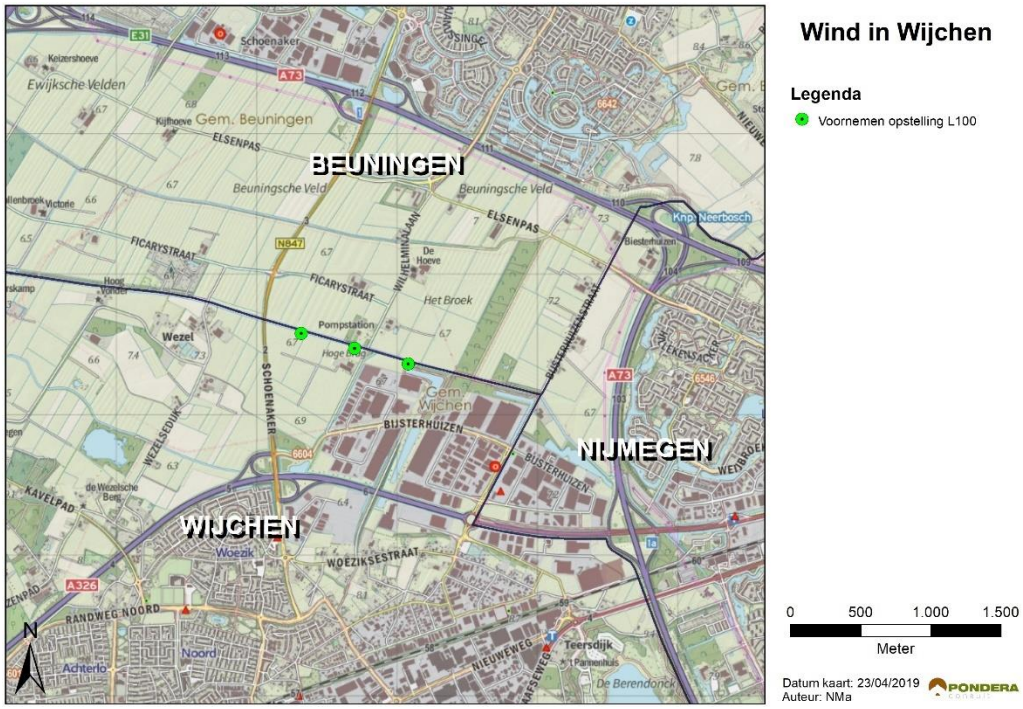
1. Drie Lagerwey L100 2,5MW turbines met een ashoogte van 99 meter (149 meter tiphoogte);
2. Twee windturbines met een rotordiameter tot 149 meter, ashoogtes tot 125 meter en tiphoogtes tot 230 meter.

De eerste optie is gebaseerd op het initiatief van 2014, waarin ook werd uitgegaan van dit type turbine. WiW verkent op dit moment ook de mogelijkheden om twee relatief wat hogere in plaats van drie relatief wat kleinere turbines te plaatsen. Om die reden wordt ook de tweede optie beschouwd in dit rapport. De afmetingen van de windturbines van de eerste optie komen overeen met de windturbines die in Nijmegen-Noord zijn gebouwd, de afmetingen van windturbines van de tweede optie komen overeen met vergelijkbare projecten die in ontwikkeling zijn in de omliggende gemeenten. Deze tweede optie biedt mogelijk voordelen die WiW graag verkent in het werkatelier samen met de direct omwonenden en andere belanghebbenden.

Om de effecten in beeld te brengen is er in deze haalbaarheidsscan uitgegaan van een opstelling van 3 Lagerwey L100 turbines, en een opstelling van 2 turbines van het type Lagerwey L147 en Nordex N149. Het is mogelijk dat er andere typen turbines worden geplaatst, afhankelijk van de effecten die optreden en de keuze van de initiatiefnemer bij de aanbesteding voor de windturbines. Deze turbinetypes passen binnen de bandbreedte zoals hierboven aangegeven.

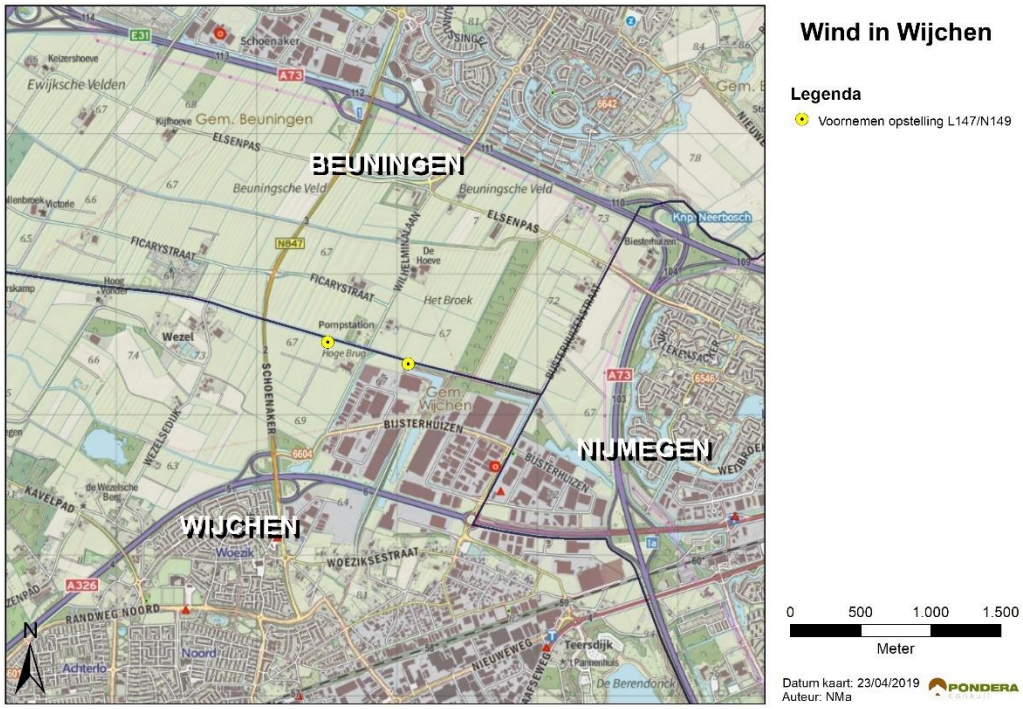
In Figuur 1.2 en Figuur 1.3 zijn de (voorlopige) posities van de turbines uit deze twee scenario's weergegeven.

Figuur 1.2 Scenario opstelling drie turbines



Bron: Pondera Consult

Figuur 1.3 Scenario opstelling twee turbines



Bron: Pondera Consult

1.4 Leeswijzer

Na het voornemen in dit hoofdstuk kort te hebben toegelicht, wordt er in hoofdstuk 2 naar de relevante beleidskaders gekeken. Hierin wordt ingegaan op het nationaal, provinciaal en lokaal beleid. In hoofdstuk 3 worden de verschillende milieuaspecten beschreven, en eventuele effecten nader onderzocht. In hoofdstuk 4 staat een conclusie over de haalbaarheid van een windpark op de locatie.

2 BELEIDSKADERS

2.1 Rijk

2.1.1 Energieakkoord voor duurzame groei

De energiesector in Nederland is verantwoordelijk voor meer dan twintig procent van de uitstoot van broeikasgassen. De uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de energiebehoefte kan worden beperkt door energiebesparing en door grootschalige inzet van duurzame energiebronnen. Een dergelijke omschakeling in de Nederlandse energievoorziening betekent een forse inspanning. Deze ambities sluiten aan bij de in Europees verband geformuleerde doelstellingen waaraan de Europese lidstaten zich hebben gecommitteerd.

In 2013 hebben ruim veertig organisaties, waaronder de overheid, werkgevers, vakbeweging, natuur- en milieuorganisaties, andere maatschappelijke organisaties en financiële instellingen zich verbonden aan het Energieakkoord voor duurzame groei (hierna: Energieakkoord, 2013)[1]. Met het Energieakkoord komt een duurzame energievoorziening een stap dichterbij. In het Energieakkoord is vastgelegd dat in 2020 14% van alle energie duurzaam moet zijn opgewekt met een verdere stijging van dit aandeel naar 16% in 2023. Het doel van het akkoord is bovendien dat het nieuwe banen oplevert en een positief effect heeft op de energierekening van consumenten. In het akkoord zijn tien pijlers opgenomen die moeten leiden tot een duurzame energieopwekking. Het opschalen van hernieuwbare energieopwekking vormt één van deze pijlers. Dit vraagt een intensieve inzet op verschillende bronnen van hernieuwbare opwekking, zoals wind op land. Bij wind op land wordt binnen de kaders die met provincies zijn afgesproken, geïnvesteerd om te komen tot 6.000 MW operationeel windenergievermogen in 2020. Voor de periode na 2020 wordt op termijn gezocht naar aanvullend potentieel voor wind op land.

In 2018 is een ontwerp van een Nationaal Klimaatakkoord gepresenteerd. Paragraaf 2.1.4 gaat hier verder op in.

2.1.2 Energierapport 2016

Het Energierapport 2016 (2016)[2] geeft aan dat Nederland voor de uitdaging staat om de uitstoot van broeikasgassen drastisch terug te brengen, waarbij in de 2e helft van de 21e eeuw, zoals afgesproken in het klimaatakkoord van Parijs (2015) er mondiaal een balans moet zijn tussen de uitstoot en vastlegging van broeikasgassen (ofwel klimaatneutraliteit). Het kabinet houdt dus onverkort vast aan de Europese afspraken voor 2020, 2030 en 2050 en aan de afspraken uit het Energieakkoord die samen met milieuorganisaties, bedrijfsleven en overheden zijn gesloten. Het Energierapport geeft daarom een integrale visie op de toekomstige energievoorziening van Nederland. Het kabinet stelt voor de transitie naar duurzame energie drie uitgangspunten centraal:

1. sturen op CO2-reductie;
2. verzilveren van de economische kansen die de energietransitie biedt;

[1] "Energieakkoord voor duurzame groei", Sociaal-Economische Raad (SER), september 2013. Geraadpleegd van: http://www.energieakkoordser.nl/energieakkoord.aspx
[2] "Energierapport 2016 - Transitie naar duurzaam", Ministerie van Economische Zaken, januari 2016. Geraadpleegd van: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/01/18/energierapport-transitie-naar-duurzaam

3. integreren van energie in het ruimtelijk beleid.

De Nederlandse energiehuishouding moet duurzamer en minder afhankelijk worden van eindige fossiele brandstoffen. Het kabinet wil onder meer de uitstoot van broeikasgassen in 2050 met 80-95% terugdringen op Europees niveau. Op dit moment zijn we voor onze energievoorziening nog voor bijna 95% afhankelijk van fossiele brandstoffen. De energietransitie biedt bovendien kansen voor behoud en ontwikkeling van het Nederlandse verdienvermogen.

Ten slotte heeft de energietransitie alleen kans van slagen als vroegtijdig en zorgvuldig het gesprek wordt aangegaan met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties over de ruimtelijke inpassing van productie, opslag en transport van energie. Zoveel als mogelijk moet gezamenlijk de afweging plaatsvinden tussen de bijdrage van een initiatief aan de energievoorziening en de overlast of risico's die dit voor omwonenden met zich meebrengt. Dit wordt de ‘energiedialoog’ genoemd.

2.1.3 Nationale energieverkenning

De Nationale Energieverkenning 2016 (NEV, 2016)[3] bevestigt signalen uit de verkenning van 2015 dat de omslag naar een duurzame energiehuishouding wordt gemaakt. De groei van het aandeel hernieuwbare energie in de elektriciteitsvoorziening is één van de snelst lopende ontwikkelingen. Vooral de uitrol van windenergie op zee lijkt heel succesvol, ook in de komende jaren.

De nationale emissies in broeikasgassen nemen fors af tot 2020, maar stabiliseren daarna. Dat komt voornamelijk doordat het effect van de daling van het energieverbruik en de groei van hernieuwbare energie op de nationale emissies, worden gemaskeerd door sterk fluctuerende activiteiten van de (conventionele) energiesector.

Het aandeel hernieuwbare energie is in 2015 gestegen van 5.5% tot 5,8%. De komende jaren zal er een versnelling van de groei van het aandeel hernieuwbare energie plaatsvinden, aangejaagd door de afspraken uit het Energieakkoord. Het doel voor het aandeel hernieuwbare energie in 2020 van 14% lijkt echter nog niet te worden gehaald.

Na 2023 groeit het aandeel hernieuwbare energie onder voorgenomen beleid verder tot 20,6% in 2030. Dit wordt met name verklaard door de veronderstelde continuering van de SDE+-regeling, die verdere groei van wind op zee en hernieuwbare energie in de gebouwde omgeving ondersteunt.

2.1.4 Nationaal Klimaatakkoord (ontwerp 2018)

Om de doelen te halen die in het Klimaatakkoord van Parijs zijn afgesproken werkt Nederland aan een nationaal Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord, onder regie van het kabinet, maken bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden concrete afspraken over de maatregelen waarmee de CO2-uitstoot in Nederland gehalveerd kan worden. Verschillende sectoren denken mee over concrete plannen. De vijf sectortafels zijn: gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik, mobiliteit en elektriciteit. Op 10 juli 2018 is het 'voorstellen

[3] "Nationale energieverkenning 2016", Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN), 14 oktober 2016. Geraadpleegd van: https://www.ecn.nl/publicaties/ECN-O--16-035

voor hoofdlijnen' document gepresenteerd. In december 2018 is het ontwerp van het Klimaatakkoord gepresenteerd. Het centrale doel is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met ten minste 49% ten opzichte van 1990. De eerste maanden van 2019 rekent het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de afspraken door.

Binnen de sectortafel 'elektriciteit' is een belangrijk doel het vergroten van de productie van hernieuwbare energie. De productie van hernieuwbare energie moet vervijfvoudigen. De productie op zee moet worden uitgebreid, maar ook de productie zon en wind op land. In de hoofdlijnen staat als doel beschreven dat in 2030 via windenergie en zonne-energie 35 TWh (Terawattuur) wordt gerealiseerd. Tevens wordt benadrukt dat de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk benut moet worden door meervoudig ruimtegebruik. Vraag en aanbod dienen zoveel mogelijk bij elkaar gebracht te worden. Ten slotte is gesteld dat het belangrijk is om te zoeken naar functiecombinaties en aan te sluiten bij specifieke kwaliteiten van het gebied.

2.1.5 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

Op nationaal niveau is beleid in voorbereiding in de vorm van de Nationale Omgevingsvisie. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het gaat daarbij om het uitzetten van een koers om opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, in goede banen te leiden. Het streven is daarbij de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en zoveel mogelijk te versterken. Naar verwachting wordt in 2019 de eerste Nationale Omgevingsvisie vastgesteld.

2.1.6 Ruimtelijk beleid

De “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” (SVIR) geeft het ruimtelijk beleid weer op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 door de Tweede Kamer aangenomen en is op 13 maart 2012 vastgesteld door de minister en verzonden aan het parlement.

Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie wordt in het SVIR aangemerkt als een nationaal belang. Het Rijk stelt op het gebied van energie dat voor de opwekking en het transport van energie (ook over onze grenzen heen) voldoende ruimte gereserveerd moet worden. Het aandeel van duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie in de totale energievoorziening moet omhoog en deze hebben relatief veel ruimte nodig. De ambitie is dat Nederland in 2040 een robuust internationaal energienetwerk kent en dat de energietransitie ver gevorderd is.

Het Rijk zet in op een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening, en het op de langere termijn geschikt maken van de elektriciteitsinfrastructuur voor meer decentrale opwekking van elektriciteit. Rijk en provincies zetten in op het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6.000 MW in 2020. Het Rijk heeft in de SVIR gebieden op land aangegeven die feitelijk kansrijk zijn (zie Figuur 2.1**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) voor de ontwikkeling van grootschalige windenergie. Het onderhavige plangebied valt hier niet onder.

Figuur 2.1 'Ruimte voor energievoorziening'



Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Milieu

2.2 Provincie Gelderland

De provincie Gelderland hecht belang aan het vergroten van het aandeel hernieuwbare energie. In 2050 wil Gelderland energieneutraal zijn (Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland[4], 19 december 2018). Doelstelling voor de provincie Gelderland in het kader van de landelijke doelstelling van 6.000 MW op land in 2020, is dat 230 Megawatt aan windenergie wordt opgewekt, wat neer komt op circa 75 tot 100 turbines. Dit is al opgenomen in de provinciale omgevingsvisie (2014) alsmede in de 'Windvisie' (2014), de deeluitwerking van de omgevingsvisie. Op dit moment zijn er circa 38 turbines gerealiseerd.

Om te voldoen aan de doelen uit het Klimaatakkoord van Parijs, wil Gelderland in 2050 energieneutraal zijn. Windenergie is onmisbaar voor het bereiken van die energiedoelen.

2.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben op 9 juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld, als opvolger van het Streekplan 2005. Op 12 november 2014 is de Windvisie[5] vastgesteld, als eerste actualisering van de Omgevingsvisie. Deze actualisatie is verwerkt in de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie van december 2018.

De Omgevingsvisie bevat het provinciaal ruimtelijke beleid ten aanzien van windenergie: *"Windturbines kunnen gerealiseerd worden mits het ontwerp als integrale ontwerpopgave wordt uitgewerkt, rekening houdend met de kenmerken van de plek. De ingreep moet kwaliteit toevoegen en de beleefbaarheid van het landschap vergroten. De kracht van een ruimtelijk ontwerp is dat de economische waarde van het initiatief en de maatschappelijke meerwaarde van een aantrekkelijk en beleefbaar Gelders landschap samen komen. Door met windturbines tegelijk te bouwen aan een betekenisvol landschap ontstaat meerwaarde. Dat komt ten goede aan het gebied waar de turbines zich visueel manifesteren en kan een breder draagvlak opleveren voor het initiatief."*

2.3 Gemeente Wijchen

2.3.1 Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord heeft de gemeente Wijchen afgesproken om in 2040 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat in 2040 de energie die gebruikt wordt door gebouwen en bedrijven, afkomstig is uit duurzame bronnen (liefst lokaal). De gemeente heeft aangegeven dat windenergie een belangrijk rol speelt in het realiseren van deze ambities. De gemeente wil dan ook graag een bijdrage leveren aan de zoektocht van de provincie naar geschikte locaties voor windenergie.

2.3.2 Gedragscode Windenergie

In februari 2016 is de Gedragscode Windenergie[6] door de gemeenteraad van Wijchen aangenomen. In deze gedragscode staan een aantal eisen en voorwaarden waaraan ontwikkelingen van windparken in de gemeente moeten voldoen. Hieronder vallen enkele

[4] https://www.gelderland.nl/Geconsolideerde-Omgevingsvisie-Gaaf-Gelderland
[5] Windvisie Gelderland (1e actualisering Omgevingsvisie). Vastgesteld door PS op 12 november 2014.
[6] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-33484.html

technische eisen, zoals (onder andere) maxima van het brongeluid (105 dB(a)), maximale tiphoogtes (150 meter) en een stilstandvoorziening.

Van de opties die in dit document worden beschouwd valt de optie om hoger te bouwen dan 150 meter tiphoogte af op basis van het beleid van de gemeente.

In de gedragscode wordt ook aandacht besteed aan communicatie en draagvlak. Zo wordt van initiatiefnemers verwacht dat zij tijdens de eerste fase van een project in gesprek gaan met omwonenden en daarvan verslag doen aan de gemeente Wijchen. Na een positief principebesluit van de gemeente wordt de initiatiefnemer geacht een ontwerpatelier voor de direct omwonenden en belanghebbende partijen te organiseren. In een dergelijk atelier worden mogelijke opstellingen en de mogelijke milieueffecten daarvan besproken. Deze notitie is daarvan een resultaat.

3 MILIEUEFFECTEN

3.1 Geluid en slagschaduw

3.1.1 Toetsingskader

Geluid

Het geluid afkomstig van windturbines kan als hinderlijk worden ervaren. Geluidsgevoelige objecten zoals woningen van derden zijn wettelijk beschermd tegen geluid dat door windturbines wordt geproduceerd. De normstelling voor de geluidbelasting van windturbines is gegeven in artikel 3.14a eerste lid van het Activiteitenbesluit en bedraagt ter plaatse van woningen van derden L_{den}=47 dB (en L_{night}=41 dB). De dosismaat L_{den} drukt het geluidniveau uit. L_{den} staat voor Level day, evening, night, en is het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de dag, de avond en de nacht. Volgens de regels mag het jaargemiddelde geluidniveau (grenswaarde) L_{den} niet meer zijn dan 47 dB.

Daarnaast wordt in de gedragscode Wind in Wijchen een maximaal afzonderlijk brongeluid van 105dB(A) aangehouden. Dit criterium is aangedragen door de werkgroep Windenergie Wijchen.

Slagschaduw

Wanneer zonlicht door de draaiende rotor van windturbines schijnt, veroorzaakt dit een bewegende schaduw. Deze schaduw kan hinder veroorzaken bij bewoners van woningen die zich in de buurt bevinden van de windturbines. Daarom dient eventueel optredende slagschaduwhinder ten gevolge van een windturbine te worden berekend en moeten de effecten op woningen van derden in kaart worden gebracht zodat kan worden aangetoond dat er voldaan kan worden aan de wettelijke normen.

In artikel 3.14 onder 4 van het Activiteitenbesluit wordt verwezen naar de bij de ministeriële regeling te stellen maatregelen. In deze regeling is in artikel 3.12 voorgeschreven dat een turbine is voorzien van een automatische stilstandsvoorziening die de windturbine afschakelt indien slagschaduw optreedt ter plaatse van gevoelige objecten. Gevoelige objecten zijn onder meer woningen van derden. Op basis van het Activiteitenbesluit wordt de norm gehanteerd dat er sprake is van hinder als gevolg van slagschaduw wanneer gemiddeld meer dan 17 dagen per jaar gedurende meer dan 20 minuten slagschaduw kan optreden. Dit is vertaald in 5 uur en 57 minuten slagschaduw per jaar.

Gedragscode Wind in Wijchen

Op basis van de gedragscode Wind in Wijchen zijn slechts turbines met een brongeluid van 105 dB(A) mogelijk in het plangebied. De twee varianten met grotere turbines die in dit document zijn onderzocht voldoen beiden niet aan dit criterium: de Nordex N149 heeft een brongeluid van 106 dB(A). Voor de Lagerwey L147 is dit 106.8 dB(A). De kleinere turbines van type Lagerwey L100 vallen met 104.2 dB(A) wel binnen dit criterium.

Het brongeluid van turbines staat niet gelijk aan de daadwerkelijke geluidsbelasting op de gevel van woningen. Zo is afstand tussen tot de turbines, maar ook de productie van geluid bij verschillende windsnelheden van belang bij de optredende geluidsbelasting op de gevel van

woningen. Enkel en alleen een maximaal brongeluid zegt in die zin dus niet veel over de daadwerkelijk optredende geluidbelasting.

3.1.2 Analyse

Met behulp van een akoestisch rekenmodel (Geomilieu) zijn berekeningen uitgevoerd voor de geluidsbelasting van de voorgenomen opstellingen. Ook zijn met behulp van het programma WindPro de slagschaduwcontouren van de voorgenomen opstellingen uitgerekend. In Figuur 3.3 tot en met Figuur 3.6 worden hiervan de resultaten weergegeven.

Bouwkavels Ficarystraat

Op de kruising van de Ficarystraat en de Wilhelminalaan bevinden zich twee bouwkavels waarop nu nog geen woningen staan, maar waar in de toekomst wel woningen op mogen worden gebouwd[7]. Deze kavels zijn daarom meegenomen in de onderstaande analyse. De locatie van deze bouwkavels is weergegeven in Figuur 3.1. Het betreft de gele vlakken in het zwart omkaderde gebied.

Figuur 3.1 Bouwkavels aan de Ficarystraat



Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Molenaarswoningen

Een aantal nabijgelegen woningen zijn in de onderstaande analyse niet beschouwd als woningen van derden, omdat zij deelnemer zullen worden van het initiatief en zodoende als molenaarswoningen worden aangemerkt. Dit geldt voor de volgende woningen:

- Wilhelminalaan 60
- Wilhelminalaan 83
- Wilhelminalaan 85

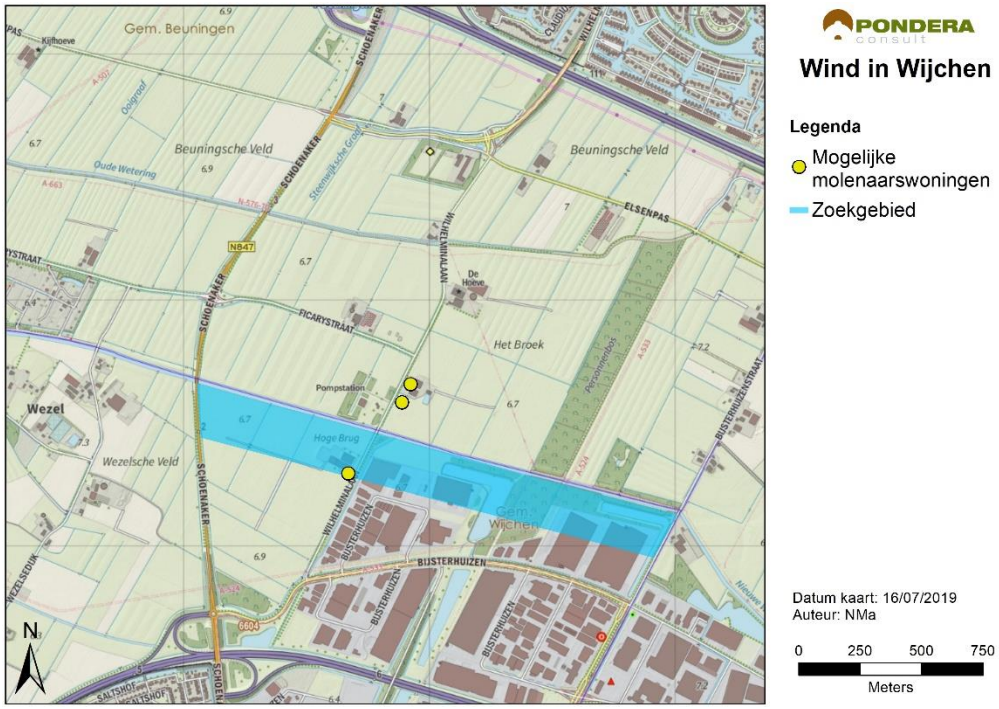
[7] Bestemmingsplan Ficarystraat 2 (vastgesteld 20-12-2016)

Kader 3.1 Molenaarswoningen[8] [9]

Molenaarswoningen

Molenaarswoningen of bedrijfswoningen zijn woningen die onderdeel uitmaken van een windenergieproject en daarmee bij de 'inrichting' horen[1]. Voor deze woningen geldt dat ze bij het windpark horen, zoals een boerderijwoning hoort bij de boerderij. De normen voor geluid (en slagschaduw) gelden niet voor deze molenaarswoningen. Er dient echter wel altijd aan goede ruimtelijke ordening te worden voldaan. Bovendien zijn er aan het aanmerken van molenaarswoningen of bedrijfswoningen regels verbonden. Op grond van de wet en de jurisprudentie dient er tussen woning en inrichting (het windpark) een onderling technische, organisatorische of functionele binding te bestaan en dienen woning en inrichting in elkaars onmiddellijke nabijheid te zijn gelegen.[7] Ook dient er verband te zijn tussen het aantal turbines en aantal molenaarswoningen.[8]

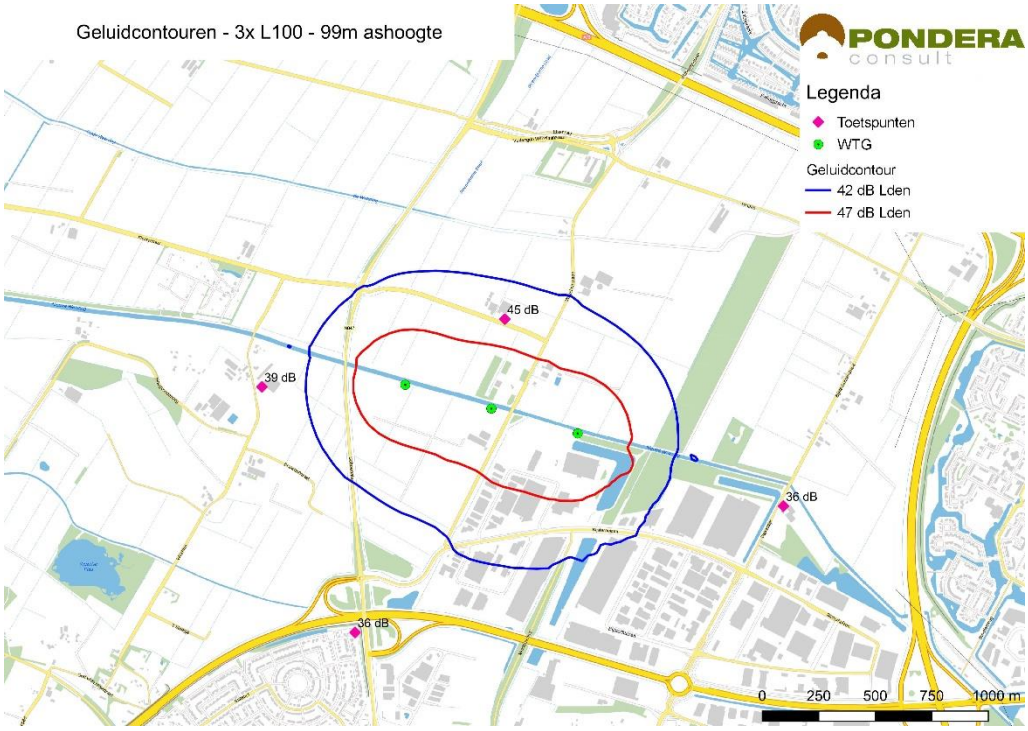
Figuur 3.2 Mogelijke molenaarswoningen



Bron: Pondera Consult

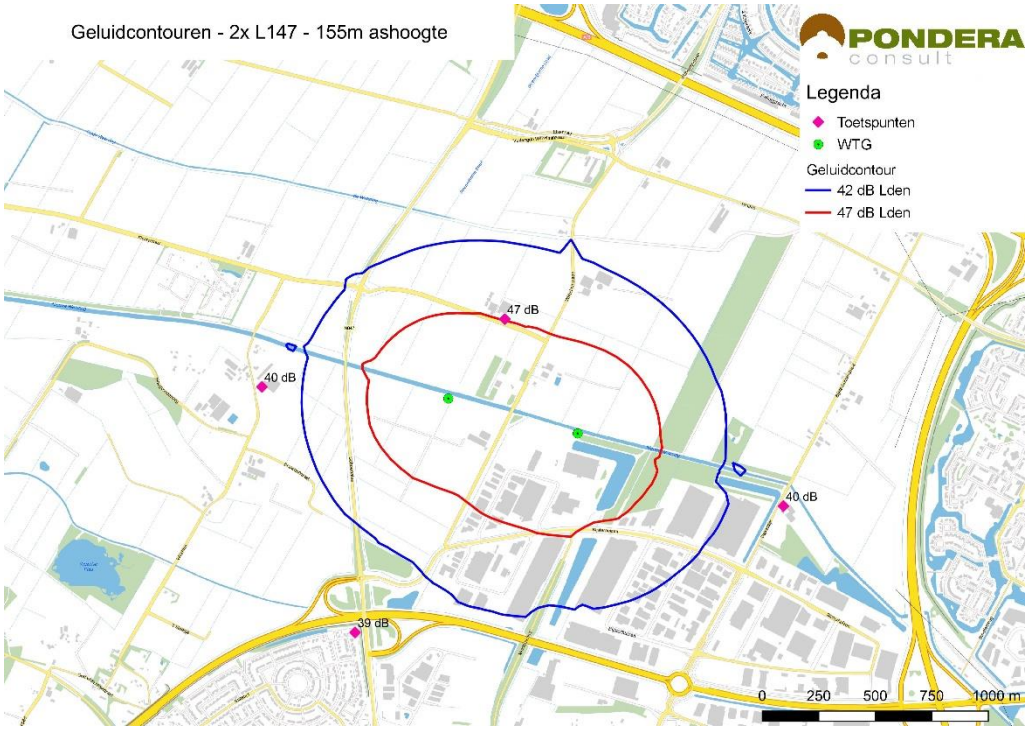
[8] zie ABRvS 14 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY3038, r.o. 3.1 en ABRvS 16 september 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BJ7747, r.o. 2.3.3
[9] Zie ABRvS, 19 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4180

Figuur 3.3 Geluidscontouren L100



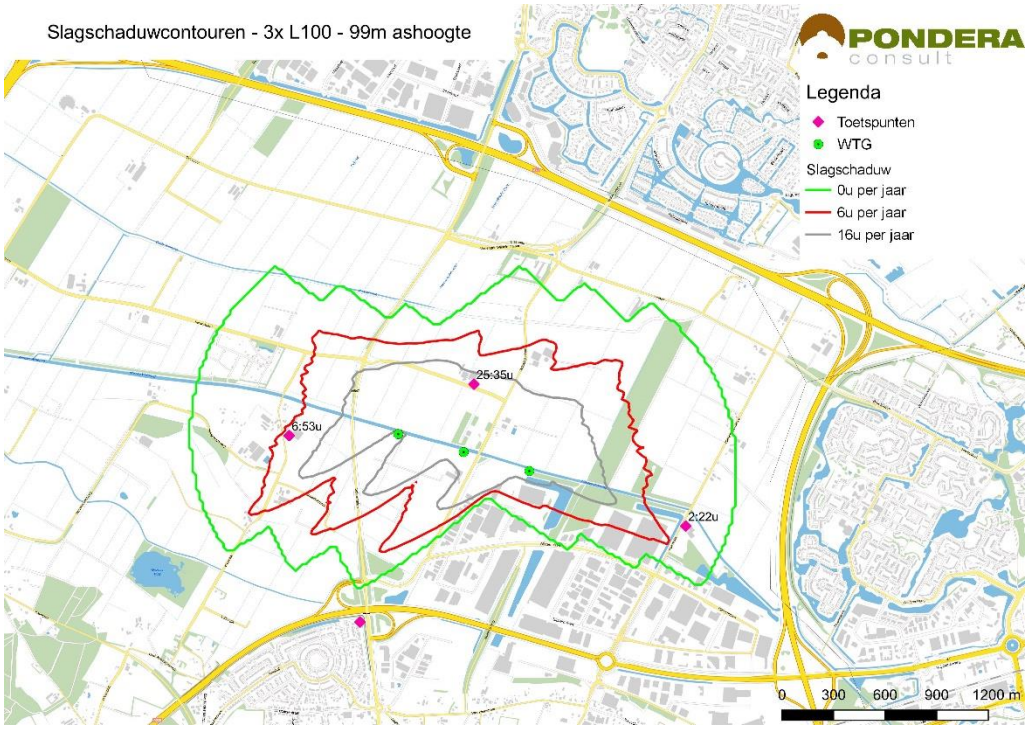
Bron: Pondera Consult

Figuur 3.4 Geluidscontouren L147



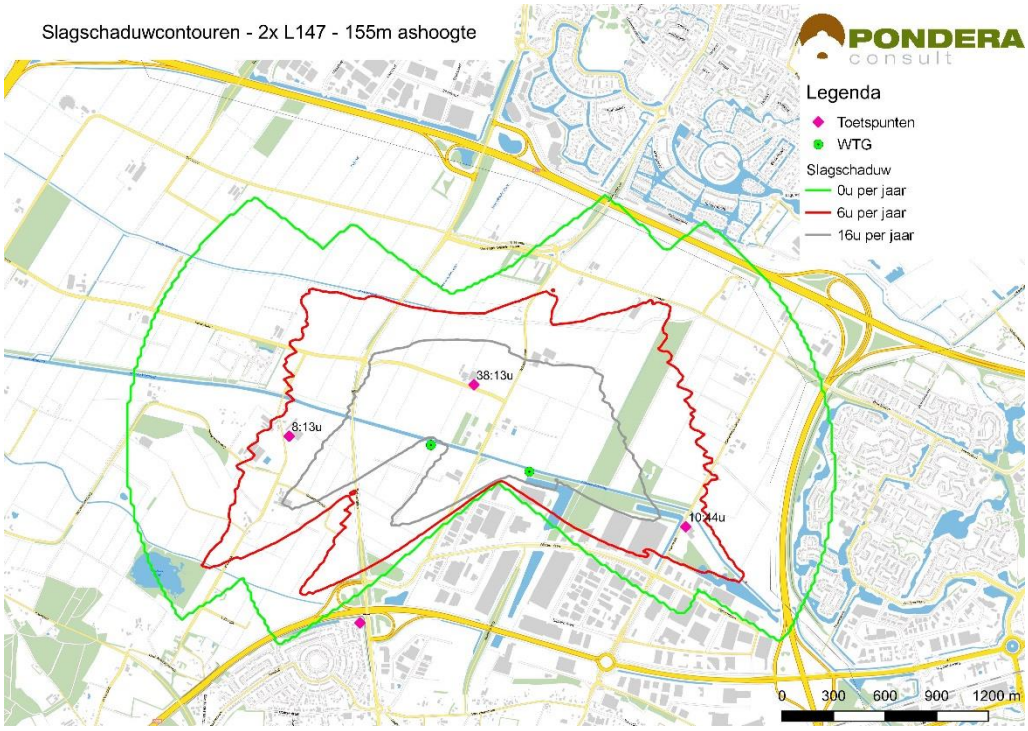
Bron: Pondera Consult

Figuur 3.5 Slagschaduwcontouren L100



Bron: Pondera Consult

Figuur 3.6 Slagschaduwcontouren L147



Bron: Pondera Consult

Geluid

Uit de geluidsanalyse blijkt dat de geluidsbelasting voor het scenario met de drie relatief kleinere turbines voldoet aan het Activiteitenbesluit op het gebied van geluid. Er zijn geen gevoelige objecten van derden gelegen binnen de 47dB L_{den} contour. Voor het scenario met twee turbines geldt dat de geluidsbelasting bij één woning aan de Ficarystraat neerkomt op precies 47dB L_{den}. Ook de bouwkavels aan de Ficarystraat liggen op de grens van de 47dB L_{den} contour.

Uit de analyse blijkt dat er, om te voldoen aan de normen van het Activiteitenbesluit, mogelijk beperkte mitigerende maatregelen zullen moeten worden toegepast voor het alternatief met twee turbines.

Slagschaduw

Uit de slagschaduwcontouren blijkt dat er voor beide scenario's woningen gelegen zijn binnen de 6-uurscontour voor slagschaduw. Om te kunnen voldoen aan de slagschaduwnormering zal voor beide scenario's een stilstandvoorziening nodig zijn. Dit is met name van belang voor de woningen en bouwkavels aan de Ficarystraat.

Stilstandvoorzieningen verminderen de hoeveelheid slagschaduw op woningen door de turbine stil te zetten op momenten dat slagschaduw optreedt. Dit gaat per definitie ten koste van een deel van de energieopbrengst van de turbine. Voor beide alternatieven geldt dat het gebruikmaken van een stilstandvoorziening de economische haalbaarheid van de turbines niet in gevaar brengt.

Wanneer er een definitief turbinetype en ashoogte is vastgesteld is nader onderzoek naar geluid en slagschaduw vereist ten behoeve van de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening.

3.2 Natuur

Windturbines kunnen in potentie effecten op ecologische waarden hebben. De belangrijkste potentiele effecten in de exploitatiefase kunnen optreden voor vogels en vleermuizen.

3.2.1 Natura-2000-gebieden

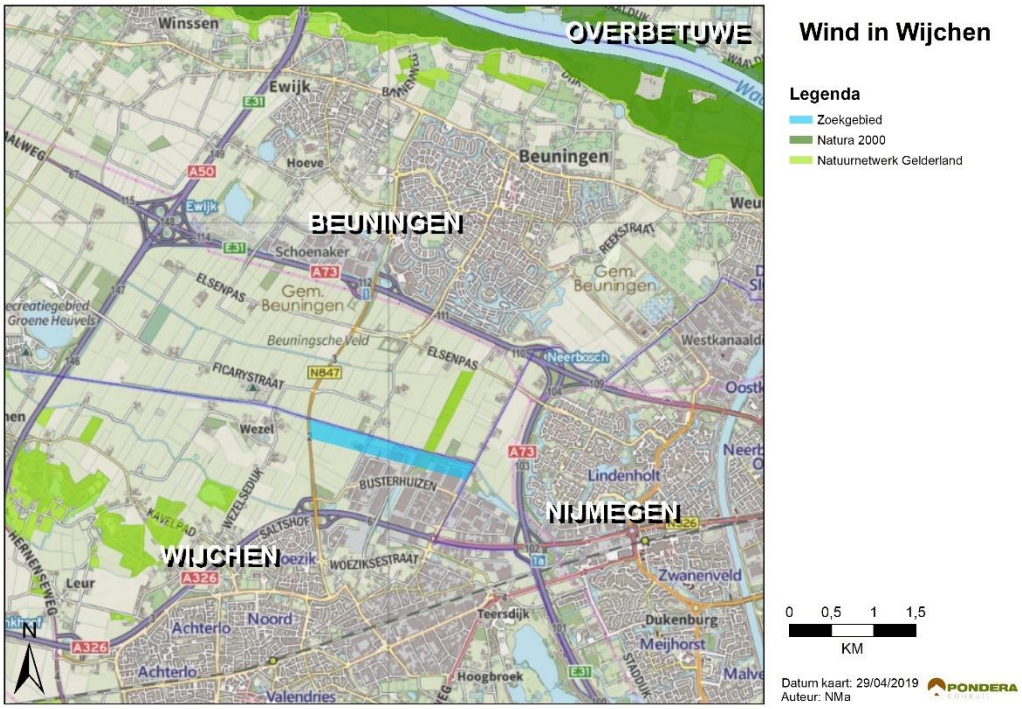
De locatie van het voornemen is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied (Uiterwaarden van de Waal) is op meer dan vijf kilometer van de opstelling gelegen. Wanneer de realisatie en exploitatie van een windpark negatieve effecten heeft op de omvang van de populaties van de soorten en of habitattypen (instandhoudingsdoelen) waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen, is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming 2017 (kortweg: ‘Wnb’) vereist. De bescherming van Natura 2000-gebieden kent externe werking. Dit betekent dat ook projecten buiten Natura 2000-gebieden negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelen (IHD) kunnen hebben.

Effecten op de nabijgelegen Natura 2000 gebieden zijn op voorhand niet helemaal uit te sluiten. Vervolgonderzoek zal dit moeten uitwijzen. Gezien het aantal turbines en de ligging t.o.v. Natura 2000 is het effect op aanvaring en barrièrewerking waarschijnlijk beperkt. Directe verstoring van soorten in een Natura 2000-gebied wordt niet verwacht. Verstoringsafstanden liggen vaak in de ordegrootte van 150-400 meter afhankelijk van de vogelsoort. De windturbines staan op een grotere afstand van Natura 2000-gebieden.

3.2.2 Gelders Natuurnetwerk

De provincie Gelderland heeft een aantal gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van het Gelders Natuurnetwerk (GNN, voormalig EHS). Ruimtelijke ontwikkelingen binnen het GNN zijn alleen toegestaan op grond van het ‘nee, tenzij’ principe. Uit de onderstaande kaart blijkt dat de locatie van het initiatief buiten het GNN ligt, op een afstand van circa 340 meter (het Personnenbos). Aantasting van de natuurlijke kenmerken van GNN of andere natuurgebieden is daarom niet aan de orde.

Figuur 3.7 Ecologisch waardevolle gebieden



Bron: Pondera Consult

3.2.3 Soortenbescherming

Naast gebiedsbescherming waarmee de leefomgeving van flora en fauna wordt beschermd is er een wettelijk kader in de Wet natuurbescherming voor het beschermen van individuele soorten. Zo zijn op grond van de Wnb alle vogelsoorten beschermd. De ervaring leert dat voor de plaatsing van moderne windturbines een ontheffing in het kader van de Wnb nodig is[10], ongeacht de exacte afmetingen van de windturbines. Voor het analyseren van effecten van de voorgenomen windturbines op individuele soorten is ecologisch onderzoek vereist, dat in een latere fase van het project dient te worden uitgevoerd.

3.3 Landschap

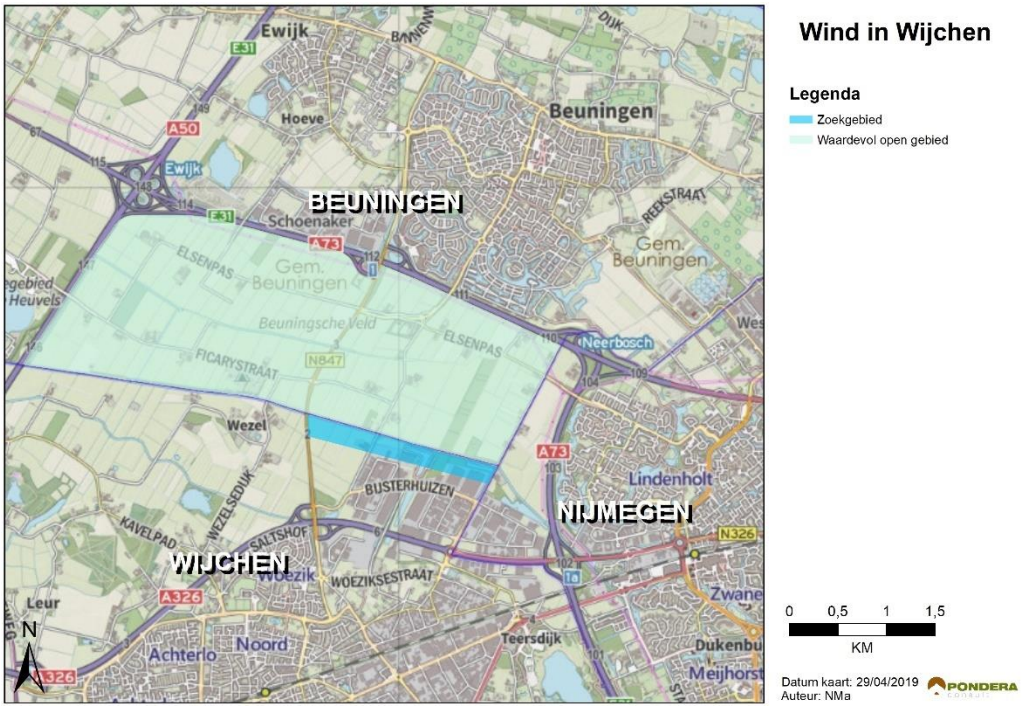
De inpassing van een windpark in het landschap is belangrijk. Sommige gebieden lenen zich uitstekend voor de ontwikkeling van windenergie, andere gebieden juist minder. Het landschap van de provincie Gelderland is erg afwisselend. Op de locatie van het voornemen wordt het landschap gekenmerkt door stedelijke gebieden en agrarisch landschap. De plaatsen Wijchen, Beuningen en Nijmegen zijn enkele voorbeelden van stedelijke gebieden rondom de locatie van het voornemen. De geplande turbines zijn gelegen langs een waterloop, de Nieuwe Wetering, aan de rand van het industrieterrein Bijsterhuizen. Ten noorden en westen liggen agrarische gebieden met verspreid liggende woningen en agrarische bedrijven.

[10] Vaak is een ontheffing nodig voor aanvaringsslachtoffers onder vogels en/of vleermuizen

3.3.1 Waardevol open gebied

De provincie Gelderland heeft gebieden aangewezen waar grootschalige openheid als kernkwaliteit geldt. Binnen deze gebieden zijn geen nieuwe bestemmingen mogelijk die de openheid van de waardevolle gebieden aantasten. Voor windenergie kan echter een uitzondering worden gemaakt, mits er in het ruimtelijk plan aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke kenmerken van het landschap. Uit Figuur 3.8 blijkt dat de voorgestelde locatie van het initiatief buiten deze gebieden ligt.

Figuur 3.8 Waardevol open gebied



Bron: Pondera Consult

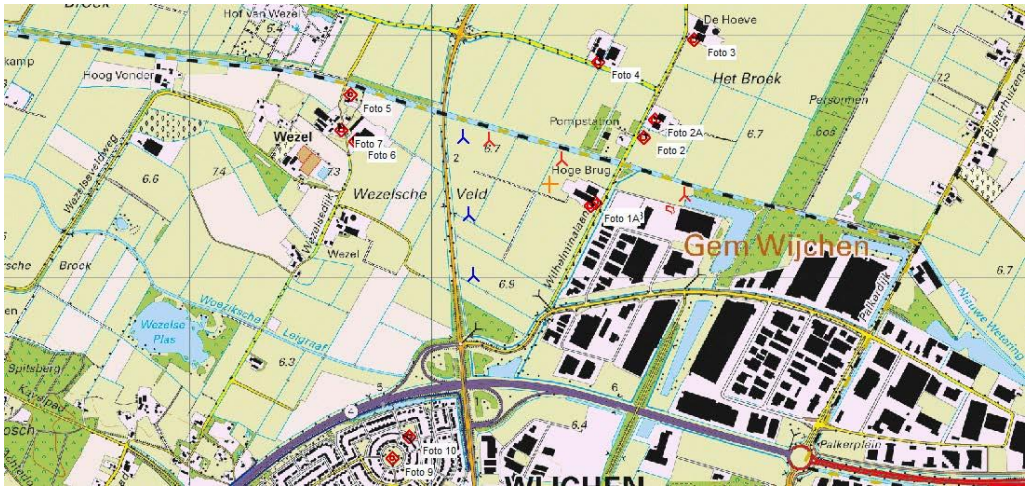
3.3.2 Visualisaties

De initiatiefnemer heeft in een eerder stadium in 2016 visualisaties laten maken van twee verschillende opstellingen.[11] De eerste betreft de oorspronkelijke opstelling van drie Lagerwey L100 2.5MW turbines, die parallel aan de N847 (Schoenaker) zijn geplaatst (dus een andere opstelling dan hiervoor gepresenteerd in paragraaf 1.3). In de tweede set visualisaties is uitgegaan van een variant met drie Lagerwey L100 2.5MW turbines die parallel aan de Nieuwe Wetering zijn geplaatst. Deze laatste opstelling lijkt sterk op de opstelling met drie turbines die in dit document wordt beschouwd. Een aantal van deze visualisaties zijn daarom hieronder opgenomen. De precieze locaties van de turbines in de twee onderzoeken zijn echter verschillend. Bovendien kan er, na het werkatelier, nog een andere positie worden gekozen. De visualisaties hieronder zijn dus ook aan wijzigingen onderhevig, en representeren niet de uiteindelijke situatie. Wel kunnen ze een indicatie geven van de landschappelijke effecten van

[11] "Visualisaties windturbines WP Wijchen; 2 scenario's vanuit diverse omwonendenlocaties", Solidwinds Doc. Nr.: REP20160408WIW, 08-04-2016, Nijmegen

windturbines. In Figuur 3.9 staat een kaart met daarop de locatie waarop de foto's zijn genomen.

Figuur 3.9 – Overzichtskaart fotopunten



Bron: Solidwinds

Figuur 3.10 – Visualisatie Wezelsedijk 52 (fotopunt 6)



Bron: Solidwinds

Figuur 3.11 – Visualisatie Wilhelminalaan 60 (fotopunt 1)



Bron: Solidwinds

Figuur 3.12 – Visualisatie Wilhelminalaan 83 (fotopunt 2)



Bron: Solidwinds

Figuur 3.13 – Visualisatie Wilheminalaan 85 (fotopunt 2)



Bron: Solidwinds

3D-visualisaties

Tijdens het werkatelier vanis gebruik gemaakt van 3D-visualisaties, met behulp van de programma's Google Earth, WindPRO en Windplanner. Dankzij deze technologieën kan naar vrijwel iedere positie binnen het 3D-model van Google worden 'gevlogen'. Een model van de beide mogelijke opstellingen is hieraan gekoppeld zodat de landschappelijke effecten duidelijk worden gemaakt. Een bijkomend voordeel is dat gemakkelijk en snel kan worden geschakeld tussen de verschillende opstellingen. De verschillen tussen beide varianten worden daardoor snel duidelijk. In Figuur 3.14 en staan voorbeelden van dergelijke 3D-visualisaties.

Figuur 3.14 – 3D-visualisatie in Windplanner (2 turbines)



Bron: Pondera Consult

Figuur 3.15 – 3D-visualisatie met Windplanner (3 turbines)



Bron: Pondera Consult

3.4 Externe veiligheid en Infrastructuur

3.4.1 Toetsingskader

Voor het aspect externe veiligheid wordt gekeken naar de afstanden tot verschillende risicobronnen. Hierbij worden de toetsingsafstanden vanuit het Handboek Risicozonering Windturbines 2013 toegepast. Voor kwetsbare objecten (zoals bijvoorbeeld woningen) geldt voor het plaatsgebonden risico (PR) een 10^{-6} contour. Deze afstand wordt berekend op basis van de maximale werpafstand bij een nominaal toerental of op basis van ashoogte + halve rotordiameter wanneer deze groter is. Voor de turbines uit het voornemen gelden afstanden van circa 150 meter voor de opstelling met drie L100 turbines, en 230 meter voor de opstelling met twee L147/N149 turbines. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een kleinere contour van 10^{-5}, wat neerkomt op een halve rotordiameter. In dit geval betekent dat een afstand van 50 dan wel 75 meter.

Voor buisleidingen en risicobronnen als tankstations en voor hoogspanningslijnen wordt uitgegaan van werpafstanden op nominaal toerental. Dit komt neer op 150 meter of 230 meter voor respectievelijk de drie L100 turbines en de twee L147/N149 turbines. Voor overige risicovolle inrichtingen, zoals opslagtanks voor propaangas, is er een onderzoeksafstand aangehouden, waarbinnen extra onderzoek nodig is. Deze afstand wordt berekend op basis van de werpafstand bij overtoeren. Voor de grotere turbines (L147/N149) is dat 419 meter, voor de kleinere turbines (L100) is dat 374 meter. Deze afstanden zijn afhankelijk van het specifieke windturbinetype.

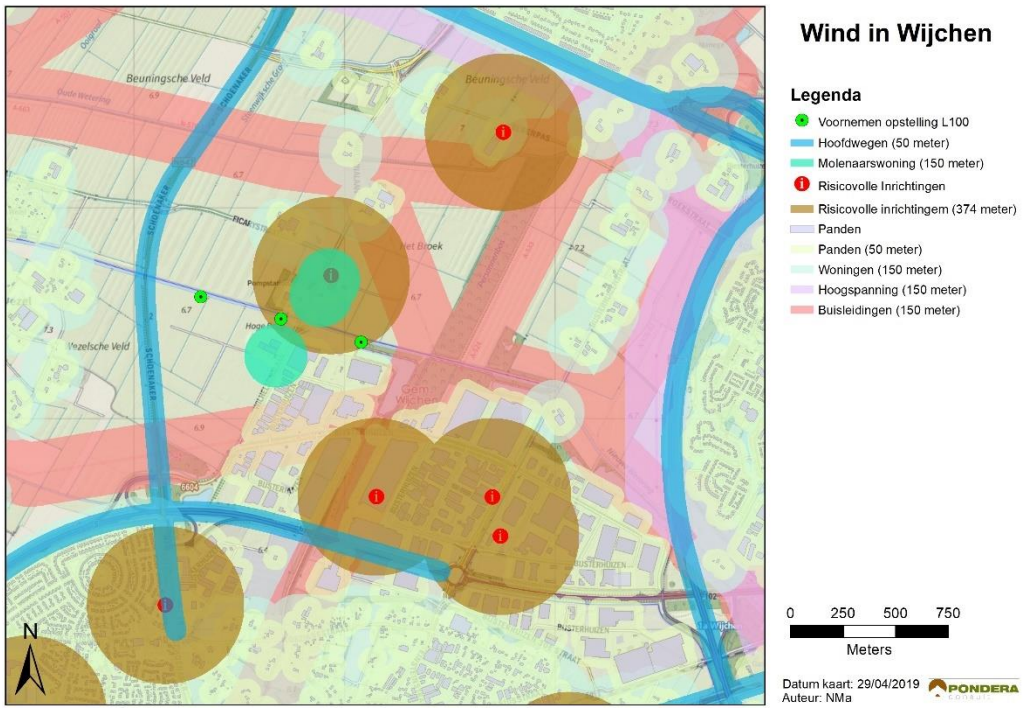
Daarnaast wordt in onderhavige scan gekeken naar de effecten op infrastructuur, zoals wegen en spoorwegen. Voor rijkswegen geldt dat een afstand van een halve rotordiameter moet worden aangehouden. Voor provinciale en lokale wegen geldt deze eis niet. Voor spoorwegen hanteert het handboek een afstand van een halve rotordiameter +7,85 meter.

De toetsingsafstanden zijn hieronder in Tabel 3.1 weergegeven en tevens in Figuur 3.16 en Figuur 3.17 terug te vinden. In de figuren wordt onderscheid gemaakt tussen molenaarswoningen en woningen, maar daaromheen ligt eenzelfde contour. Deze grenzen rond molenaarswoningen zijn geen harde belemmeringen voor mogelijke windturbines, omdat normen uit het Activiteitenbesluit hiervoor niet gelden. Indien deze woningen daadwerkelijk als sfeer/molenaarswoningen worden aangemerkt gelden deze contouren niet.

Tabel 3.1 – Toetsingsafstanden veiligheidsaspecten

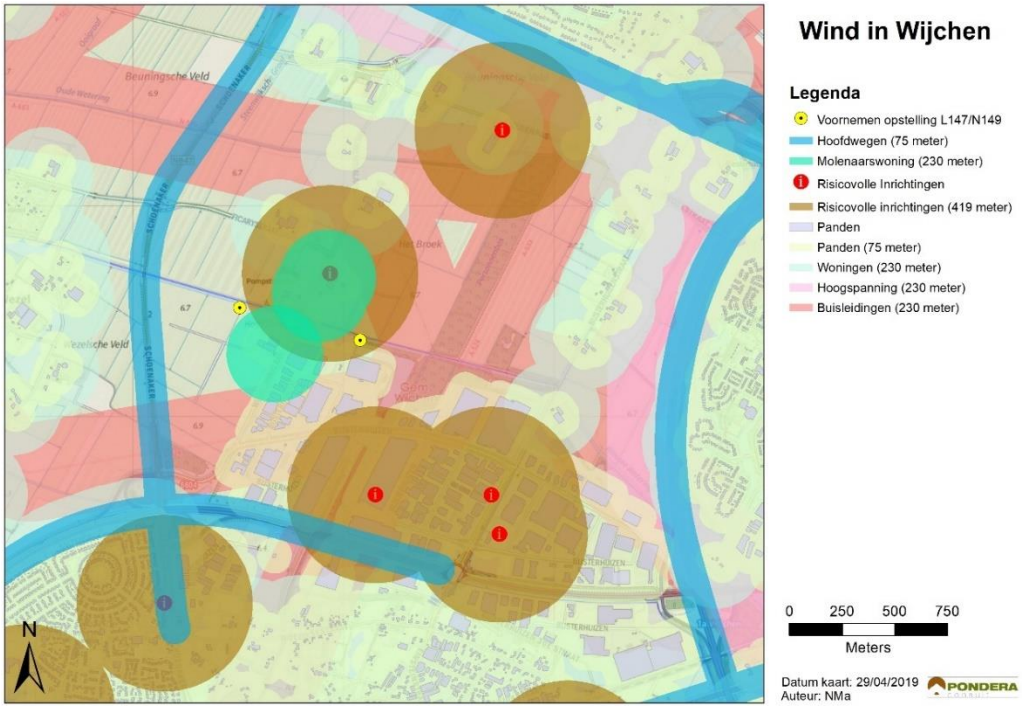
Veiligheidsaspect	Toetsingsafstand L100	Toetsingsafstand L147/N149
Kwetsbare objecten	150 meter	230 meter
Beperkt kwetsbare objecten (“panden”)	50 meter	75 meter
Buisleidingen	150 meter	230 meter
Hoogspanning	150 meter	230 meter
Wegen	50 meter	75 meter
Spoorwegen	57,85 meter	82,85 meter
Risicovolle inrichtingen (onderzoeksafstand)	374 meter	419 meter

Figuur 3.16 Externe veiligheid L100



Bron: Pondera Consult

Figuur 3.17 Externe veiligheid L147 / N149



Bron: Pondera Consult

3.4.2 Analyse

Beide opstellingen zijn gelegen buiten de toetsingsafstanden van buisleidingen, hoofdwegen en andere infrastructuur. Een verplaatsing van de windturbines in oostelijke richting kan ervoor zorgen dat deze binnen de toetsingsafstand van buisleidingen van de Gasunie komen te staan.

Op de Wilhelminalaan 83 is een propaantank van 3m^3 aanwezig. Voor beide opstellingen geldt dat één of meerdere windturbines binnen de onderzoeksafstand van deze risicovolle inrichting zijn gelegen. Nader onderzoek naar het effect van de windturbines op deze propaantank is dus benodigd. Vanwege de relatief kleine hoeveelheid vloeistof en de afstand tot de windturbines heeft de aanwezigheid van deze propaantank waarschijnlijk geen grote gevolgen voor de plaatsing van windturbines. Er is echter wel meer onderzoek nodig om deze risico's te kunnen uitsluiten. Voor alle woningen, inclusief de (mogelijke) molenaarswoningen, is de 10^{-6} contour aangehouden. Beide opstellingen zijn gelegen buiten deze contouren.

Voor deze scan zijn de bedrijfsgebouwen op het industrieterrein Bijsterhuizen als beperkt kwetsbare objecten aangemerkt. Om die reden is een afstand aangehouden die gelijk is aan het 10^{-5} risicocontour rond deze panden. Het is mogelijk dat bedrijfspanden als kwetsbare objecten worden aangemerkt, doordat hier dagelijks veel mensen aanwezig zijn[12]. Uit navraag bij de Omgevingsdienst Regio Nijmegen blijkt dat dit niet het geval is voor de huidige bedrijven aan de noordkant van het industrieterrein. Deze panden kunnen dus aangemerkt worden dus als beperkt kwetsbare object, en voor deze panden kan daarom het 10^{-6} risico contour worden

[12] Kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m2 of panden met een vergelijkbare functie bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen

aangehouden. Beide opstellingen zijn gelegen buiten de 10^{-6} risico contour van bestaande bedrijven op industrieterrein Bijsterhuizen.

Uit de bovenstaande analyse blijkt dat beiden scenario's naar verwachting voldoen aan de externe veiligheidsnormen uit het Handboek Risicozonering Windturbines.
Plaatsing van windturbines op het industrieterrein Bijsterhuizen zelf lijkt onhaalbaar door de vele risicocontouren om bedrijfsgebouwen, buisleidingen en risicovolle inrichtingen.

3.5 Archeologie

De gemeente Wijchen heeft in haar beleidskaart de archeologische verwachting voor haar grondgebied bepaald. Volgens de beleidskaart is een archeologisch onderzoek alleen nodig bij ruimtelijke ingrepen die groter zijn dan 2000m^2 bij een lage verwachting of 100m^2 voor ingrepen met een middelhoge verwachting. Uit de onderstaande kaart blijkt dat de voorgestelde opstellingen vallen in een gebied met een lage verwachting. Voor de turbines uit het voornemen is een ingreep van meer dan 2000m^2 niet te verwachten. Nader archeologisch onderzoek is daarom niet nodig. Wanneer de turbines meer naar het oosten worden geplaatst, vallen zij in gebieden met een middelhoge verwachting. In dat geval is archeologisch onderzoek nodig, op basis van het beleid en het Bestemmingsplan Buitengebied Wijchen[13].

Figuur 3.18 Archeologische waarden L100



Bron: Archeologische waardenkaart gemeente Wijchen

[13] NL.IMRO.0296.BGBGeconsolide2014-GECO

Figuur 3.19 Archeologische waarden L147/N149



Bron: Archeologische waardenkaart gemeente Wijchen

3.6 Overig

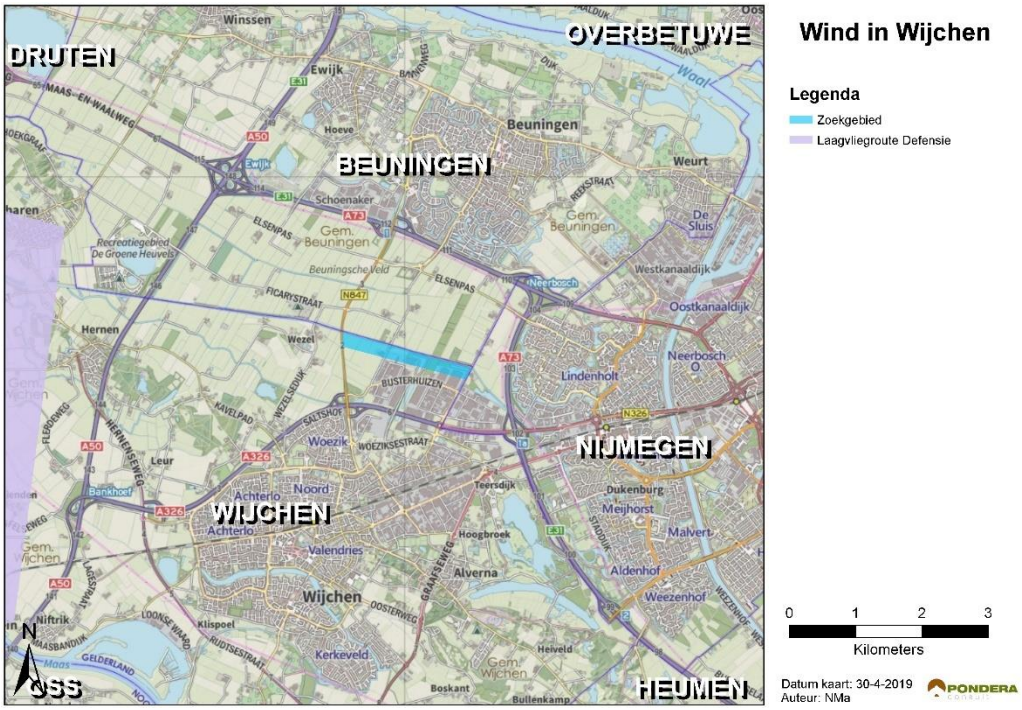
3.6.1 Radar

Windturbines kunnen van invloed zijn op de goede werking van de radarsystemen van Defensie. Een locatie binnen een afstand van 75 kilometer van een radarpost moet door TNO worden getoetst. Een windturbine of windpark mag niet meer dan 10% verstoring op de dekking van de systemen veroorzaken. Voor beide opstellingen geldt dat deze binnen de verstoringsafstand van 75 kilometer is gelegen en derhalve door TNO moet worden getoetst. Aangezien de opstelling binnen het bereik van twee radarposten (Volkel en Soesterberg) is gelegen, zal het effect op de dekking van een van de radars naar verwachting opgevangen kunnen worden door de dekking van de andere radar. TNO zal echter uitsluitsel moeten geven over de daadwerkelijke mate van verstoring op basis van een berekening.

3.6.2 Laagvlieggebieden

Voor windturbines onder laagvliegzones en vliegfunnels gelden harde bouwhoogtebeperkingen. Daarnaast is het van belang dat rotorbladen de zones niet doorkruizen. Ten westen van de planlocatie ligt een helikopter-laagvliegroute van Defensie (Zuid-Nederland). Deze ligt echter op voldoende afstand van het initiatief (ruim 4500 meter) om niet te worden beïnvloed. Dit is ook weergegeven in Figuur 3.20.

Figuur 3.20 Laagvlieggebieden



Bron: Pondera Consult

3.6.3 Straalpaden

Een straalpad is een draadloze verbinding tussen twee plaatsen, waarmee audio en visuele informatie verstuurd kan worden. De twee connectiepunten van een dergelijke verbinding moeten ‘in zicht’ van elkaar staan, wat wil zeggen dat het pad vrij moet zijn van fysieke obstakels. De plaatsing van een windturbine in of nabij een straalpad kan effect hebben en resulteren in een verstoring van het signaal.

Het Agentschap Telecom heeft op 1 mei 2019 gegevens verstrekt waaruit blijkt dat er geen straalpaden gelegen op significant afstand van het zoekgebied. Mogelijke turbines vallen daarom ruim buiten de contouren die het Agentschap aanhoudt ter voorkoming van verstoring van het signaal. Straalpaden vormen daarom geen belemmering voor de twee scenario’s.

4 CONCLUSIE

4.1 Conclusie

Wind in Wijchen BV is voornemens om een windpark te realiseren ten noorden van het industrieterrein Bijsterhuizen, in de gemeente Wijchen, Gelderland. Het zoekgebied ligt ingebed tussen de waterloop de Nieuwe Wetering, het industrieterrein, de N847 en de A326. In dit zoekgebied zijn twee mogelijke opstellingen onderzocht. Een opstelling bestaat uit 3 kleinere turbines, de andere uit twee grotere. Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van het project zijn in deze scan de mogelijke milieueffecten in kaart gebracht. Dit document fungeert daarnaast ook als achtergrondinformatie voor het ontwerpatelier dat in de gedragscode 'Wind in Wijchen' wordt omschreven.

Voor het aspect hinder geldt dat waarschijnlijk aan de geluidsnorm kan worden voldaan, maar dat op enkele toetspunten de norm voor slagschaduw wordt overschreden. Het effect is naar verwachting goed te mitigeren. Deze uitslagen moeten echter nog nader worden berekend voor het uiteindelijk gekozen turbinetype. Dit geldt voor beide mogelijke opstellingen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat er in deze scan is uitgegaan van een drietal sfeerwoningen (molenaarswoningen). Voor die woningen geldt dat zij uiteindelijk een goede technische, organisatorische en/of functionele binding met het project moeten hebben om niet aan de normen uit het Activiteitenbesluit te hoeven voldoen.

Het voornemen is niet gelegen binnen een ecologisch waardevol gebied. In de wijdere omgeving zijn echter wel GNN en Natura-2000 gebieden gelegen. Eventuele effecten op met name soorten kunnen niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom zal in een latere fase ecologisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. Dit geldt voor beide mogelijke opstellingen.

De opstelling houdt voldoende afstand van spoorwegen, hoogspanningslijnen en buisleidingen. Een punt van aandacht zijn de kantoorpanden aan de noordkant van Bijsterhuizen. Het aantal mensen dat hier werkzaam is heeft eventuele gevolgen voor de kwetsbaarheid van deze panden. Voor kwetsbare panden gelden grotere risicocontouren (10^{-6} in plaats van 10^{-5}), en deze zouden effect kunnen hebben op de haalbaarheid van het project, met name voor de optie met grote windturbines. Nader onderzoek naar het aspect externe veiligheid zal moeten uitwijzen wat de risico's zijn en of deze kunnen worden gemitigeerd.

Voor de overige aspecten zoals archeologie, radar en laagvliegroutes zijn op voorhand geen significante effecten te verwachten. In een latere projectfase moeten de daadwerkelijke effecten nog in kaart worden gebracht. Dit geldt met name voor radar.

4.2 Vervolg

Deze 'quick scan m.e.r.' en bijbehorende belemmeringenkaarten zijn bedoeld als achtergrondinformatie voor het in de 'Gedragscode Wind in Wijchen' genoemde ontwerpatelier. Tijdens dit atelier zullen de hierin gevonden effecten worden besproken met omwonenden en betrokken partijen. Op basis van het atelier zal een voorkeursopstelling voor windturbines in het zoekgebied worden gekozen. De opstellingen in dit document staan nog niet vast, maar vormen wel een goede basis voor een keuze. Vervolgonderzoeken voor de in paragraaf 4.1 genoemde

aspecten zullen op basis van de uiteindelijke opstelling moeten worden gedaan t.b.v. de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening.

719050
07-12-2020

Addendum op de Quickscan m.e.r. Windpark Bijsterhuizen

Wind in Wijchen BV (WiW)

Concept v1.0

Duurzame oplossingen in
energie, klimaat en milieu

Postbus 919
6800 AX
Telefoon (088) 766 3372

Documenttitel	Addendum op de Quickscan m.e.r. Windpark Bijsterhuizen
Soort document	Concept v1.0
Datum	07-12-2020
Projectnummer	719050
Opdrachtgever	Wind in Wijchen BV (WiW)
Auteur	Mark Veenstra, Pondera Consult
Vrijgave	Jan-Willem Broersma, Pondera Consult

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 1

1.1 Over dit document 1
1.2 Het project 1

2 Beleidskader – gedragscode Wijchen 4

3 Milieueffecten 5

3.1 Geluid en slagschaduw 5
3.2 Natuur 9
3.3 Landschap 10
3.4 Externe veiligheid en Infrastructuur 11
3.5 Archeologie 11
3.6 Overig 12

4 Conclusie 13

4.1 Conclusie 13
4.2 Vervolg 13

1 INLEIDING

1.1 Over dit document

Voorliggend document is een addendum op de door Pondera opgestelde Quickscan m.e.r. van 18 juli 2019. Deze Quickscan is opgesteld t.b.v. een windpark nabij bedrijventerrein Bijsterhuizen en beschouwt daarbij ook de Gedragscode Windenergie van de gemeente Wijchen.

In februari 2016 is de Gedragscode Windenergie door de gemeenteraad van Wijchen aangenomen. In deze gedragscode wordt veel aandacht besteed aan communicatie en draagvlak bij de ontwikkeling van windenergie in de gemeente. Zo wordt de initiatiefnemer van een windenergieproject geacht een ontwerpatelier voor de direct omwonenden en belanghebbende partijen te organiseren. In een dergelijk atelier worden mogelijke opstellingen en de mogelijke milieueffecten daarvan besproken aan de hand van een haalbaarheidsonderzoek. In de gedragscode van de gemeente wordt deze studie de ‘Quickscan m.e.r’ genoemd (art. 4, lid 3).

In het ontwerpatelier van 4 mei 2019 zijn een tweetal varianten van het windpark Bijsterhuizen beschouwd. In de Quickscan m.e.r. (dd. 18 juli 2019) is achtergrondinformatie een kaartmateriaal opgenomen dat is gebruikt bij het ontwerpatelier. Voorliggende document betreft een aanvulling op de Quickscan m.e.r., waarin een derde alternatief wordt beschouwd.

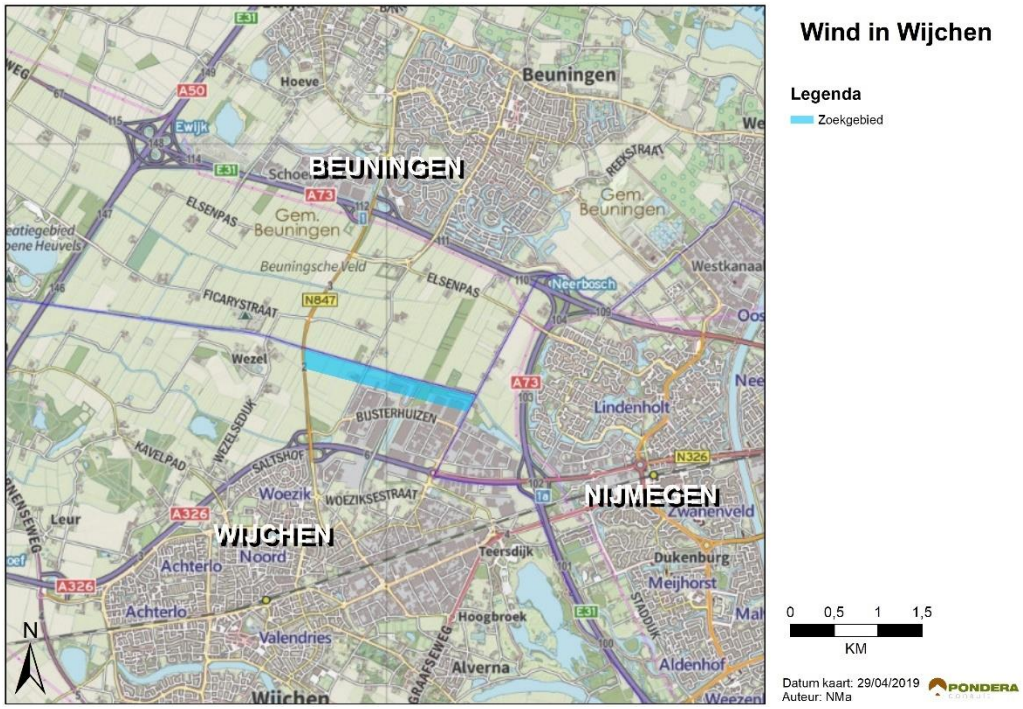
1.2 Het project

In het begin van 2014 is Wind in Wijchen BV gestart met de voorbereiding van een windproject ten noorden van Wijchen. In eerste instantie betrof dit een windpark parallel aan de N847 (Schoenaker) tussen Wijchen en Beuningen. In de tussentijd zijn er een aantal belangrijke ontwikkelingen geweest:

1. De gemeente Wijchen heeft in een raadsbesluit aangegeven energieneutraal te willen zijn in 2040;
2. In februari 2016 is de gedragscode windenergie aangenomen door de gemeenteraad.

Bovendien zijn er gesprekken geweest met de omgeving, op basis waarvan de initiatiefnemer alternatieven heeft gezocht in het zoekgebied (zie Figuur 1.1).

Figuur 1.1 Zoekgebied Wind in Wijchen



Bron: Pondera Consult

Oorspronkelijk is in de Quickscan m.e.r. gekeken naar twee verschillende opties, waarvan de eerste de realisatie van drie windturbines betrof met tiphoogte 150 meter en de tweede de realisatie van twee windturbines met een tiphoogte tot 230 meter.

In dit document wordt een nieuwe variant beschouwd, waarbij wordt uitgegaan van de plaatsing van drie windturbines met een tiphoogte tot 180 meter. Een referentieturbine voor deze afmeting is de Enercon E-138 op een ashoogte van 111 meter. Ook de Nordex N-131 op een ashoogte van 114 meter zit in dit segment. In Figuur 1.2 zijn de (voorlopige) posities van de turbines uit deze variant weergegeven.

Figuur 1.2 Scenario opstelling drie turbines (derde variant)



Bron: Pondera Consult

2 BELEIDSKADER – GEDRAGSCODE WIJCHEN

In februari 2016 is de Gedragscode Windenergie1 door de gemeenteraad van Wijchen aangenomen. In deze gedragscode staan een aantal eisen en voorwaarden waaraan ontwikkelingen van windparken in de gemeente moeten voldoen. Hieronder vallen enkele technische eisen, zoals (onder andere) maxima van het brongeluid (105 dB(a)), maximale tiphoogtes (150 meter) en een stilstandvoorziening.

De variant die in dit addendum beschouwd wordt is in strijd met de Gedragscode Windenergie van de gemeente Wijchen, omdat de windturbines in deze variant een hogere tiphoogte hebben dan de 150 meter.

In de gedragscode wordt ook aandacht besteed aan communicatie en draagvlak. Zo wordt van initiatiefnemers verwacht dat zij over deze variant van het project in gesprek gaan met omwonenden en daarvan verslag doen aan de gemeente Wijchen. Na een positief principebesluit van de gemeente wordt de initiatiefnemer geacht een ontwerpatelier voor de direct omwonenden en belanghebbende partijen te organiseren. Het ontwerpatelier heeft in een eerder stadium plaatsgevonden aan de hand van de twee eerdergenoemde alternatieven. Bij deze bijeenkomst zijn de mogelijke opstellingen en de mogelijke milieueffecten daarvan besproken.

[1] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-33484.html

3 MILIEUEFFECTEN

3.1 Geluid en slagschaduw

3.1.1 Toetsingskader

Geluid

Het geluid afkomstig van windturbines kan als hinderlijk worden ervaren. Geluidsgevoelige objecten zoals woningen van derden zijn wettelijk beschermd tegen geluid dat door windturbines wordt geproduceerd. De normstelling voor de geluidbelasting van windturbines is gegeven in artikel 3.14a eerste lid van het Activiteitenbesluit en bedraagt ter plaatse van woningen van derden Lden=47 dB (en Lnight=41 dB). De dosismaat Lden drukt het geluidniveau uit. Lden staat voor Level day, evening, night, en is het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de dag, de avond en de nacht. Volgens de regels mag het jaargemiddelde geluidniveau (grenswaarde) Lden niet meer zijn dan 47 dB.

Slagschaduw

Wanneer zonlicht door de draaiende rotor van windturbines schijnt, veroorzaakt dit een bewegende schaduw. Deze schaduw kan hinder veroorzaken bij bewoners van woningen die zich in de buurt bevinden van de windturbines. Daarom dient eventueel optredende slagschaduwhinder ten gevolge van een windturbine te worden berekend en moeten de effecten op woningen van derden in kaart worden gebracht zodat kan worden aangetoond dat er voldaan kan worden aan de wettelijke normen.

In artikel 3.14 onder 4 van het Activiteitenbesluit wordt verwezen naar de bij de ministeriële regeling te stellen maatregelen. In deze regeling is in artikel 3.12 voorgeschreven dat een turbine is voorzien van een automatische stilstandsvoorziening die de windturbine afschakelt indien slagschaduw optreedt ter plaatse van gevoelige objecten. Gevoelige objecten zijn onder meer woningen van derden. Op basis van het Activiteitenbesluit wordt de norm gehanteerd dat er sprake is van hinder als gevolg van slagschaduw wanneer gemiddeld meer dan 17 dagen per jaar gedurende meer dan 20 minuten slagschaduw kan optreden. Dit is vertaald in 5 uur en 57 minuten slagschaduw per jaar.

Gedragscode Wind in Wijchen

Naast de landelijk regelgeving in artikel 3.14a van het activiteitenbesluit, wordt in de gedragscode Wind in Wijchen een maximaal afzonderlijk brongeluid van 105dB(A) aangehouden. Dit criterium is aangedragen door de werkgroep Windenergie Wijchen.

Op basis van de gedragscode zijn slechts turbines met een brongeluid van 105 dB(A) mogelijk in het plangebied. De variant met de plaatsing van drie turbines met een tiphoogte van maximaal 180m kan hier eventueel aan voldoen. Van de referentieturbine Enercon E-138 is het brongeluid 106 dB(A). De E-138 heeft echter ook de mogelijkheid om in een stillere modus te draaien waarmee het brongeluid wel onder het gestelde maximum blijft. Het instellen van deze modus heeft wel negatieve effecten op productiviteit van de turbine. Ook andere windturbinetypes in dit segment kunnen voldoen aan het criterium van 105dB(A).

Het brongeluid van turbines staat niet gelijk aan de daadwerkelijke geluidsbelasting op de gevel van woningen. Zo is afstand tussen tot de turbines, maar ook de productie van geluid bij verschillende windsnelheden van belang bij de optredende geluidsbelasting op de gevel van woningen. Enkel en alleen een maximaal brongeluid zegt in die zin dus niet veel over de daadwerkelijk optredende geluidbelasting.

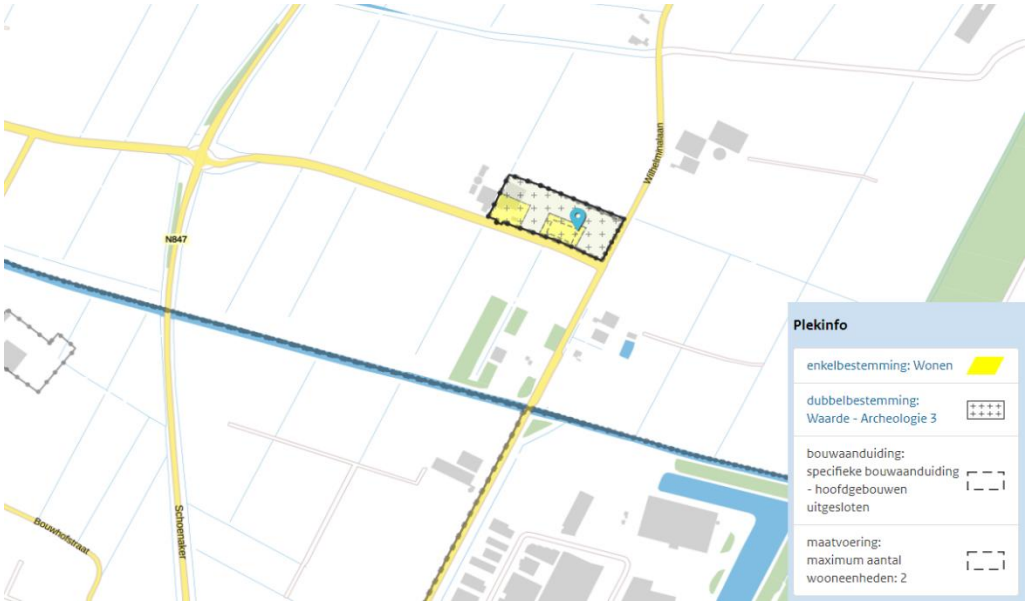
3.1.2 Analyse

Met behulp van een akoestisch rekenmodel (Geomilieu) zijn berekeningen uitgevoerd voor de geluidsbelasting van de opstelling. Ook zijn met behulp van het programma WindPro de slagschaduwcontouren van de voorgenomen opstelling uitgerekend. In Figuur 3.3 en Figuur 3.4 worden hiervan de resultaten weergegeven.

Bouwkavels Ficarystraat

Op de kruising van de Ficarystraat en de Wilhelminalaan, naast een bestaande woning, bevinden zich twee bouwkavels waarop in 2019 nog geen woningen stonden, maar waar in de toekomst wel woningen op mogen worden gebouwd[2]. Deze kavels zijn daarom meegenomen in de onderstaande analyse. De locatie van deze bouwkavels is weergegeven in Figuur 3.1. Het betreft de gele vlakken in het zwart omkaderde gebied.

Figuur 3.1 Bouwkavels aan de Ficarystraat



Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Molenaarswoningen

Een aantal nabijgelegen woningen zijn in de onderstaande analyse niet beschouwd als woningen van derden, omdat zij deelnemer zullen worden van het initiatief en zodoende als molenaarswoningen worden aangemerkt. Dit geldt voor de volgende woningen:

- Wilhelminalaan 60
- Wilhelminalaan 83
- Wilhelminalaan 85

[2] Bestemmingsplan Ficarystraat 2 (vastgesteld 20-12-2016)

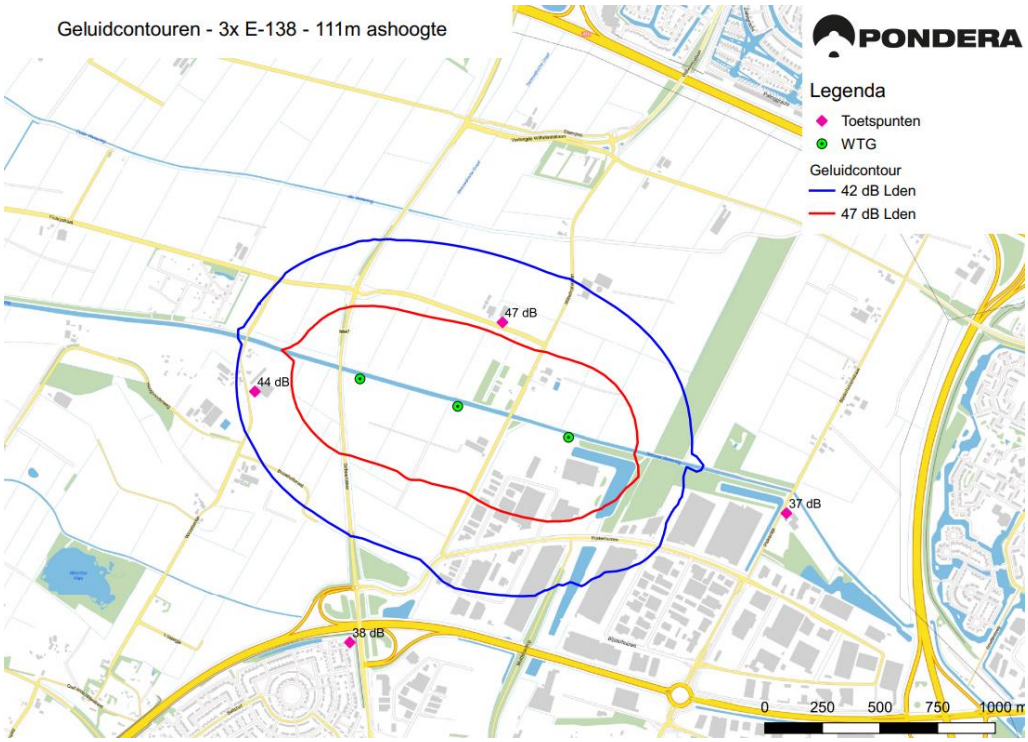
Figuur 3.2 Mogelijke molenaarswoningen



Bron: Pondera Consult

Geluid

Figuur 3.3 Geluidscontouren E - 138



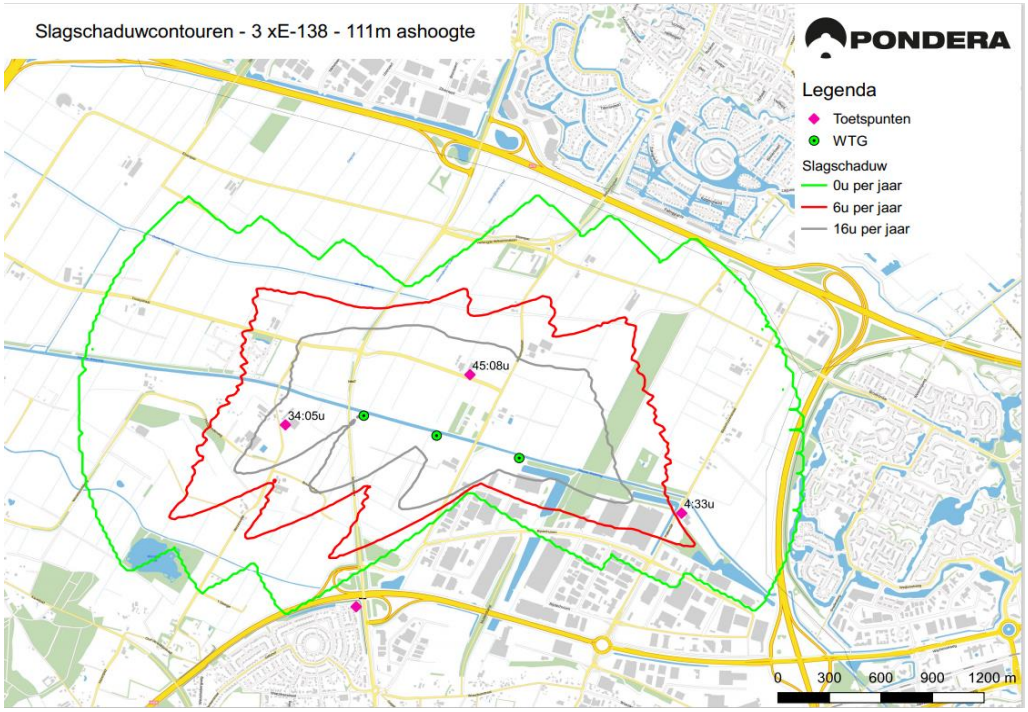
Bron: Pondera Consult

Uit de geluidsanalyse blijkt dat voor de variant met drie turbines geldt dat, met uitzondering van de molenaarswoningen, alle woningen buiten de contouren van 47dB Lden vallen. Uit contouren blijkt dat er, om te voldoen aan de normen van het Activiteitenbesluit, geen mitigerende maatregelen hoeven te worden toegepast bij deze nieuwe variant.

Dit is een verbetering ten opzichte van de variant in de oorspronkelijke Quickscan met de twee Lagerwey L-147 turbines.

Slagschaduw

Figuur 3.4 Slagschaduwcontouren E - 138



Bron: Pondera Consult

Uit de slagschaduwcontouren blijkt dat er voor de nieuwe variant woningen gelegen zijn binnen de 6-uurscontour voor slagschaduw. Om te kunnen voldoen aan de slagschaduwnormering zal voor deze nieuwe variant een stilstandvoorziening nodig zijn. Dit is met name van belang voor de woning en bouwkavels aan de Ficarystraat en de woning aan de Wezelsedijk.

Stilstandvoorzieningen verminderen de hoeveelheid slagschaduw op woningen door de turbine stil te zetten op momenten dat slagschaduw optreedt. Dit gaat per definitie ten koste van een deel van de energieopbrengst van de windturbine(s). Voor de nieuwe variant geldt dat het gebruikmaken van een stilstandvoorziening de economische haalbaarheid van de turbines niet in gevaar brengt.

Wanneer er een definitief turbinetype en ashoogte is vastgesteld is nader onderzoek naar geluid en slagschaduw vereist ten behoeve van de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening.

3.2 Natuur

Op het gebied van natuur zorgt de nieuwe variant niet voor een ander toetsingskader en andere analyse dan in de Quickscan m.e.r voor de eerder onderzochte varianten. Ook voor de nieuwe variant is nader onderzoek nodig op het gebied van soorten- en gebiedsbescherming. De ervaring leert dat voor de plaatsing van moderne windturbines een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) nodig is voor aanvaringslachtoffers onder vogels en

vleermuizen, ongeacht de exacte afmetingen van de windturbines. Of ook een vergunning Wnb nodig is, moet blijken uit nader onderzoek voor een specifieke windturbine opstelling.

Effecten op Gelders Natuurnetwerk (GNN, voormalig EHS) zijn niet te verwachten.

3.3 Landschap

Op het gebied van landschap zorgt de nieuwe variant niet voor een andere analyse dan in de Quickscan m.e.r voor de eerder onderzochte varianten. De windturbineposities in de nieuwe variant staan in hetzelfde zoekgebied als de eerdere varianten, buiten het door de provincie aangewezen waardevolle open gebied. Deze nieuwe opstelling lijkt sterk op de opstelling met drie turbines (L-100) die in eerder is beschouwd, maar is naar het westen toe iets breder opgesteld. De westelijke turbine staat dus dichter bij de Schoenaker. De tiphoogte is 30 meter hoger dan de eerdere variant met 3 windturbines. De ashoogte zal daardoor ook hoger zijn dan in deze variant. De ashoogte van de referentieturbine Enercon E-138 is 11 meter hoger dan de Lagerwey L-100, welke representatief is voor de eerder onderzochte variant.

De initiatiefnemer heeft in een eerder stadium in 2016 visualisaties laten maken van twee verschillende opstellingen[3]. Deze zijn opgenomen in de Quickscan m.e.r.. De nieuwe opstelling lijkt sterk op de opstelling met drie turbines die in eerder is beschouwd, maar is naar het westen toe iets breder opgesteld. In het figuur hieronder is een nieuwe visualisaties opgenomen waarin is uitgegaan van een variant met drie Nordex N-131 turbines op een ashoogte van 114 meter (tiphoogte = 179,5 meter), die parallel aan de Nieuwe Wetering zijn geplaatst. Betreffende visualisatie is gemaakt met online software van Windplanner.

Figuur 3.5 3D visualisatie van 3 windturbines vanaf kruising Ficarystraat en Wezelsedijk



[3] “Visualisaties windturbines WP Wijchen; 2 scenario’s vanuit diverse omwonendenlocaties”, Solidwinds Doc. Nr.: REP20160408WIW, 08-04-2016, Nijmegen

3.4 Externe veiligheid en Infrastructuur

3.4.1 Toetsingskader

Voor het aspect externe veiligheid wordt gekeken naar de afstanden tot verschillende risicobronnen en kwetsbare objecten. Hierbij worden onder andere de toetsingsafstanden vanuit het Handboek Risicozonering Windturbines 2013 toegepast.

Analyse

Voor de nieuwe variant is een onderzoek gedaan naar externe veiligheid[4]. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van significante risico's voor autoverkeer, risicovolle installaties en inrichtingen, ondergrondse buisleidingen, hoogspanningsinfrastructuur of waterkeringen.

Binnen de $PR10^{-5}$ contouren van de opstelling zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig. Tevens zijn er geen kwetsbare objecten aanwezig binnen de $PR10^{-6}$ contouren van de windturbines indien het gebouw van Ter Beke gezien kan worden als een beperkt kwetsbaar object.

Het gebouw behorende bij het bedrijf Ter Beke is in gebruik als versnijding- en verpakkingsfabriek voor vleeswaren. Het gebouw bestaat uit een groot warenhuis een inpakafdeling, snijafdelingen, kantoorruimtes en overige ruimtes. De zuidkant van het gebouw bevat de kantoorruimtes (op voornamelijk de tweede verdieping). In de kwetsbaarheidsanalyse 'Kwetsbaarheidsanalyse Ter Beke i.r.t. Wind in Wijchen' van 20 november 2020 is inzichtelijk gemaakt wat de te verwachten risico's zijn voor aanwezige personen in het gebouw. Uit de analyse blijkt dat risico's zijn te minimaliseren indien de locaties waar de concentratie aan personeel is te verwachten liggen buiten de $PR10^{-6}$ contour en de $PR10^{-6}$ contour wordt gereduceerd tot een afstand van 160 meter. 160 meter is een gangbare afstand voor de $PR10^{-6}$ contour voor windturbines in het segment tot 180 meter tiphoogte.

De afstand van de dichtstbijzijnde windturbine van de nieuwe variant tot de kantoorruimte op de eerste verdieping bedraagt 164 meter en de afstand tot de kantoren van de technische dienst bedraagt 166 meter. De concentratie van personeel in de zones binnen de $PR10^{-6}$ contour is zodanig laag dat deze situatie gezien kan worden als activiteiten behorende bij een bepekt kwetsbaar object. Omdat de kantoorgedeelten zelf buiten de $PR10^{-6}$ contour liggen ontstaat een situatie die een acceptabel veiligheidsrisico oplevert.

Indien het bevoegd gezag bovenstaande conclusie onderschrijft is de onderzochte variant met drie winturbines tot 180 meter tiphoogte vanuit het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

3.5 Archeologie

Op het gebied van archeologie zorgt de nieuwe variant niet voor een ander toetsingskader of andere analyse dan in de Quickscan m.e.r voor de eerder onderzochte varianten.

[4] Analyse externe veiligheid Wind in Wijchen versie 1.0, Pondera Consult, 20-11-2020

3.6 Overig

Op het gebied van radar, laagvliegroutes en straalpaden zorgt de nieuwe variant niet voor andere toetsingskaders of andere analyses dan in de Quickscan m.e.r voor de eerder onderzochte varianten.

4 CONCLUSIE

4.1 Conclusie

Wind in Wijchen BV is voornemens om een windpark te realiseren ten noorden van het industrieterrein Bijsterhuizen, in de gemeente Wijchen, Gelderland. Het zoekgebied ligt ingebed tussen de waterloop de Nieuwe Wetering, het industrieterrein, de N847 en de A326. In een eerder opgestelde Quickscan m.e.r. zijn twee mogelijke opstellingen onderzocht binnen dit zoekgebied. Met voorliggend addendum wordt daar een variant aan toegevoegd. De nieuwe variant bestaat uit 3 windturbines van maximaal 180 meter tiphoogte. Qua positionering lijkt deze sterk op de eerder onderzochte variant met 3 windturbines tot 150 meter tiphoogte.

Voor veel ruimtelijke- of milieuaspecten geldt dat de nieuwe variant niet zorgt voor een ander toetsingskader of andere analyse dan in de Quickscan m.e.r voor de eerder onderzochte varianten.

Voor de aspecten geluid, slagschaduw en externe veiligheid is een nieuwe of aanvullende analyse uitgevoerd voor de nieuwe variant. Voor geluid geldt dat, net als de eerder onderzochte varianten, voldaan wordt aan de wet- en regelgeving. Uit de geluidscontouren blijkt dat de geluidsbelasting op woningen van deze variant minder is dan de eerdere variant met 2 grote windturbines (Lagerwey L147 of Nordex N149) en meer dan de eerdere variant met 3 windturbines (Lagerwey L-100).

Het aantal uren slagschaduw op woningen als gevolg van deze variant is meer dan de eerder onderzochte varianten. Met een stilstandvoorziening is dit echter goed te mitigeren. Voor de nieuwe variant geldt dat het gebruikmaken van een stilstandvoorziening de economische haalbaarheid van de turbines niet in gevaar brengt.

Wanneer er een definitief turbinetype en ashoogte is vastgesteld is nader onderzoek naar geluid en slagschaduw vereist ten behoeve van de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening.

Uit nader onderzoek naar externe veiligheid is gebleken dat de nieuwe variant als uitvoerbaar kan worden gezien. Het is daarbij wel benodigd het pand van vleesverwerker Ter Beke onder te verdelen in een beperkt kwetsbaar deel en een kwetsbaar deel. In de uitgevoerde Kwetsbaarheidsanalyse Ter Beke i.r.t. Wind in Wijchen’ van 20 november 2020 is daartoe een onderbouwing opgenomen.

4.2 Vervolg

Deze ‘quick scan m.e.r.’ en dit addendum daarop zijn bedoeld als achtergrondinformatie voor het in de ‘Gedragscode Wind in Wijchen’ genoemde ontwerpatelier en een verder vervolg daarop. De onderzochte varianten voor de windturbineopstelling staan nog niet vast, maar vormen wel een goede basis voor een verder vervolgtraject. Vervolgonderzoeken voor de in relevante aspecten zullen op basis van de uiteindelijke opstelling moeten worden gedaan t.b.v. de ruimtelijke planvorming en vergunningverlening.

Bijlage 1 Projectbeschrijving Windpark Bijsterhuizen

- (onderdeel van energielandschap Bijsterhuizen)



Wijchen
Juli 2020

INHOUDSOPGAVE

1 HET VOORNEMEN 3

2 DE WERKLOCATIE 5

2.1 BESCHRIJVING VAN HET WINDPROJECT 5
2.2 ENERGIELANDSCHAP BIJSTERHUIZEN 8

3 SOCIAAL LANDSCHAP 11

3.1 LOKAAL EIGENAARSCHAP - STAP 1 11
3.2 MEE-INVESTEREN - STAP 2 12
3.3 EIGEN WIJCHENSE ENERGIE - STAP 3 13

4 TECHNISCHE UITGANGSPUNTEN TURBINEPROJECT 15

4.1 TURBINES 15
4.2 MILIEUKUNDIGE ASPECTEN 16

5 VERVOLG 19

6 BIJLAGEN: 20

7 DE ZOMERPUZZEL 21

1 Het Voornemen

Begin 2014 is Wind in Wijchen BV (WIW) begonnen met de voorbereiding van een windproject in het zoekgebied Bijsterhuizen (figuur 1). Dit betrof aanvankelijk de ontwikkeling van drie turbines langs de Schoenaker in de gemeente Wijchen. In een ruimtelijke quickscan uit 2014 kwam deze locatie naar voren als kansrijk.
In het tijdsverloop van de afgelopen 6 jaar zijn er vier belangrijke ontwikkelingen geweest in het denken rondom het (wind)project:

1. De gemeente Wijchen heeft haar klimaatbeleid geformuleerd (energieneutraal in 2040), en de Gedragscode windenergie is door de gemeenteraad aangenomen (feb 2016);
2. Op basis van gesprekken met de omgeving hebben we gezocht naar een alternatieve opstelling in het plangebied;
3. De windturbinetechnologie is doorontwikkeld. Turbines zijn groter geworden. Langere wieken, hogere masten en groter vermogen. De bijdrage aan de energietransitie per turbine is groter. Gevolg is dat 150m tiphoogte is niet langer industriestandaard en steeds moeilijker verkrijgbaar is en niet of minder rendabel;
4. Het denken in de energietransitie is verruimd van sec een windpark naar energielandschappen heeft zijn intrede gedaan.

Uit deze zoektocht, is het huidige projectontwerp van het project naar boven gekomen. Een project parallel aan de Nieuwe Wetering. In lijn met de gedragscode is dit verder besproken met de direct omwonenden, in een ontwerpatelier in juni 2019 en vervolgens in de klankbordgroep.

Op dit moment bestaat het voornemen van WIW uit het realiseren van een Energielandschap langs de Nieuwe Wetering, aansluitend aan bedrijventerrein Bijsterhuizen. Het landschap bestaat het beoogde windpark uit drie turbines van 3 tot 3,5 MW met een tiphoogte van 180m. Onder de turbines is een zonnepark voorzien van circa 10 ha aangesloten op dezelfde Liander-netinpassing. Verder in het energielandschap worden wind- en zon gecombineerd met opslag, lokale levering aan Bijsterhuizen en Wijchen en mogelijk levering van elektriciteit tbv van de waterstofproductie op het bedrijventerrein.

De verwachte bijdrage aan de Wijchense energietransitie is 29,1 GWh windstroom en 7,4 GWh zonnestroom. Samen 131 TJ duurzame energieproductie. Dit is circa 12% van de gemeentelijke opgave voor duurzame energieopwekking zoals gedefinieerd in de routekaart.

Dit voornemen zoals beschreven betreft met name het projectdeel windenergie. Bestaande uit de 3 genoemde windturbines.

Op 5 januari 2019 heeft het college van de gemeente Wijchen een positief principe besluit genomen inzake het doorlopen van de eerste fase van gedragscode, Bijlage A. Sinds jan 2019 is door WiW gewerkt aan de noodzakelijke stappen binnen de kaders van de gedragscode. Hetgeen geresulteerd heeft in het in dit document beschreven project.

De provincie Gelderland is in beginsel bevoegd gezag voor windenergieprojecten groter dan 5MW. Deze bevoegdheid kan gedelegeerd worden aan de gemeente Wijchen. Lokale besluitvorming in de gemeenteraad past bij het lokale karakter van het project dat WiW

voor ogen heeft en wat ook door de gemeente van belang wordt geacht. Om deze bevoegdheid te delegeren van provincie naar de gemeente vraagt de provincie om een principebesluit van de gemeenteraad. Dit document geeft op hoofdlijnen het project weer.

2 De werklocatie

2.1 Beschrijving van het windproject

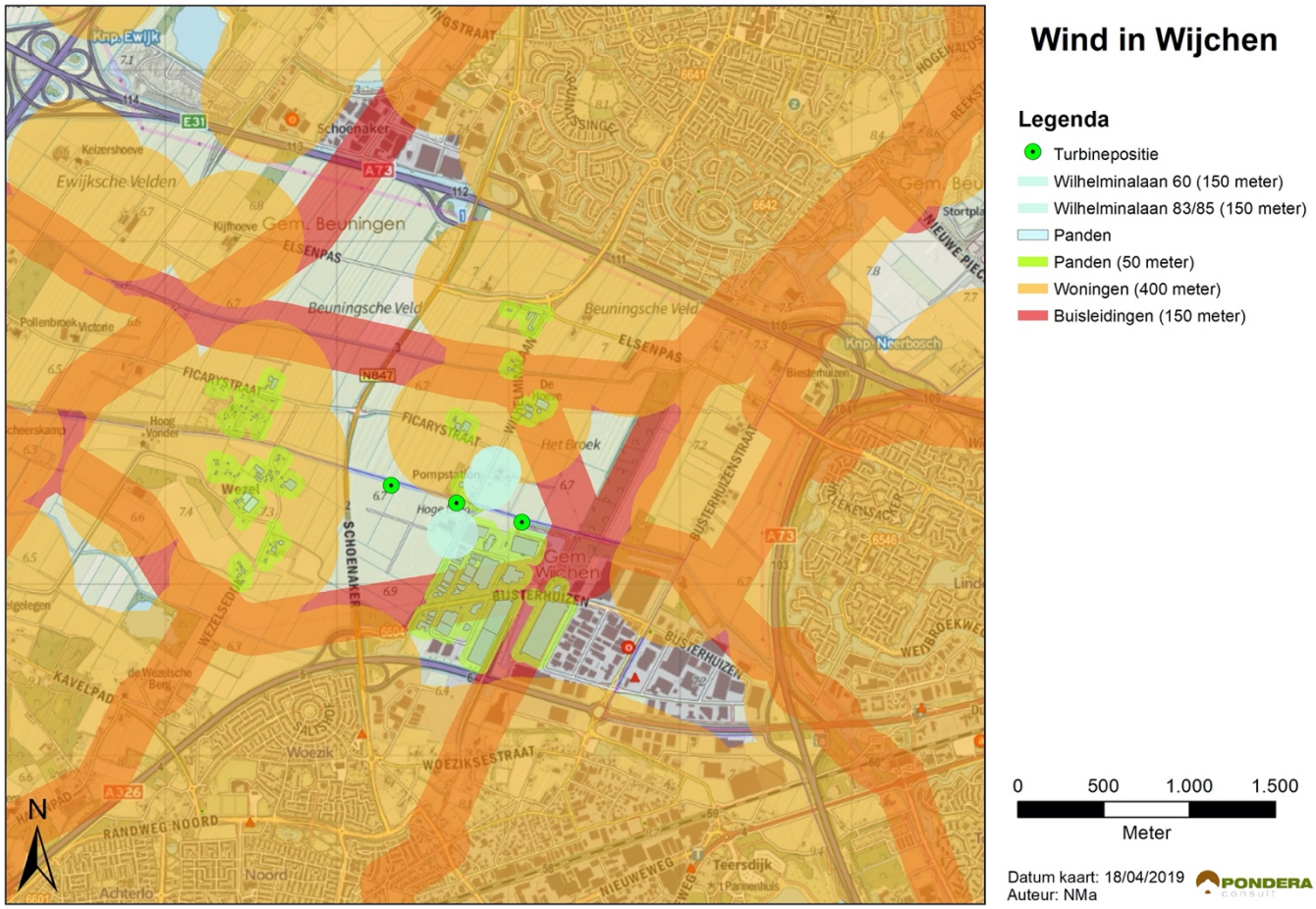
De werklocatie voor het energielandschap is in de directe omgeving van het het bedrijventerrein Bijsterhuizen. Voor de windturbines meer specifiek uit een smalle strook langs De Nieuwe Wetering. De ligging van de locatie is opgenomen in figuur 1.



Figuur 1 werklocatie voornemen Wind in Wijchen

Al langere tijd is dit gebied in beeld voor een windenergieproject. Uit de quickscan die op 6 mei 2014 in de gemeenteraad van de gemeente Wijchen is besproken blijkt dat deze locatie technische en juridische mogelijkheden biedt voor de realisatie van een windpark.

WIW (via een opdracht aan Greeneffect) en de gemeente Wijchen (via een opdracht aan Bosch en Van Rijn) hebben beide, onafhankelijk van elkaar, opdracht gegeven om de mogelijkheden voor windturbines op het bedrijventerrein in kaart te brengen. Deze studies concluderen allebei dat er vanwege gasleidingen, bebouwing op het bedrijventerrein en veiligheidscontouren (BEVI- bedrijvigheid) geen mogelijkheden zijn op het bedrijventerrein zelf. Aan de randen van Bijsterhuizen zijn wel mogelijkheden. Er is een lijnopstelling mogelijk langs de Schoenaker (drie turbines) of haaks op de Schoenaker langs de Wetering (drie turbines) – figuur 2.



Figuur 2 belemmeringenkaart Bijsterhuizen

Door wind in WiW is deze locatie verder uitgewerkt en door Pondera gedetailleerd in beeld gebracht. In verschillende deelstudies en verkenningen zijn de (on)mogelijkheden van de locatie verkend en uiteindelijk samengevat in de quickscan MER specifiek voor het voornemen (juni 2019- bijlage B).

Eerdere in het proces is in samenspraak met de direct omwonenden een mogelijke opstelling langs de Schoenaker losgelaten. In de directe omgeving van het project was een voorkeur voor een opstelling langs de Nieuwe Wetering.

Na het ontwerpatelier uit juni 2019 en bijeenkomsten van de klankbordgroep in het daaropvolgende najaar is met direct omwonenden een voorkeursopstelling vastgesteld zoals weergegeven in figuur 3. Hiermee hebben we de voorkeursposities van de drie turbines bepaald.



Figuur 3 voorkeursopstelling Windpark Bijsterhuizen

Inpassing van drie windmolens:

Bij de inpassing van drie windmolens is de Nieuwe Wetering als structuurdrager van het landschap gebruikt. Daarom zijn de drie windmolens in een lijnopstelling langs de Nieuwe Wetering geplaatst. De windmolens benadrukken de Wetering als belangrijke lijn in het open landschap. De molens staan hier ook op voldoende afstand van woningen, omdat het een leeg gebied is. Een nieuw inspectiepad evenwijdig langs de Wetering ontsluit de middelste en westelijke molen. De strook tussen de Wetering en het pad wordt ingericht als natuurstrook. Voor recreanten ontstaat er zo een aantrekkelijk wandel- of fietspad. De middelste en oostelijke molen staan met de voet in een doorgetrokken bosstrook. Hierdoor zijn ze iets minder prominent aanwezig zijn in het landschap (groene voet). Vanuit het vogelvlucht perspectief ziet de opstelling van het windpark Bijsterhuizen eruit als getekend in figuur 3.

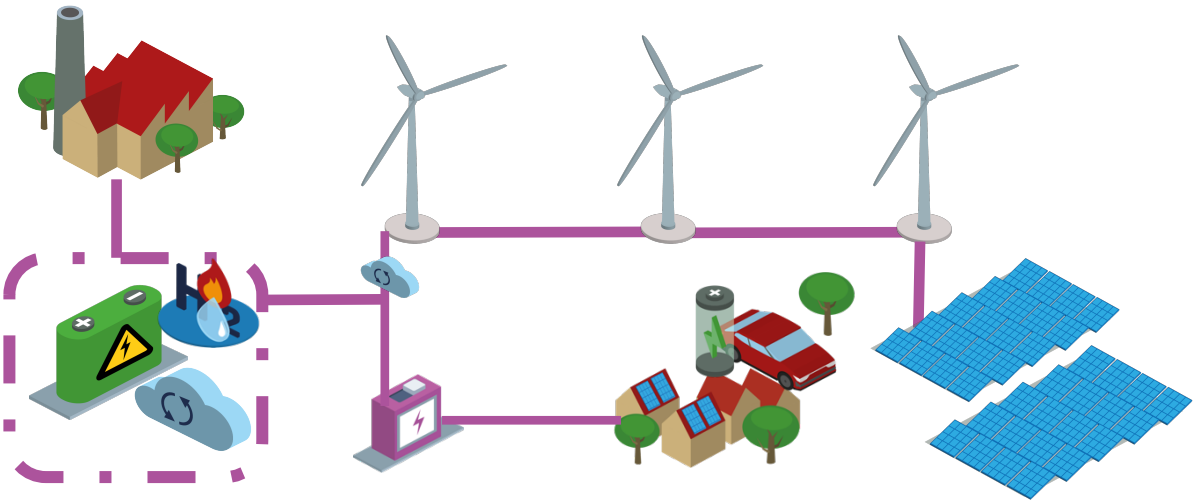


Figuur 4 vogelvlucht verbeelding windpark Bijsterhuizen

Relatie met windplan Beuningen

<<p.m., na vakantie invullen, indien er meer details zijn>>

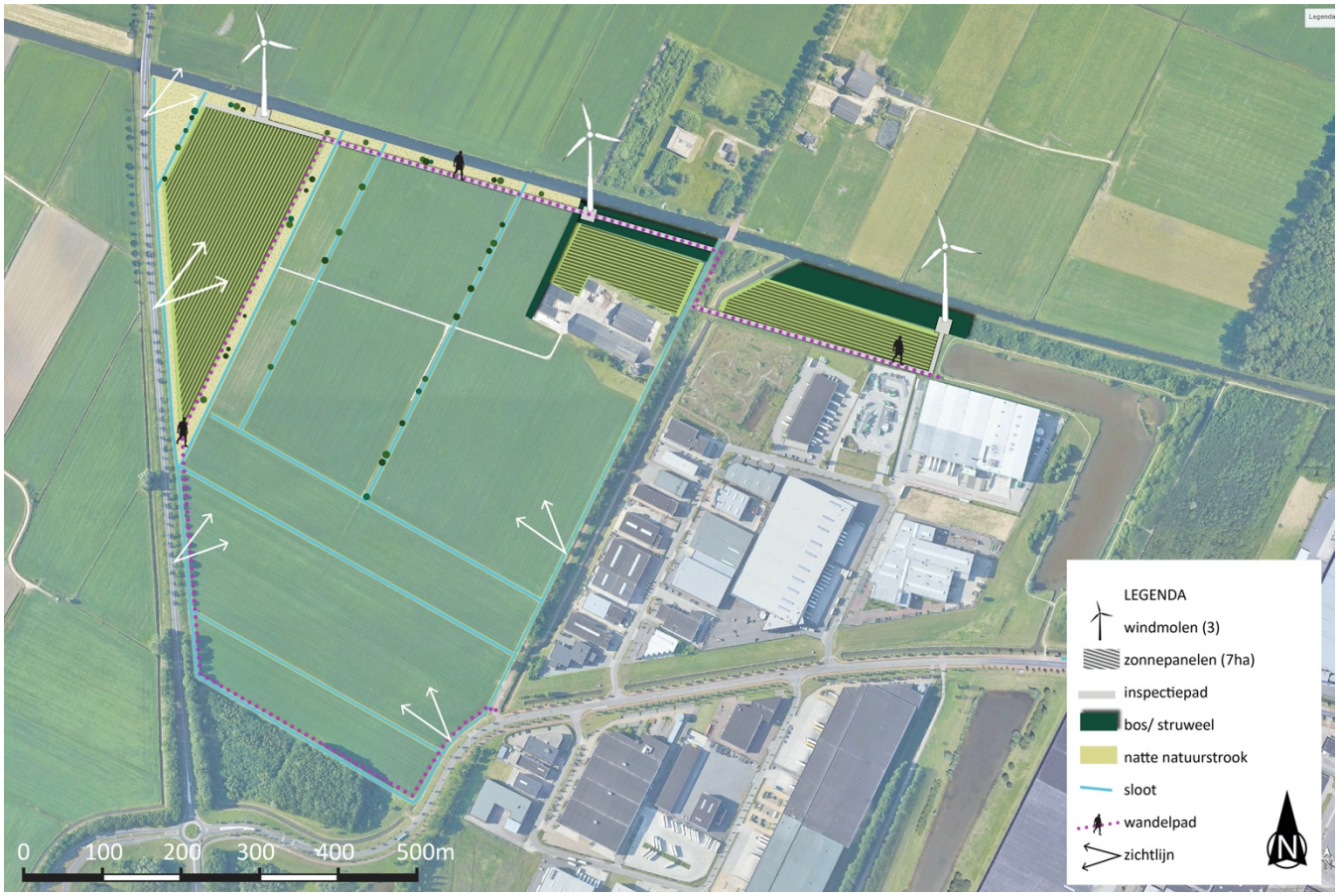
2.2 Energielandschap Bijsterhuizen



Figuur 5 conceptueel ontwerp Energielandschap Bijsterhuizen

WiW heeft de ambitie de locatie – en ook de netinpassing op het Liandernetwerk- optimaal te benutten in de bijdrage aan de energietransitie in de gemeente Wijchen. Dit kan door het project uit te breiden met een zonnepark. Uit studies blijkt dat een zonnepark van 8MWp een optimale combinatie is met het windpark. De kabel wordt zo optimaal benut. Hiervoor is op 5 juni 2020 is door WiW voor dezelfde werklocatie een voorstel ingediend. We verwachten 18 aug een principe uitspraak van het college van de gemeente Wijchen.

De stap erna, te komen tot een volwaardig energielandschap, is het creëren van elektrische opslag en we voorzien een koppeling met de verduurzamingsambities van de het bedrijventerrein Bijsterhuizen (Waterstof, inzet daken voor zon, directe levering). Na zijn voltooiing zal het energielandschap er uitzien als gepresenteerd in figuur 5 (conceptueel) en 6 (landschappelijk).



Figuur 6 ontwerp energielandschap Bijsterhijzen

Netinpassing

Door het aanbrengen van flexibiliteit in het energielandschap Bijsterhuizen en de benodigde (directe) koppelingen met de omgeving wordt het project echt lokaal. Voor het deelplan windenergie is een 10MVA verbinding met het onderstation Teersdijk voorzien. Omdat het regelstation aan de Schoenaker in Beuningen geen vrije capaciteit heeft zal er relatief veel druk op Teersdijk komen voor een beschikbare aansluiting. Liander heeft meerdere malen bevestigd dat dit er nog capaciteit is, maar het gewenst is hier innovatief mee om te gaan. Dat is ons plan, het is als volgt:

Het wind- en zonnepark worden gezamenlijk aangesloten op één nieuwe aansluiting in het Liandernetwerk (cable-pooling). We gaan gebruik maken van een gezamelijke kabelHet vermogen van het zonnepark is afgestemd op de optimale omvang in de combinatie van wind en zon op één aansluiting, dat is 10MVa.

Omdat wind- en zonnepark eigendom zijn van dezelfde organisatie kan dit organisatorisch en juridisch gemakkelijk worden georganiseerd. We gaan een stap verder door het aanbrengen van opslag en de inzet van een electrolyzer om bij te dragen aan de plannen van de bedrijfsvereniging Bijsterhuizen om een tankstation voor waterstof te realiseren

3 Sociaal landschap

Door over te gaan op duurzaam, decentraal en kleinschalig kunnen we onze energievoorziening anders organiseren. We kunnen inwoners en bedrijven zeggenschap geven. Dit organiseren we in het sociale energielandschap Bijsterhuizen, in samenwerking met Wiek-II. De ervaring die Wiek-II hiermee heeft in de regio Arnhem-Nijmegen gaan we inzetten voor het energielandschap in Bijsterhuizen. Het nieuwe energielandschap krijgt een belangrijk sociaal aspect.

Participatie in het energielandschap

Lokaal en democratisch zijn kernbegrippen voor de nieuwe energievoorziening, net als financiële voordelen voor participanten en de versterking van de plaatselijke economie. Energiecoöperaties spelen hierin een belangrijke rol. Daarnaast is er een grote groep burgers die zich betrokken voelt, maar die zich niet bij een coöperatie aansluit. In de community Burgers geven Energie willen we deze groepen in de regio Arnhem-Nijmegen met elkaar verbinden. Het energielandschap Bijsterhuizen maakt hiervan deel uit.

We werken in een drietrapsraket om dit voor elkaar te krijgen:

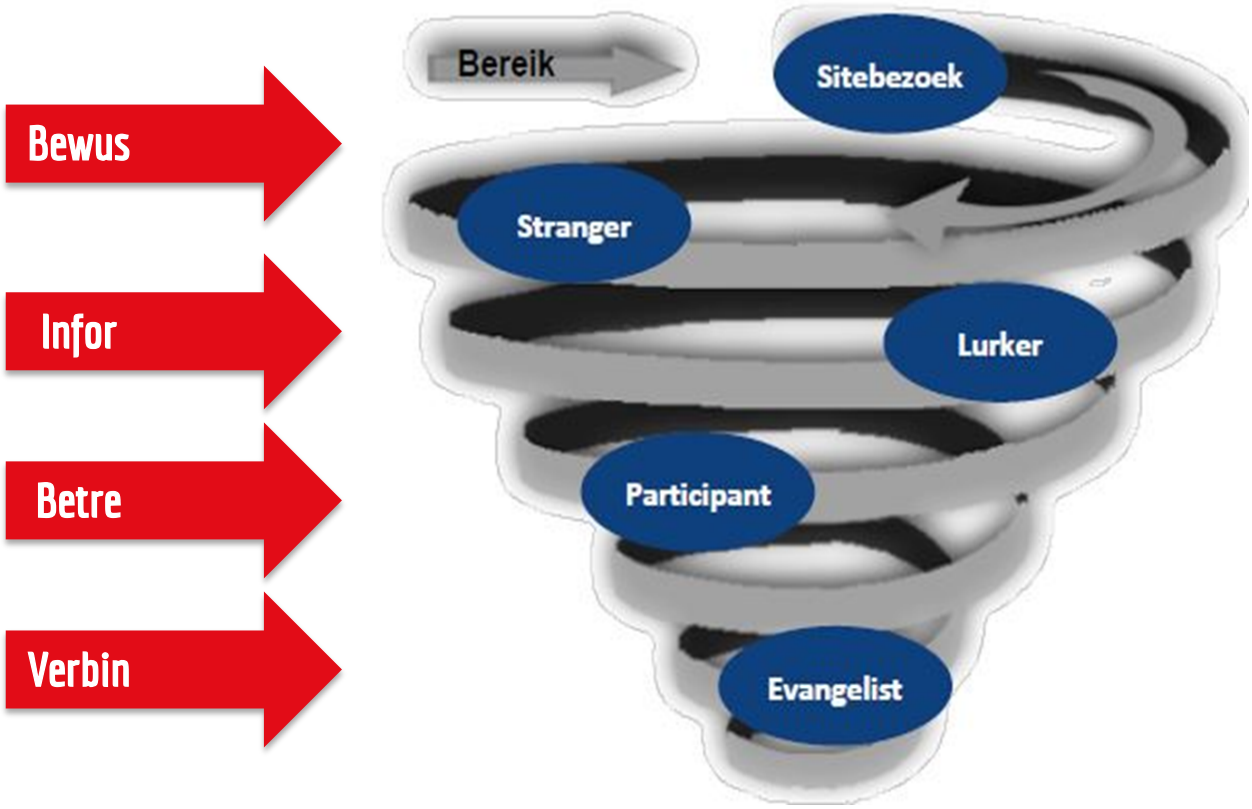
1. Eigenaar- en zeggenschap in Wijchense hand (een democratische structuur) zorgen ervoor dat de winst uit de projecten in de gemeenschap blijft. Dit draagt bij aan een sterkere sociale infrastructuur in Wijchen.
2. Financiële participatie door de Wijchenaren. Door te investeren kunnen inwoners de energievoorziening zelf vormgeven.
3. Een eigen energielevering met een Wijchens energieproduct.

Stap 1 en 2 zijn onderdeel van het plan van WiW en Wiek-II. Deze stappen kunnen de opmaat zijn naar stap 3.

3.1 Lokaal eigenaarschap - Stap 1

Door inwoners van Wijchen eigenaar- en zeggenschap te geven ontstaan kansen. Zeggenschap is een voorwaarde om mee te kunnen bepalen wat er met het dividend gebeurt. Op deze manier houden we de winst uit de energieproductie in Wijchen. Zeggenschap organiseren we in een coöperatieve structuur. Vanuit Wiek-II en Burgers geven Energie zijn hiervoor modellen beschikbaar. We staan ook open voor samenwerking met de energiecoöperaties in Wijchen zoals Leur en de nieuwe windenergiecoöperatie i.o., de Wijchense dorpsraden en het bedrijfsleven.
Voor het energielandschap gaan we uit van een gedeeld eigenaarschap. We mikken op een breed bereik. We denken aan de bedrijfsverenigingen en de energiecoöperaties, maar ook aan inwoners van Wijchen die in een andere vorm willen meedoen. Met een innovatieve eigenaarsstructuur betrekken we een grote groep mensen bij de energietransitie. Het project komt in lokaal eigendom, waarmee zeggenschap in de keuzen die gemaakt worden in het voorbereidingsproces en gedurende de exploitatie en dus ook geldstromen uit het project geborgd zijn. Maar we streven naar 100%. Het pad is als volgt: we ontwikkelen een ‘energy-community’ rondom het energielandschap (figuur 7). Een community die niet alleen uit energie coöperaties bestaat, maar ook uit lokaal geïnteresseerden burgers, lokale bedrijfsleven, vereniging en stichtingen met een betrokkenheid in Wijchgen en/of de energietransitie.

In samenwerking met platform Burgers geven Energie voeren we campagne om de groepen te bereiken. We bouwen voort op de eerste stappen die gezet zijn voor het Windpark en we gaan langzaam maar zeker de route van het community model verder doorlopen.



Figuur 7 ontwikkeling energy-community bij energielandschap Bijsterhuizen

Einddoel van het steeds verder doorvoeren van de campagne is het vinden van een stabiele basis van participanten en evangelisten. Binnen deze groep kan de besluitvorming gestructureerd worden. De route hier naartoe duurt lang en vergt toewijding en inspanning. WiW en Wiek-II gaan deze uitdaging aan. Snellere stappen zijn te maken door bestaande groepen te verbinden aan het nieuwe model van de energievoorziening. Dit start met de bestaande energie coöperaties, belangengroepen en verenigingen te binden aan het initiatief. Dit werk is ook al deels gedaan vanuit Wiek-II.
Het ultieme doel is een groep participanten en Evangelisten die een afspiegeling vormen van de Wijchense samenleving. Er ontstaat dan een plaats waarin de besluitvorming rondom het energielandschap kan plaatsvinden op die manier dat het in het belang van de Wijchenaren is.
De Europese wetgeving is in ontwikkeling op dit gebied. Het faciliteert het ontstaan van energy communities. Dit biedt handvatten om de gewenste eindsituatie concreet te maken en duurzaam te implementeren.
Een finale stap is een Nieuwe Nutsvoorziening waarin de Energy community energiebedrijf wordt. Door en voor de Wijchenaren. In deze nieuwe organisatiestructuur nutsvoorziening is ook plaats voor de gemeente waarmee invulling is geven aan de raadsmotie “Energie in Eigen beheer” uit november 2019.

3.2 Mee-investeren - Stap 2

Stap 2 is de mogelijkheid om financieel te participeren in het energielandschap Bijsterhuizen. In het aanbod van WiW aan de gemeenschap in Wijchen (het buurtaanbod, bijlage 5) is een voorstel uitgewerkt voor de windturbines. Het zonnepark voegen we hieraan toe. Een deel van de benodigde investering kan door de Wijchenaren worden gedaan. Het product dat we hiervoor in voorbereiding hebben is een obligatie. Een obligatie heeft een lage drempel, biedt gewoonlijk zekerheid op het

uitkeren van rente en aflossing en daarmee duidelijkheid. Uit onderzoek van Wiek-II en Burgers geven Energie blijkt dat mensen dit een prettige manier van investeren vinden. Een obligatie geeft geen zeggenschap of eigenaarschap, het staat dan ook los van stap 2 maar is geregeld via stap 1.

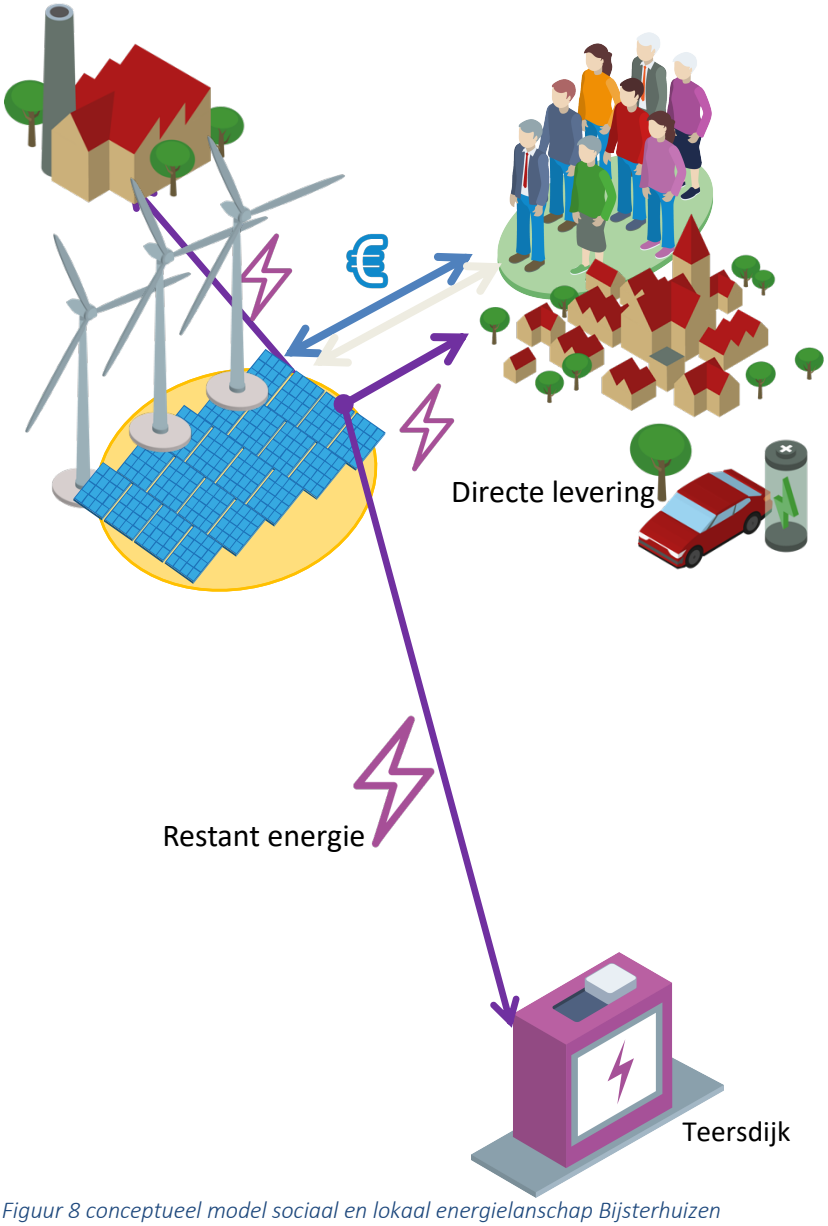
De kenmerken van de obligatie (rente, looptijd en aflosprofiel) worden in de community ontwikkeld en bepaald. Het financiële model van het project vormt hiervoor de basis. De benchmark in de markt is een rente van 5 à 5,5% en looptijd van 5 jaar. Dit is ons openingsbod aan de Wijchense gemeenschap.

3.3 Eigen Wijchense Energie - Stap 3

De volgende stap is dat we de energie lokaal inzetten. We koppelen de lokale energiebron daarbij direct aan de energiegebruiker. Voor grote bedrijven kan dat nu al. Voor de particuliere sector werken we aan een model. De eerste stappen zijn gezet in het Brabantse Terheijden (www.trem.nl) waar onder onze begeleiding een energieneutraal dorp wordt gerealiseerd. Inzichten uit dit project zetten we in voor een eigen stroomproduct voor Wijchen.

Wijchen gebruikte in 2018 169 GWh elektriciteit per jaar, 117GWh door bedrijven en 52 GWh door huishoudens. Huishoudens in Wijchen gaven in dat jaar 26,7 mln€ aan energie uit. Een groot deel daarvan ging naar gas en belasting, maar ook een substantieel deel ging naar elektriciteit. Zonder innovatieve stroomproducten blijft dit een uitgaande kasstroom aan de grote energiebedrijven. Dit kan beter, door het lokaal te maken. Bijvoorbeeld met een eigen Wijchens energie-initiatief dat ervoor zorgt dat inwoners eigen stroom geleverd krijgen.

In de samenwerking met De Groene Stroomfabriek (DGS) levert het project daarnaast duurzame stroom aan de 17 gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen, waaronder Wijchen. Een deel van de opgewekte elektriciteit zetten we hiervoor in. Zo zorgen we dat de lantaarnpalen, het gemeentelijk vastgoed en de gemalen in Wijchen werken op duurzame elektriciteit, van eigen bodem.



Figuur 8 conceptueel model sociaal en lokaal energielanschap Bijsterhuizen

4 Technische uitgangspunten turbineproject

4.1 turbines

De Gedragscode schrijft een aantal technische criteria voor. WiW heeft nog geen turbinekeuze gemaakt. Als mogelijke keuze gaan we uit van de stand van de techniek, een turbine in het 3,5MW segment – denk aan turbinetypes als Vestas V126, Enercon E138 of een Nordex N131. In deze fase van de projectvoorbereiding is nog geen keuze gemaakt voor een specifieke turbine.

Het plan van Wind in Wijchen gaat uit van drie turbines die grotendeels voldoen aan de randvoorwaarden uit de gedragscode. Echter sinds de vaststelling van de gedragscode in 2016 is de windturbinesector doorontwikkeld. Turbines met een tiphoogte van 150m zijn minder goed verkrijgbaar in, zijn minder productief en hebben daarmee lagere bijdrage aan de energietransitie en economisch minder of niet rendabel. Het principeverzoek wijkt op dit punt af van de gedragscode. WiW verzoekt de gemeente Wijchen in te stemmen met een vergroting van de tiphoogte tot 180m, in afwijking van de gedragscode. Indien ze daarmee instemt is een capita selecta van beschikbare turbinetypen in de Nederlandse markt als volgt:

	Rotordiameter [m]	Masthoogte [m]	Tiphoogte [m]
Enercon E138	138	111	180
Nordex N131	131	114	179,5
Vestas V136	136	112	178

Tabel 1 turbine dimensies voorbeeld turbines windpark Bijsterhuizen

In de consultatie met omwonenden is dit besproken, ook in de draagvlakpleiling is uitgegaan van een afwijking van de tiphoogte met 30m.

Deze grote turbines voldoen in beginsel niet aan artikel III lid 3 van de Gedragscode, omdat ze de tiphoogte mogelijk ook het brongeluid overschrijden. Dit laatste is door het inregelen van de turbines te mitigeren waardoor voldaan kan worden, voor elk van de genoemde turbine, aan de uitgangspunten van gedragscode.

WiW heeft in het buurtaanbod met de direct omwonenden vastgelegd dat er minimaal of geen slagschaduwhinder veroorzaakt zal worden. Dit doen we door de turbines zodanig in te regelen.

	Gedragscode	Voorgesteld inprojectontwerp
A. Brongeluid	<105 dB(A)	Alle turbinetypes voldoen of kunnen ingesteld worden zodat ze voldoen aan de 105db(A) voorwaarde

B. Slagschaduw	Stilstands voorziening	Stilstandsvoorziening wordt Geïnstalleerd waarmee 0 uren slagschaduw op woningen wordt nagestreeft (onderdeel van het buurtaanbod)
C. Tiphoogte	max 150m	Max 180m
D. Opstelling	Geen insluiting	In het ontwerp is geen sprake van insluiting

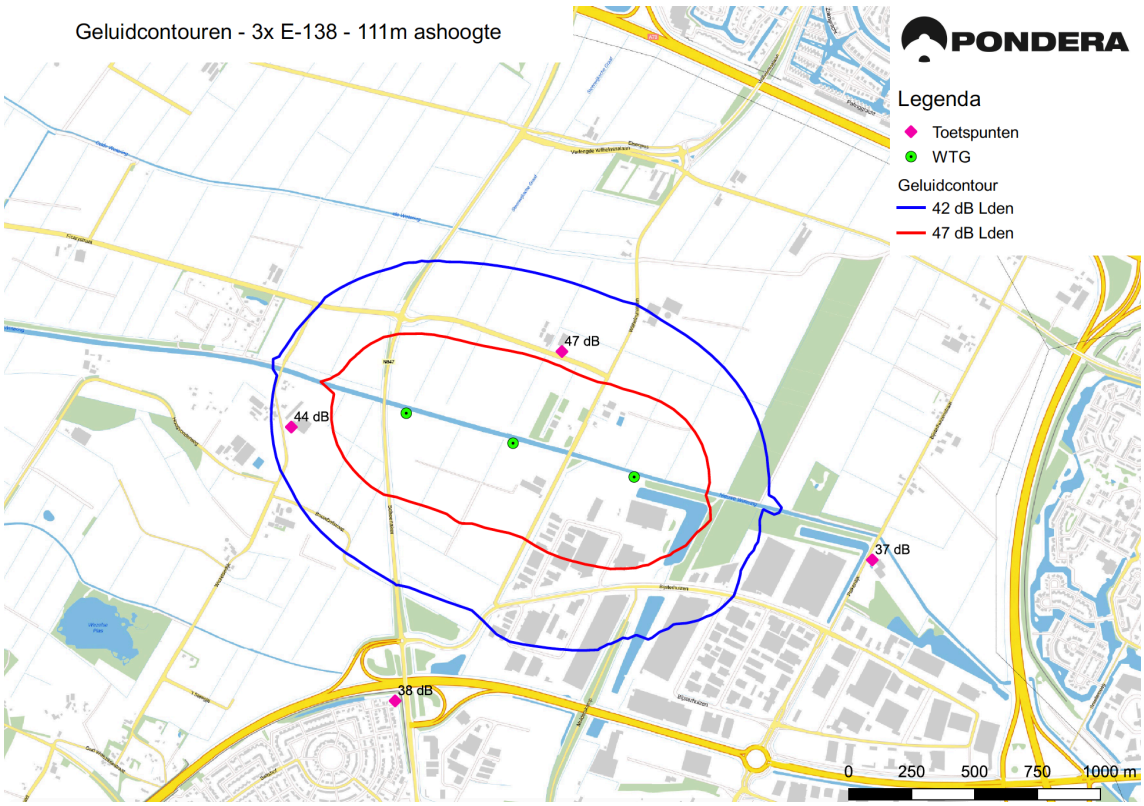
Tabel 2 vergelijking technische uitgangspuntgen uit het principeverzoek versus de gedragscode artikel III lid 3

4.2 Milieukundige aspecten

Naast de Wijchense gedragscode is het activiteitenbesluit voorwaardelijk voor het kunnen realiseren van een windpark. De belangrijkste uitgangspunten waaraan voldaan moet worden zijn de voorwaarden voor slagschaduw, geluid en veiligheid.

geluid

Voor de *worst case* turbine van de drie in tabel 1 genoemde turbines is de Enercon E138. Voor dit turbinetype is een geluidsberekening gemaakt, waaruit blijkt dat aan de normgeving voldaan kan worden (figuur 9)



Figuur 9 toets geluidsdruk activiteitenbesluit

Slagschaduw

Met direct omwonenden is afgesproken dat de turbines worden zodanig worden ingeregeld dat er geen slagschaduw op de woningen zal '*vallen'.* Turbines zullen hiertoe in bepaalde tijdstippen i.c.m. zonneschijn worden stilgezet. Het streven is '0'-uur slagschaduw per jaar, ruim onder de norm uit het activiteitenbesluit (17 dagen max 20 minuten, meestal vertaald als maximaal 6 uur/jaar).

Veiligheid

De nabijheid van het bedrijventerrein Bijsterhuizen geeft als consequentie dat er rekening gehouden dient te worden met veiligheidsvoorwaarden. Het handboek risicozonering windenergie geeft richtlijnen hoe om te gaan met het individuele en groepsrisico's. Dit geldt met name voor bedrijven waarbinnen grotere groepen mensen werkzaam zijn. Voor dit project zijn met name de hallen van Ter Beke relevant. In samenspraak met de gemeente, de omgevingsdienst regio Nijmegen en Pondera wordt een strategie opgesteld om te kunnen voldoen aan de veiligheidsvoorschriften uit het activiteitenbesluit.

5 Vervolg

Deze beschrijving behoort bij het principeverzoek. Het is een eerste aanzet om het project te beoordelen door de gemeenteraad. De gedragscode Windenergie Wijchen heeft als procedure een bestemmingsplanwijziging en een vergunning. Voorzien is een gecombineerde procedure.

In voorbereiding op de bestemmingsplanwijziging en vergunninsaanvraag worden de details behorende bij de procedures uitgewerkt.

6 Bijlagen:

A. Startdocument, c.q. verslag initiatieffase (13 okt 2017)
B. Quickscan MER (18 juli 2019)

7 De zomerpuzzel

Wind in Wijchen heeft een zomergroet gestuurd aan de college en de raadsleden van de gemeente Wijchen. Als de de Wijchense politici de koppen bij elkaar steken en het ontvangen puzzelstukje inbrengen dan leggen ze gezamenlijk de volgde puzzel.



Memo- afwijking artikel III lid 3 sub c gedragscode
Wijchen 18 december 2019

Betreft: een stap groter

Aanleiding: gedragscode en de markt

Op 4 februari 2016 heeft de gemeenteraad de Gedragscode Windenergie in de gemeente Wijchen aangenomen. Additioneel beleid dat de voorbereiding van een windproject in de gemeente Wijchen richting geeft. In de uitgangspunten van fase I is een tiphhoogtebeperking opgenomen: artikel III lid 3 sub c – deze beperkt de tiphoogte tot 150m. De gedragscode is ontwikkeld in 2015 en aangenomen op 4 februari 2016. Sinds die tijd hebben zich in de sector twee ontwikkelingen voorgedaan die de tiphoogte beperking van 150m complex maken in de uitvoering:

I. Marktontwikkeling: De stand van de techniek schrijdt voort. De markt voor turbines is de laatste jaren in ontwikkeling om de prijs per eenheid geproduceerde KWh te verlagen. Om dit te bereiken heeft de markt de tendens dat de turbines groter te worden. Hogere masten en langere wieken. En als gevolg hiervan, grotere vermogens. De beschikbaarheid van turbines in de klasse die ten tijde van het opstellen van de gedragscode van deze ruimtelijke dimensies niet gemakkelijk verkrijgbaar meer zijn. We voorzien zelfs dat tegen de tijde de turbines gekocht moeten worden dat turbines met een tiphoogte van 150m niet meer beschikbaar zijn in de markt van gangbare, financierbare turbines;
II. Gezonde businesscase: Grotere turbines zijn efficiënter, wekken meer energie op en zijn per KW geïnstalleerd vermogen goedkoper. De prijs per eenheid (kWh) opgewekte elektriciteit neemt af. Tot op heden wordt de aanleg van windparken gesubsidieerd via een subsidiemechanisme, waarin de centrale overheid de onrendabele top financiert. Dit doet ze door een bijdrage in de opwekprijs via het programma Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE^{++}). Omdat de prijs per kWh afneemt wordt ook de subsidiebijdrage lager. De huidige subsidiebedragen zijn gebaseerd op turbines die groter zijn dan de 150m tiphoogte die geldt in de gemeente Wijchen. Met de huidige subsidiebijdragen is een project met een tiphoogte van 150m in Wijchen niet rendabel te exploiteren. .

Op basis van marktontwikkeling (waarschijnlijk geen geschikte turbine) en het ontbreken van een rendabele en financierbare businesscase zal een project met een tiphoogte van 150m in Wijchen niet gemakkelijk tot stand komen. ***In het principeverzoek vragen we de raad om af te wijken van artikel III lid 3 sub c en voor het project Bijsterhuizen een uitzondering te maken.***

De match

In samenspraak met de gemeente Wijchen willen we graag onderzoeken in hoeverre afwijking van de gedragscode tot de mogelijkheden behoort om het windpark mogelijk te maken. Uitgangspunt dat we hanteren is een realiseerbaar project zodat de inspanning in de projectvoorbereiding ook daadwerkelijk leidt tot een operationeel project. We gaan uit dat in 2022 het project gerealiseerd kan worden. Aansluiten bij de gangbare turbines over 2 jaar is het uitgangspunt van het wijzigingsverzoek. Zoals in de inleiding weergegeven zoeken we dus aansluiten bij:

- De marktontwikkeling
- Een financierbare businesscae

We zien op dit moment de turbinemarkt zich ontwikkelen naar turbines met een masthoogtes tussen 120 en 150m en rotor diameters tussen 60 en 80m. De vermogens van deze turbines variëren van 3 tot 5,7MW. Een gangbare turbine waarvan we verwachten dat die in 2022 nog in de markt is en die

het dichts aansluit bij de gedragscode heeft een masthoogte van 110-120meter en een rotordiameter van 65-75m. Een tiphoogte van 185m. De turbines in tabel I zijn voorbeelden van mogelijke turbines:

	MASTHOOGTE	ROTORDIAMETER	TIPHOOGTE	VERMOGEN [MW]
ENERCON E138	111	138	180	3,5
NORDEX N131	120	131	185,5	3,6
SIEMENS SG 3.4	114	132	180	3.4
VESTAS V136	112	136	180	4

Op basis van de huidige marktwaarden is deze turbine rendabel. Heeft een financieel gezonde exploitatie hetgeen minimaal nodig is voor de financiering van het project, maar ook om participatie te faciliteren en om andere convenanten uit de buurtaanbieding te realiseren.
We vragen de raad de tiphoogte van het project Bijsterhuizen te verhogen van 150 naar maximaal 185,5m.

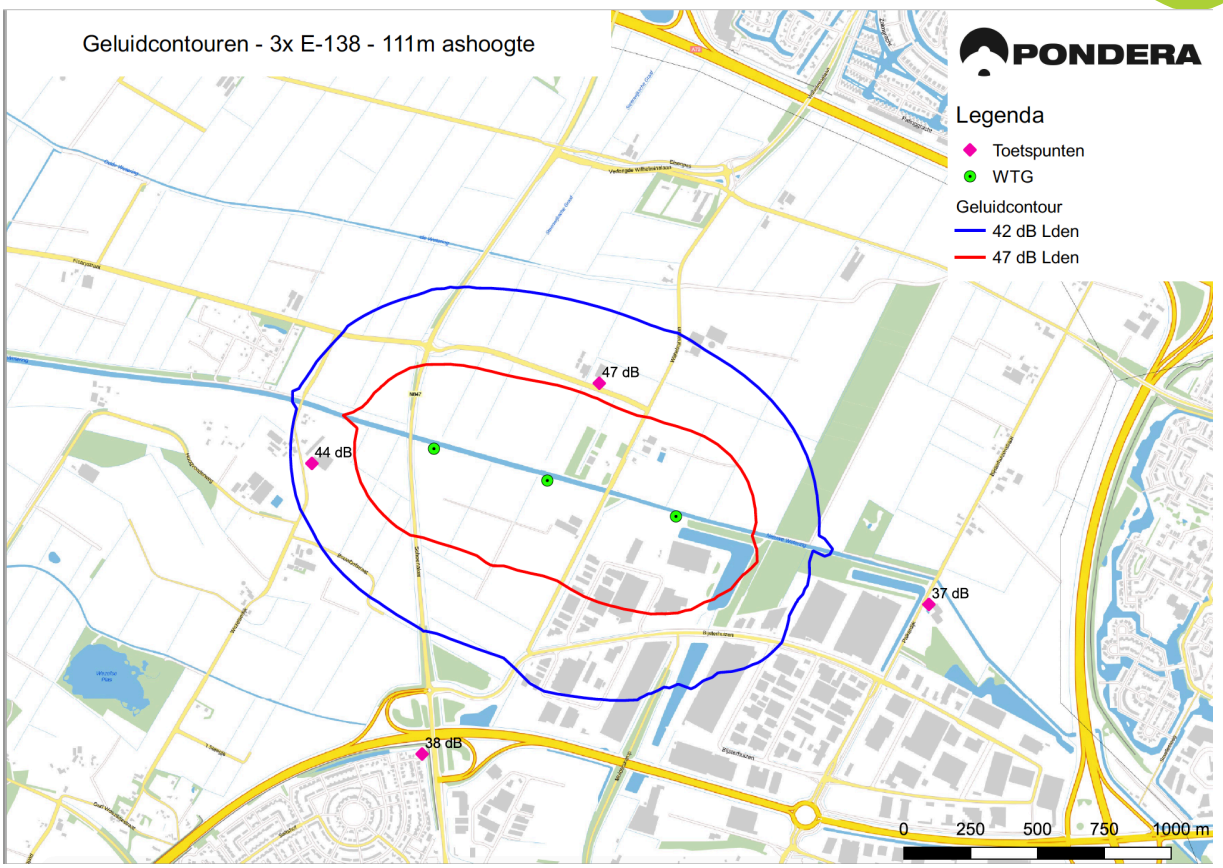
De consequentie
De afwijking van het project heeft consequenties. Hogere turbines hebben een andere impact op de omgeving. Hoewel er een veelvoud aan aspecten in oogschouw kan worden genomen, wordt de omgevingsimpact doorgaans gewogen op: geluid, slagschaduw, veiligheid en zichtbaarheid. De Nederlandse wetgeving is van toepassing en meer in het bijzonder het activiteitenbesluit milieubeheer(paragraaf 3.2.3). Om het windpark in bedrijf te kunnen hebben moet voldaan worden aan de planregels.

1. *Geluid*

Het windpark Bijsterhuizen zal moeten voldoen aan de geluidsnormering zoals opgenomen inhet activiteitenbesluit. De norm voor geluid is het niet overschrijden van de L_{den} van 47dB en de L_{night} van 41 dB. Elk projectvoorstel van Wind in Wijchen zal hieraan moeten voldoen.

Vervolgens zal een turbine ook voldoen aan artikel III lid 3 sub a van de gedragscode. Dit artikel maximeert het brongeluid van een turbine op 105dB(a).

In de analyse van de turbine hebben we gekozen voor het in beeld brengen van de impact van een turbine met een hoog brongeluid maar die zodanig ingeregeld kan worden dat voldaan wordt aan artikel III lid 3 sub a. De Enercon E138 is gebruikt als turbinevoorbeeld om een doorrekening te maken. Het adviesbureau Pondera heeft de berekening gemaakt, de uitkomsten zijn opgenomen in figuur 1.



Conclusie: Het aanpassen van de tiphgoogte zal niet leiden tot overschrijding van de normen uit het activiteitenbesluit noch het uitgangspunt uit de gedragscode.

2. *Slagschaduw*

De norm voor een windpark is dat het niet meer dan 6 uur per jaar aan slagschaduw veroorzaakt op woningen. Indien een windpark deze norm-waarden overstijgt kan een automatische stilstandvoorziening erin voorzien dat het project binnen de norm blijft.

De gedragscode heeft hierin ook voorzien, artikel III lid 3 sub b schrijft een stilstandvoorziening voor indien de slagschaduw valt op een raam van een verblijfsruimte.
In de buurtovereenkomst gaat WiW uit van het voorkomen van slagschaduw op de ramen van alle woningen. De slagschaduwduur op ramen van woningen is voorzien op 0-uur per jaar. Met de kanttekening dat uit de praktijk blijkt dat het een moeilijke regeling is.

Conclusie: Aanpassen van de tiphoogte zal niet leiden tot extra slagschaduwhinder voor de directe omgeving.

3. *Veiligheid*

Een turbineproject moet voldoen aan de veiligheidseisen uit het activiteitenbesluit, artikel 3.15a voorziet hierin. Dit geldt voor alle turbines. Het vergroten van de tiphoogte heeft hierop geen invloed. Een project kan pas worden vergund indien voldaan wordt aan de eisen voor (beperkt) kwetsbare objecten. Hieronder vallen woningen en bepaalde bedrijven op Bijsterhuizen. Een quick scan toont aan dat ook met een grotere turbine voldaan kan worden aan de normen.

Conclusie: Aanpassen van de tiphoogte zal niet leiden tot een project dat de normering van het activiteitenbesluit op het thema veiligheid overschrijdt.

4. *Visuele impact*

Turbines zijn aanwezig in het landschap. Ze kunnen niet aan het zicht onttrokken worden en draaien meest van de tijd. Het is een vreemde buur. Grotere turbines zijn van een grotere afstand zichtbaar dan turbines met een lagere tiphoogte. Ook dichter bij het project hebben grotere turbines een andere beleving dan kleinere molens. We vragen de stap te maken van 150 meter tiphoogte naar 185,5 meter. De impact die dit heeft hebben we inzichtelijk gemaakt met behulp van visualisaties in een 'tool' die de verschillende turbinemodellen modelleert. De resultaten hiervan tref je aan op de projectwebsite: https://burgersgevenenergie.nl/projecten/windpark-bijsterhuizen/ Hier kan vanuit verschillende gezichtspunten de impact van de tiphoogteruiming in beeld worden gebracht.

In zijn algemeenheid draaien grotere turbines langzamer dan kleinere. Dit heeft als resultante een wat rustiger beeld voor de directe omgeving.

Uit studies over de impact- en beleving van windturbines is bekend dat het menselijk oog (het brein) met name een verbinding legt tussen masthoogte en de rotordiameter. Objecten die voldoen aan de gulden snede. Vrij vertaald voor de dimensies van windturbines is dat rotordiameter en masthoogte ongeveer even groot zijn.

Conclusie: algemeen geldt dat turbines met een hoger tip een grotere visuele impact hebben. Uit referenties en achtergrondstudies weten we dat de verhouding tussen wiek-lengte en masthoogte (de gulden driehoek) belangrijker is dan de absolute hoogte. Zonder referentie is dit moeilijk in te schatten. We laten het aan de beoordelaar over in hoeverre de impact substantieel toeneemt.

Draagvlakpeiling Energiepark Bijsterhuizen

Datum: 25-8-2020
Opdrachtgever: Wind in Wijchen
Door: Ragnhild Scheifes – Sustainable Thinking

Inleiding

In overeenstemming met de gedragscode Windenergie Wijchen heeft het initiatief Wind in Wijchen een draagvlakpeiling uitgevoerd. Aanleiding van deze peiling zijn de beoogde windmolens die onderdeel uitmaken van het plan Energiepark Bijsterhuizen. Dit document geeft een samenvatting en analyse van deze formulieren. In opdracht van Wind in Wijchen is deze analyse gemaakt, Wind in Wijchen verbindt zelf geen conclusies aan deze analyse. In bijlage 1 vindt u alle ingevulde draagvlakpeilingsformulieren.

Doelgroep

Het gaat in totaal om 28 adressen die zich bevinden in een straal van 1000 meten van de winturbines. Van deze 28 adressen zijn 3 adressen niet bewoond (bouwkavel, leegstaand en een autobedrijf) en 25 huishoudens. De draagvlakpeiling is gestuurd naar alle 28 adressen waar van 1 adres van een van de initiatiefnemers is. Draagvlak wordt volgens de gedragscode gemeten onder de omwonenden en elk huishouden telt voor 1 stem. In totaal hebben 22 van de 25 huishoudens de peiling ingevuld (score van88%)

Vraagstelling

Omwonenden is een viertal vragen voorgelegd om zo een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de communicatie van Wind in Wijchen met de buurt, de reacties op het plan en de beeldvorming over grootschalige opwek van duurzame energie.

Analyse

Vraag 1: Wat vindt u van duurzame energieontwikkelingen in Wijchen en Beuningen?

22 stemmen: 18 positief, 4 negatief.

Het overgrote deel van de omwonenden zien het belang van de duurzame energieontwikkelingen in Wijchen en Beuningen in. Er wordt gezien dat duurzame groene energie de toekomst is. Reacties o.a.: goed - we moeten van de fossiele brandstoffen af - het is noodzakelijk. Ook werd er gezegd: het zou sneller moeten - we ontkomen er niet aan – het zal toch ergens moeten gebeuren.

Naast de positieve reactie geven een aantal respondenten aan liever geen initiatieven in hun eigen achtertuin te willen, en dat het niet in kleinschalig gebied als in de gemeente Wijchen kan. Ook het volleggen van daken met zonnepanelen werd benoemd.

Eén agrariër heeft liever windmolens dan zonnevelden vanwege kostbare landbouwgrond, een ander geeft aan liever zon dan wind te willen vanwege de impact van windturbines. Ook wordt een goede verdeling over de gemeenten meerdere keren genoemd als een belangrijk aandachtspunt.

Vraag 2: Vindt u dat de initiatiefnemers u voldoende geïnformeerd en betrokken hebben bij het project? Welke aanbevelingen heeft u?

22 stemmen: 19 positief, 3 negatief.

De omwonenden gaven in meerderheid aan goed geïnformeerd te zijn door de initiatiefnemers. Reacties waren o.a.: goed, netjes, best veel, voldoende betrokken, er is veel werk gedaan. Ook werd er gezegd dat de informatieavonden volgens de gedragscode zijn geweest.

Drie omwonenden uit Beuningen waren negatief over de informatie, 1 van hen vond de dialoog ontbreken. Er is wel informatie verstrekt, maar er is niet voldoende inhoudelijk ingaan op de opmerkingen van hen zelf. Ook vond een respondent dat ze niet voldoende geïnformeerd waren aan het begin*. Enkele omwonenden die niet voor de molens zijn, vonden dat ze wel goed geïnformeerd waren.

Iemand gaf als tip mee dat er wel erg veel communicatie was. Een ander gaf aan dat er ook een periode van stilte is geweest, het verzoek was wel te communiceren, ook wanneer er niks gebeurt.

*Deze respondenten zijn pas later in het gebied komen wonen, zelfs nadat het project positief beoordeeld was door de gemeente Wijchen en de eerste fase van de gedragscode had doorlopen.

Vraag 3: Wat vindt u van het plan?
22 stemmen: 14 voor, 8 stemmen tegen

Tegenstemmers verwachten nadelige effecten van de molens. Denk aan geluidshinder en slagschaduw**. Ook geven respondenten aan het uitzicht waardevol te vinden en dat ze dit niet willen verliezen. Een enkeling geeft aan liever zonnevelden dan windmolens te willen. Ook waardedaling van de woning wordt genoemd***. Een aantal mensen is bang last te krijgen van de molens, maar zien ook in dat het de toekomst is en dat ze ergens moeten komen. Tot slot wordt als tegenargument de kleinschaligheid van het landschap in de gemeente Wijchen genoemd.

Voorstemmers zijn (erg) positief over het plan. Ze reageren op de plannen voor windmolens (focus van dit draagvlakonderzoek), maar noemen ook het idee om de molens te combineren met een waterstoftank in Bijsterhuizen en een zonneveld. Met name de waterstoftank ziet men als een positieve aanvulling: denken aan de toekomst en de toekomstige generaties.
Reacties: Als jullie het voor elkaar krijgen is het een droom - goede investering - prima dat ze er komen - had al veel eerder moeten gebeuren - goed initiatief van plaatselijke ondernemers - goed plan waar veel energie in is gestopt en ze moeten toch ergens staan - we weten waar we aan toe zijn. En tot slot: we accepteren het in het algemeen belang.

Samenvattend is het belangrijk behalve regelmatig te communiceren (als er geen concreet nieuws is, dan zorgen voor proces informatie) en een aantal van de zorgen weg te nemen. Met name rond de slagschaduw. Dat de molens invloed zullen hebben op het landschap is duidelijk.

Het is verder begrijpelijk dat mensen onzeker zijn over wat hen te wachten staat. Wind in Wijchen heeft geprobeerd door goede informatie deze zorgen zoveel mogelijk weg te nemen.

** Slagschaduw op de gevel van de woning is in het plan uitgesloten (zie onderdeel 1 van het buurtaanbod). Mocht er sprake zijn van slagschaduw, dan zal de windturbine stilgezet worden (dit is voorgeprogrammeerd).
*** Hierin voorziet de planschade.

Vraag 4: Wat is uw mening over het buurtaanbod?
22 stemmen: 14 voor, 6 stemmen tegen, 2 geven N.V.T aan.

Het buurtaanbod oftewel de vergoeding aan de direct-omwonenden van Energiepark Bijsterhuizen (Bijlage 2), bestaat uit verschillende onderdelen die samen met de buurt zijn vormgegeven met de gedragscode als uitgangspunt. Al voor de gedragscode was er aan de buurt een aanbod gedaan. Een enkeling gaf dan ook aan dat de voorkeur naar dit aanbod uitging. Een meerderheid reageerde positief. Omwonenden geven aan dat ze het netjes vinden en tevreden zijn. Dat ze het goed vinden, als ze maar geen slagschaduw op de woning hebben. Dat ze blij zijn met de compensatie. Dat ze het een mooi gebaar vinden en dat het goed geregeld is. Dat alle mogelijkheden duidelijk benoemd en uitgewerkt zijn. Het ziet er compleet uit, goed onderbouwd. Een cadeautje is om aan te pakken.

Een toelichting per onderdeel:

Onderdeel 1: Vreemde Buur
Het punt slagschaduw wordt bij de andere 3 vragen een aantal keer genoemd als een negatief punt. Onderdeel 1 zou de zorgen om slagschaduw op de woning weg moeten nemen.

Onderdeel 2a: compensatie voor waardedaling woning (<1KM) (art V gedragscode).
De negatieve reacties hebben met name te maken met dit onderdeel van het buurtaanbod. De meeste tegenstemmers (bij vraag 3) geven aan dat ze het niet eens zijn met de berekening. Ze schatten de waarde van hun woning hoger in. Dit komt met name door het verschil in de berekening voor bedrijfswoningen en voor particuliere woningen. Het gaat veelal om bedrijfswoningen met een lagere WOZ-waarde, waarvoor het nadelig uitpakt. Het bureau dat de planschade berekent, is door het project zelf is ingehuurd ****. De vraag van sommige buurtbewoners is hoe onafhankelijk dat dan is. Omwonenden hebben nog de mogelijkheid bezwaar te maken tegen het berekende bedrag. Een aantal omwonenden noemt ook dat de overlast niet in verhouding staat tot de vergoeding.

Onderdeel 2b: Lokaal Eigendom (art V lid 4 gedragscode).
Geen aanmerkingen genoemd behalve eenmalige uitkering als voorkeur door een aantal mensen.

Onderdeel 3: Gebiedsfonds
Over het algemeen positieve reacties. Wel geven respondenten aan dat ze echt zeggenschap willen als omwonenden, en dat deze zeggenschap niet bij hele gemeente Wijchen moet liggen.

Onderdeel 4: Financiële participatie.
Gevarieerde reacties. Sommigen respondenten waren hier in de gesprekken rondom de draagvlak meting zeer positief over, anderen hadden geen interesse. Uitgesproken negatieve reacties bleven uit.

Onderdeel 5: Stroom uit eigen molen
De reactie hierop zijn zeer divers. Direct-omwonenden (<1km) kunnen maximaal 3500 kWh per jaar (gemiddeld huisgebruik) gratis ontvangen. Een aantal omwonende heeft echter zonnepanelen of denkt erover deze te plaatsen. Zij zien dan ook niet het voordeel. Met hen is afgesproken dat Wind in Wijchen gaat zoeken naar een andere manier van compensatie voor duurzame energie. Wind in Wijchen wil niet particuliere plaatsing van zonnepanelen ontmoedigen.

**** Dit is conform de normale manier van werken.

Tabel uitslag draagvlakpeiling

		Positief/voor	Negatief/tegen	Neutraal/n.v.t.
1. Wat vindt u van duurzame energieontwikkelingen in Wijchen en Beuningen?	Wijchen	11	0	
	Beuningen	6	4	
	Nijmegen	1	0	
2. Vindt u dat de initiatiefnemers u voldoende geïnformeerd hebben en betrokken hebben bij het project?	Wijchen	11	0	
	Beuningen	7	3	
	Nijmegen	1	0	
3. Wat vindt u van het plan?	Wijchen	7	4	
	Beuningen	6	4	
	Nijmegen	1	0	
4. Wat is uw mening over het buurtaanbod?	Wijchen	7	2	2 (n.v.t.)
	Beuningen	6	4	
	Nijmegen	1	0	

Samenvatting

De draagvlakpeiling is uitgestuurd naar 25 huishoudens. Daarvan heeft 88% de peiling ingevuld. 64% daarvan gaat akkoord met het plan zoals het nu voorlicht en 36% stemt tegen.

82% van de buurtbewoners is voor het opwekken van duurzame energie. Ze geven aan dat het de toekomst is en dat het toch ergens moet komen. Het verschil tussen het aantal bewoners dat positief is over duurzame energie maar het plan niet steunt is hoogstwaarschijnlijk toe te schrijven aan het Nimby effect. Uit de opmerking is op te maken dat ze de molens liever niet in hun eigen achtertuin willen.

Naast het Nimby effect is een argument om tegen het plan te stemmen de in de ogen van deze bewoners te lage planschadevergoeding. De planschadevergoeding is onderdeel van het buurt aanbod dat Wind in Wijchen heeft aangepast aan de hand van de gedragscode en aanvullingen uit de buurt. 64% vindt het een goed en compleet aanbod. 27% vindt het geen goed aanbod. 9% zegt n.v.t.

Tot slot is het opvallend hoeveel mensen positief zijn over de wijze waarop ze betrokken zijn bij het project. 86% geeft aan voldoende geïnformeerd te zijn eerder te veel dan te weinig. Het wordt als positief gezien dat het een project door lokale ondernemers betreft i.p.v. een partij van buitenaf.

Buurtaanbieding Energiepark Bijsterhuizen

Wind in Wijchen

1

VREEMDE BUUR

WiW realiseert zich dat een windpark een niet alledaagse buur is, een windpark is er altijd en draait bijna altijd. Slagschaduw en geluid hebben hun impact op de directe omgeving. Waar mogelijk zullen we de impact van de aanwezigheid van het windpark zo klein mogelijk houden. Dit doen we door:

- Een slagschaduw regeling te installeren die de windturbines stopt indien er slagschaduw op de ramen van de woningen in de directe omgeving valt. We reduceren de slagschaduw tot 0-uren per jaar.
- De turbines hoger dan 150m krijgen aan de buitenzijde navigatieverlichting. WiW zorgt ervoor dat de lampen niet naar beneden schijnen, 's nachts niet knipperen en gedimd worden.
- Windturbines is techniek en er gaan soms dingen mis. WiW ontwikkelt een App waar opmerkingen en klachten op gemeld worden en binnen een werkdag afgehandeld worden indien mogelijk.
- Energiepark Bijsterhuizen heeft een bewonersplatform. In de voorbereiding van het project de plaats om ideeën en wensen mee te geven aan de inrichting van het project. In de exploitatiefase de plek om te sturen op het reilen en zijlen van het project. WiW faciliteert tweejaarlijkse bijeenkomsten.

2a

COMPENSATIE VOOR WAARDEDALING WONINGEN (<1KM)

(art V gedragscode)

In de voorbereiding van het project Bijsterhuizen ontwikkelen we een project met de kenmerken van de Gedragscode Wind in de gemeente Wijchen. De compensatie voor de waardedaling van de woningen bestaat uit twee componenten:

1. Een eenmalige **planschadevergoeding** bij aanvang van de bouw van de turbines van de omliggende woningen binnen een straal van 1km (direct omwonenden) in lijn met artikel V lid 3a.
   Taxatie en berekening zijn door bureau LandRaad opgesteld en aan de ter beschikking gesteld.
2. Een jaarlijkse uitkering in de vorm van een **opslag vanwege overlast** conform artikel V lid 4d gedurende de levensduur van het project. De rentecomponent is vast voor de looptijd van de uitkering en bedraagt 4%.

WiW stelt per woning een overzicht van de berekende bedragen die ze zal uitkeren.

2b

LOKAAL EIGENDOM

(art V lid 4dgedragscode)

Direct omwonenden kunnen mede-eigenaar worden van het windpark. WiW zal een speciale aandeelhouderscategorie introduceren waarin de direct omwonenden de compensatie voor de waardedaling van de woning, zoals omschreven in 2a hierboven, kunnen omzetten in een aandeel in het project.

De inleg per woningeigenaar wordt bepaald door de som van de waardevermindering en de opslag vanwege overlast. In afwijking op art V lid 4f zijn aandelen zijn op naam.

Na het onherroepelijk worden van de vergunning zullen WiW en de direct omwonenden in gesprek gaan en vaststellen wie van deze mogelijkheid gebruik gaat maken. Bij de keuze voor optie 2b vervallen de aanspraken onder optie 2a en vice versa.

3

GEBIEDSFONDS

Uit de operationele revenuen zal door het energiepark Bijsterhuizen jaarlijks een bedrag van 0,5€/MWh* worden uitgekeerd aan een gebiedsfonds. Het gebiedsfonds wordt vormgegeven in de stichting Wijchens wind met als doel landschappelijke versterking, natuurontwikkeling of milieuverbetering in de gemeente Wijchen binnen een straal van 10km.

Inwoners van de gemeente Wijchen eens per 2 jaar voorstellen doen die passen binnen de doelstellingen van de stichting. Het stichtingsbestuur zal via een competitie voorstellen en ideeën ophalen uit de Wijchense samenleving, deze beoordelen en de beste voorstellen honoreren met een financieel bijdrage in de uitvoering. Ideeën en wensen uit de directe omgeving van het project krijgen bij gelijke beoordeling voorrang.

Het bestuur bestaat tenminste uit twee afgevaardigde van de direct omwonenden, een bestuurder van WiW en een representant van de gemeente Wijchen. Het is aan het bestuur en WiW om de fondsvoorwaarden en de inrichting van de stichting verder uit te werken. Een uitwerking is gereed voordat het eerste operationele jaar van het project afloopt.

* Op basis van een turbine met een tiphoogte van 180 meter ramen we een jaarlijkse uitkering van €13.000

4

FINANCIELE PARTICIPATIE

WiW voorziet de uitgifte van achtergestelde obligaties in het Windpark. Obligaties hebben een inleg van €250 per stuk, een looptijd van 10 jaar en een jaarlijkse rente van 4%. We voorzien een inleg van 1,5 mln€ uit de omgeving van het project. Revenuen die direct terugkomen in de lokale economie.

Financiele participatie voor de mensen uit Wijchen, Beuningen en Nijmegen Zuid woonachtig binnen straal van 5 km worden eerder in de gelegenheid gesteld een obligatie af te nemen. Naast dat ze eerder kunnen deelnemer wordt de rente op de obligatie met 0,5% verhoogd tot 4,5%.

Nog eerder kunnen de direct omwonende aangeven financieel te participeren (naast de optie 2a) in he project. Een bijzondere categorie participaties zal voor de omwonenden worden gecreëerd met een rente van 5 %.

5

STROOM UIT EIGEN MOLEN

Direct omwonenden krijgen de keuze direct stroom geleverd uit het windpark om niet met een maximum van 3.500 kWh per jaar (gemiddeld huisgebruik). WiW zal de levering vanuit het windpark aan de direct omwonenden faciliteren. Direct of via een energiebedrijf.

6

WINDBONUS

Een deel van de vrijekasstroom beschikbaar stellen aan de directe omgeving. Dit in plaats van jaarlijkse uitkering – denk aan 5% om de match te kunnen maken met de jaarlijkse uitkering – dit komt neer op gemiddeld €35.000/jaar .

Bijlage 6

Memo financiele bijdrage Windpark Bijsterhuizen
September 2020 – versie 1 (update 21 okt)

In het energielandschap Bijsterhuizen werkt Wind in Wijchen (WiW) aan het creaeren meervoudige waarde uit de ontwikkeling. Eigen, lokale duurzame energie, verbinding met Bijsterhuizen en de Wijchense bevolking en het inrichten van een ruimtelijk landschap zijn non-financiële waarden waaraan kan worden gedacht. Daarnaast heeft het energielandschap financiële waarden. Het projectdeel Windenergie heeft 3 financiële stromen met een publiek karakter. Als onderdeel het principe verzoek zijn deze waarden gekwantificeerd.

I. Directe opbrengsten aan de gemeente

Volgend uit de directe projectvoorbereiding en exploitatie van het windpark zijn er drie kostenposten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan de gemeentelijke exploitatie.

a. **Leges** –een vergunnen van een bouwwerk als bedoelt in de Wabo (art 2.1 lid a) is in de gemeente Wijchen belast met 23 promille van de bouwkosten. Gegeven het huidige bouwplan is dat €270.000

b. **Onroerende zaak belasting (OZB)** – over de OZB is nog geen eenduidigheid op dit moment. Een windturbine betaald doorgaans het eigenaars- en gebruikersdeel van de OZB. Eén van de variabelen in de absolute kosten is het afschrijfprofiel en op welke kosten OZB wordt geheven. Een windturbine wordt doorgaans in 15 jaar tot waarde nihil afgeschreven. Uit vergelijkbare (10MWe) projecten zien we een OZB waarde van €91.000 in jaar 1 met een lineaire daling naar 0€ in jaar 15. Op basis hiervan zal de afdracht in de exploitatiefase aan de gemeente Wijchen in de orde van €725.000 bedragen

c. **Kosten volgend uit de anterieure overeenkomst**- hierover zullen nog afspraken gemaakt moeten worden. Een gangbare orde is €30.000

	Bij start realisatie (jaar 0) Eenmalig	Gedurende exploitatie Totaal te betalen
a-Leges	€270.000	
b-OZB		€725.000
c- AOK	€30.000	
Totaal	€300.000	€725.000
Totaal over de gehele periode		**€1.025.000**

II. Opbrengsten aan de gemeenschap

WiW heeft een buurtaanbod opgesteld en dit voorgelegd aan de direct omwonenden van het project en onderdeel gemaakt van de inrichting van het project. Een deel komt voort uit de gedragscode een deel zijn aanvullende ideeën gevormd in de periode waarin WiW en direct omwonenden met elkaar in gesprek waren. Ook in de relatie met de direct omwonenden zijn er non-financiële afspraken en financiële afspraken. Het gaat in dit memo om de laatste:

a. Compensatie woningdaling – deze wordt gecompenseerd in lijn met de taxaties en berekeningen uitgevoerd door het bureau Landraad. De compensatie voor de woningdaling uit hoofde van het ontstaan van het windplan aan de direct omwonenden is €296.244. Onder de gedragscode is dit bedrag uit te keren in 4% per jaar of in overleg met de direct omwonenden in één keer.
b. Financiële afdracht aan fonds duurzame-energie – in de operationele kosten van het windpark is opgenomen een afdracht van €0,5 per MWh geproduceerde energie. De geraamde gemiddeld langjarige productie is 30.000 MWh per jaar. Een afdracht is dan €15.000/jaar
c. Financiële participatie direct omwonenden– de direct omwonenden hebben een mogelijkheid met voorrang een financiële participatie te nemen in het windpark. Direct omwonenden participeren voor periode van 10 jaar, met een rentecoupon op de participatie van 5%. We voorzien inleg van circa 0,5mln€ in het project uit de directe omgeving. Bij een inleg van 0,5mln€ wordt er in 10 jaar tijd €147.500 aan rente betaald aan de direct omwonenden.
d. Financiële participatie Wijchen algemeen– de grotere gemeenschap heeft de mogelijkheid een financiële participatie te nemen in het windpark. We voorzien dat mensen participeren voor periode van 10 jaar, met een rentecoupon op de participatie van 4,5%. De campagne is erop gericht om 1mln€ inleg bijeen te brengen (dit kan ook meer worden bij grote belangstelling). Bij een inleg van 1mln€ wordt er in 10 jaar tijd €263.750 aan rente betaald aan de deelnemers.
e. Stroom uit eigen molen- het gemiddelde energiegebruik van een huishouden in het buitengebied (3.500MWh/jaar) wordt gecompenseerd door verkoop rechtstreeks vanuit het windpark. Uitgaande dat 80% van de omwonenden de overstap zal maken, dan zal er in de 25 jaar dat het project operationeel is zal er 16.800MWh elektriciteit worden geleverd aan de buurt tegen de marktwaarde (€45/MWh). Dit representeerd een waarde van circa €3.000 per jaar, €75.000 in de looptijd van het project
f. Windbonus - een deel van de vrije kasstroom van het windpark wordt additioneel in het fonds duurzame-energie gestort. Dit zal per jaar verschillen afhankelijk van de financiële prestaties van het windpark. De windbonus is geraamd op €35.000 per jaar. In de periode van 25 jaar zal dit niet altijd beschikbaar zijn. In de raming nemen we aan dat dit tenminste 50% van deze waarde zal aanneem zijnde €437.500 uit te keren in het fonds.

	Bij start realisatie (jaar 0) Eenmalig	Gedurende exploitatie (25 jaar) Totaal uit te keren
a- Compensatie waarde woning	€296.244	
b- Fonds duurzame energie		€375.000
c- Financiële participatie- direct omwonenden (rente)		€147.500
d- Financiele participatie- Wijchen (rente)		€263.750
e- Stroom uit molen aan direct omwonenden		€75.000
f- Windbonus		€437.500
Totaal Totaal over de gehele periode	€296.244	€1.298.750 **€ 1.594.994**

III. samenvatting

De financiële bijdrage aan gemeente en gemeenschap (gezamenlijk de lokale economie) vanuit het deelproject windenergie van het energielandschap Bijsterhuizen bedraagt over de levensduur van het windpark € 2.619.994. Een kleine 40% zal aan de gemeente Wijchen worden afgedragen het resterende deel aan een combinatie van de omwoners binnen een straal 1km (direct omwonenden) en de Wijchense gemeenschap.