

Bestemmingsplan

Toelichting

Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord

Bestemmingsplan Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord

Gemeente Overbetuwe

Status: Definitief ontwerp

Datum: December 2018

IMRO-Idn: NL.IMRO.1734.0282ELSTspoorkrwn-ONTD

Elst, Spoor kruising Rijksweg-Noord

Datum

December 2018

Correspondentieadres

Postbus 11
6662 AA ELST

Telefoon

0481 362 300

E-Mailadres

Info@Overbetuwe.Nl

Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	9
1.4 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied	11
2.1 Huidige situatie	11
2.2 Planbeschrijving	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	18
3.1 Rijksbeleid	18
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	24
4.1 Inleiding	24
4.2 Bodem	24
4.3 Archeologie	26
4.4 Cultuurhistorie	27
4.5 Kabels en leidingen	28
4.6 Niet-gesprongen explosieven (NGE)	28
4.7 Verkeer	29
4.8 Luchtkwaliteit	31
4.9 Geluid	32
4.10 Trillingen	35
4.11 Verlichting	37
4.12 Natuur	37
4.13 Water	40
4.14 Externe veiligheid	44
4.15 Bedrijven en milieuzonering	46
4.16 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	46
Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving	49
5.1 Algemeen	49
5.2 Dit bestemmingsplan	50
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	52
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
6.2 Economische uitvoerbaarheid	52
6.3 Handhaafbaarheid	53
Hoofdstuk 7 Procedure	54
7.1 Ontwerpfase	54
7.2 Vaststellingsfase	54

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Overbetuwe is voornemens om in het kader van het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' twee gelijkvloerse spoorkruisingen in Elst om te vormen tot ongelijkvloerse kruisingen. Het project omvat primair de spoorkruisingen Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal. Daarnaast wil de gemeente de toeleidende wegen van deze spoorkruisingen voor alle gebruikers duurzaam, veilig en met voldoende capaciteit herinrichten. Een groot deel van deze wegaanpassingen past binnen de geldende bestemmingsplannen. Voor de twee ongelijkvloerse spoorkruisingen alsmede de aanpassing van de Ceintuurbaan en de aansluiting hiervan op de Rijksweg-Noord is een bestemmingsplanherziening nodig.

Voorliggend bestemmingsplan ziet op de spooronderdoorgang van de Rijksweg-Noord. De realisatie van het viaduct ter hoogte van de 1^e Weteringsewal en de zogeheten flankerende infrastructuur van de Ceintuurbaan worden mogelijk gemaakt in een separaat bestemmingsplan. Vanwege de fysieke samenhang binnen beide deelgebieden en aangezien de beide ongelijkvloerse spoorkruisingen niet noodzakelijkerwijs gelijktijdig worden gerealiseerd, is er gekozen voor twee afzonderlijke bestemmingsplannen. Met het oog op een eenduidige communicatie naar de omgeving lopen beide bestemmingsplanprocedures zoveel mogelijk gelijk op.



Afbeelding 1: Projectgebied 'Spookruisingen Elst Noord'

Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Overbetuwe sprak op 13 oktober 2015 de voorkeur uit voor een onderdoorgang bij de Rijksweg-Noord ter vervanging van de huidige overweg en voor een viaduct ter hoogte van de overweg 1^e Weteringsewal. Conform het Coalitieakkoord 2014 is de

Noordtangent, het doortrekken van de tangentiële route langs het noordwestelijk kwadrant van de kern Elst, daarmee verlaten. Eerste aanleiding van de werkzaamheden zijn de grote dichtligtijden en daarmee stremmende werking van de overweg op de Rijksweg-Noord. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en spoorbeheerder ProRail willen graag het treinverkeer intensiveren. Deze toekomstige toename van het treinverkeer op het spoortraject door Elst zal als gevolg hebben dat de dichtligtijden van de overwegen op de Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal verder toenemen. Een andere aanleiding van de opgave is het feit dat Elst een regiofunctie heeft met haar levendige (winkel)centrum. Deze regiofunctie wil de gemeente graag behouden en verbeteren, waarbij een vlotte en veilige bereikbaarheid essentieel is.

Het project past ook binnen het huidige coalitieprogramma en de daarin uitgesproken wens om niet alleen de verbindingen tussen de dorpen binnen de gemeente te verbeteren, maar ook die met Arnhem, Nijmegen en Wageningen.

Wanneer de gemeente Overbetuwe de hiervoor genoemde ingrepen niet uitvoert, zal het noordelijk deel van Elst en het (winkel)centrum slecht bereikbaar worden en komt de verkeersveiligheid daarmee in het geding. Tegelijkertijd kan ProRail het treinverkeer niet intensiveren.

1.2 Ligging plangebied

Het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' omvat primair de spoorkruisingen Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal. Wanneer in dit bestemmingsplan wordt gesproken van 'projectgebied', dan wordt het gehele gebied bedoeld waarbinnen het project tot werkzaamheden en ruimtelijke ingrepen leidt. Het projectgebied is weergegeven in Afbeelding 1.

Voor een deel van deze werkzaamheden en ruimtelijke ingrepen is geen bestemmingsplanherziening nodig, aangezien deze passen binnen de geldende bestemmingsplannen. Met de term 'plangebied' wordt hier alleen bedoeld op dat gebied waarop dit bestemmingsplan ziet en bestemmingen toewijst. Het gaat dan specifiek om de onderdoorgang en het omliggend gebied. De ligging van het plangebied is indicatief aangeduid in Afbeelding 2.



Afbeelding 2: Topografische kaart Elst met ligging plangebied bestemmingsplan 'Elst, Spoor kruising Rijksweg-Noord' indicatief aangeduid

Dit bestemmingsplan gaat over de bij de spoor kruising Rijksweg-Noord te realiseren onderdoorgang, drie nieuw te realiseren woningen nabij deze onderdoorgang en de bijbehorende nieuw aan te leggen ontsluiting voor deze woningen. De nieuwe ontsluitingsweg heeft de naam Heuveltje gekregen. De precieze ligging van deze ruimtelijke ingrepen en het plangebied zijn weergegeven in Afbeelding 3.



Afbeelding 3: Luchtfoto Elst met ligging plangebied bestemmingsplan 'Elst, Spoor kruising Rijksweg-Noord' aangeduid

Het plangebied bevindt zich in het noorden van de bebouwde kom van Elst. Het plangebied bestaat uit de spoor kruising en het gedeelte van de Rijksweg-Noord dat benodigd is om de onderdoorgang te realiseren. De huidige, directe aansluiting op de Rijksweg-Noord via een parallelweg komt voor de woningen Rijksweg-Noord nummers 73 tot en met 87 te vervallen. Deze aansluiting wordt vervangen door een alternatieve ontsluiting via de Componistenbuurt. Tevens worden er aan deze nieuwe ontsluiting drie extra woningen mogelijk gemaakt. Het plangebied ligt middenin bebouwd gebied, waarbij de westzijde bestaat uit ruime woonkavels en de oostzijde zich kenmerkt door dichter bebouwde woonwijken.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De aan te leggen onderdoorgang ter vervanging van de huidige overweg bij de Rijksweg-Noord in Elst ligt hoofdzakelijk binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Elst', dat op 22 februari 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad van Overbetuwe. Het plangebied is momenteel hoofdzakelijk bestemd voor verkeer, railverkeer en wonen. In Afbeelding 4 is een uitsnede van het huidige bestemmingsplan weergegeven. Voor een beperkt deel ligt het project binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Elst, Schil Westeraam A325', dat op 21 mei 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Overbetuwe.



Afbeelding 4: Uitsnede bestemmingsplan 'Elst' met plangebied indicatief aangeduid

De aanpassingen aan de weg die als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang noodzakelijk zijn,

passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan. De gronden waarop dit bestemmingsplan drie nieuwe woningen mogelijk maakt, bevinden zich binnen bestaand woongebied. Het huidige bestemmingsplan laat echter geen woningen toe, aangezien hiervoor geen bouwvlak is opgenomen. Daarnaast past de te realiseren ontsluitingsweg voor deze woningen niet binnen de woonbestemming.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting worden de huidige situatie en de met dit plan voorgenomen ontwikkeling beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Overbetuwe uiteengezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 5 beschrijft de juridische planopzet waarbij de verbeelding en de planregels worden besproken. In hoofdstuk 6 volgt een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en tot slot wordt de bestemmingsplanprocedure toegelicht in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

2.1 Huidige situatie

Het plangebied van de spoorkruising Rijksweg-Noord bevindt zich in het noorden van de bebouwde kom van Elst. De Rijksweg-Noord kruist momenteel het spoor gelijkvloers, zoals zichtbaar is op Afbeelding 5. De lange dichtligtijden van het spoor zorgen voor oponthoud in beide richtingen van de Rijksweg-Noord.



Afbeelding 5: Huidige spoorkruising gezien vanuit het noorden (bron: Google Maps Streetview)

Voor de woningen aan de Rijksweg-Noord nummers 73 tot en met 87 bestaat er momenteel een directe aansluiting op de Rijksweg-Noord middels een parallelweg. Het plangebied ligt middenin bebouwd gebied, waarbij de westzijde bestaat uit ruime woonkavels en de oostzijde zich kenmerkt door dichter bebouwde woonwijken.



Afbeelding 6: Parallelweg woningen Rijksweg-Noord nrs. 73 t/m 87 (bron: Google Maps Streetview)

In de huidige situatie zijn er geluidschermen en een geluidswal aanwezig met het oog op het afschermen van spoorweglawaai voor de nabijgelegen woningen. Aan de oostzijde van de spoorkruising ligt een geluidswal. Aan de westzijde bevinden zich lage schermen.

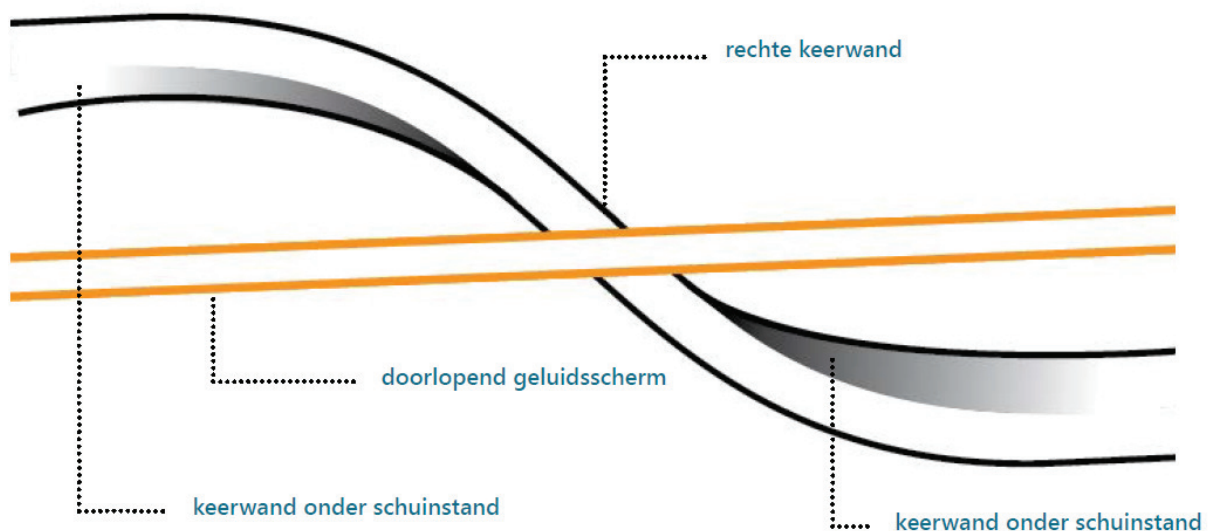
2.2 Planbeschrijving

In plaats van de huidige gelijkvloerse kruising wordt er door middel van een onderdoorgang een ongelijkvloerse kruising met het spoor gerealiseerd. Deze nieuwe onderdoorgang is bestemd voor alle verkeerssoorten. Vanwege de verkeersveiligheid en de lengte van de onderdoorgang wordt de parallelweg, die een directe aansluiting heeft op de Rijksweg-Noord, opgeheven. Om deze reden komt er voor de woningen aan de Rijksweg-Noord nummers 73 tot en met 87 een alternatieve ontsluiting genaamd Heuveltje. Deze ontsluiting loopt in westelijke richting naar de Haydnstraat in de Componistenbuurt. Aan deze alternatieve ontsluiting worden tevens drie nieuwe vrijstaande woningen en bijbehorende tuinen mogelijk gemaakt in een bestaand woongebied. Onderdeel van het plan is ook een aanpassing van de bestaande geluidschermen en -wal in het plangebied.

Deze drie onderdelen - de onderdoorgang, de nieuwe woningen en de geluidschermen - worden achtereenvolgens toegelicht. Tot slot wordt stilgestaan bij de landschappelijke inpassing van deze ruimtelijke ingreep.

Onderdoorgang

De kruising van de Rijksweg-Noord met het spoor wordt omgevormd naar een ongelijkvloerse kruising voor auto- en fietsverkeer. De ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd met een onderdoorgang. Om het doorzicht van weggebruikers in de onderdoorgang te bevorderen en meer daglicht te laten intreden, zijn de kerende wanden van de binnenbochten afgeschuind. De Rijksweg-Noord komt met een slinger onder het spoor te liggen. Zo ontstaat een meer haakse kruising met de spoorweg dan nu het geval is. Dit heeft invloed op de inpassing van de onderdoorgang en de toeleidende wegvakken in hun omgeving. Zo moeten bomen worden gekapt, sloten worden verlegd en de bestaande geluidswal worden heringericht. Later in dit hoofdstuk komt uitgebreid aan bod hoe een zorgvuldige landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing is geborgd.



Afbeelding 7: Vereenvoudigde weergave van inrichting onderdoorgang

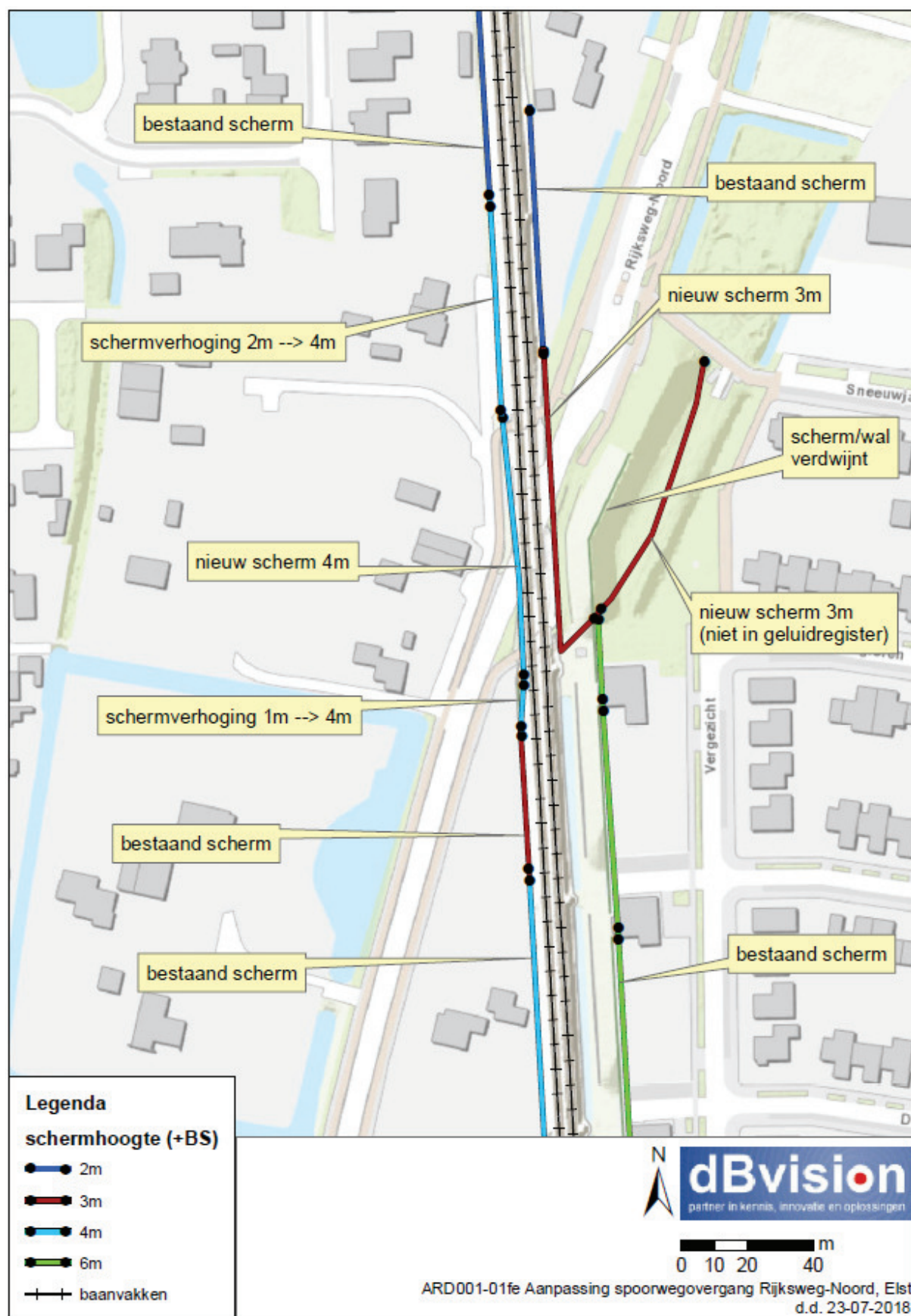
Nieuwe woningen

Binnen bestaand woongebied worden drie nieuwe woonkavels mogelijk gemaakt, die gericht zijn op de

nieuwe ontsluitingsweg Heuveltje. De dimensionering en situering van de woningen sluit aan bij het stedenbouwkundige karakter van het woongebied. De woningen zijn allemaal vrijstaand met een maximale inhoud van 600 m³ en worden uitgevoerd in één bouwlaag met kap. Om het open en groene karakter van het woongebied te behouden is er geen bebouwing toegestaan in de tuinen.

Geluidschermen

Vanwege de met de onderdoorgang verdiepte ligging van de Rijksweg-Noord moet een ingreep worden gedaan aan de bestaande geluidswal, die nu aan de oostzijde van de overweg ligt. Deze wal wordt vervangen door een geluidscherm van 3 meter hoog. Dit geluidscherm heeft een dubbelfunctie. Een gedeelte van 3 m hoog loopt langs het spoor om het railverkeergeluid te beperken. Vervolgens maakt het scherm een knik en loopt dan evenwijdig aan de onderdoorgang, dit ter afscherming van het wegverkeerslawaai. Gemeente Overbetuwe en ProRail als spoorbeheerder hebben gezamenlijk besloten om een gecombineerde maatregel toe te passen aan de westzijde van de onderdoorgang. Hier is gekozen voor een 4 meter hoog scherm dat onder meer over een lengte van 95 meter op een plek komt waar nu - met de spoorwegovergang - geen scherm is. Dit scherm vervangt deels de bestaande lagere schermen, die ook voor een deel behouden blijven. Op Afbeelding 8 zijn de schermen weergegeven zoals die met dit plan worden gerealiseerd.



Afbeelding 8: Overzichtsk kaart bestaande en toekomstige geluidschermen

Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Voor het totale project 'Spoorkruisingen Elst Noord' is een stedenbouwkundige studie uitgevoerd. Uit deze studie volgen concrete randvoorwaarden waarmee een zorgvuldige stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de voorgenomen ruimtelijke ingrepen is geborgd.



Afbeelding 9: Overzichtskaat van de stedenbouwkundige inpassing

De inpassing van de ingreep en de inrichting van het plangebied zijn gebaseerd op drie hoofdkeuzes:

- Het borgen van uniformiteit en eenheid van de spoorweginfrastructuur als landschappelijke structuur ter hoogte van de spoorkruising. Dit wordt verzekerd door continuïteit in materiaal en vormgeving, onder meer door te kiezen voor één type geluidscherm dat kan worden begroeid met planten.
- Het behouden en versterken van de groene poortfunctie van de Rijksweg-Noord. Met de inpassing wordt bijzondere aandacht gegeven aan het herkenbare groene karakter van de onderbegroeiing (vegetatie onder de boomlaag, zoals struiken, bloemen en grassen) en de aanwezige laan- en haagstructuren langs de Rijksweg-Noord.
- Het realiseren van eenheid in de inrichting van de Rijksweg-Noord, door continuïteit te borgen in het profiel, de maatvoering en de materialisering van de weg en de fietspaden. Hierbij wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij de inrichting van omliggende wegen. Daarnaast krijgen de fietspaden een gelijke breedte en worden ze in een rode asfaltkleur uitgevoerd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De SVIR geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn:

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

De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk hoofdwegenet en waterveiligheid. Het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid worden meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en in stand houden.

Het relevante nationale belang voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, is nationaal belang 5: een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen. Investerings moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel. Het nationale doel voor wat betreft verkeersveiligheid is als volgt omschreven: permanente verbetering van de verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te dringen.

De voorgenomen ontwikkeling wijzigt een gelijkvloerse kruising in een ongelijkvloerse kruising. De onderdoorgang draagt bij aan een betere verkeersveiligheid, omdat de verkeersdoorstroming verbeterd en confrontaties tussen wegverkeer en treinverkeer voorkomen kunnen worden.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de SVIR ten aanzien van de dertien daarin genoemde nationale belangen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

In de SVIR is het spoor in Elst (spoorverbinding Arnhem - Nijmegen) aangeduid als onderdeel van het bestaande landelijke hoofdspoorwegennet. In het Barro is aangegeven welke beperkingen er gelden met betrekking tot ruimtelijke plannen bij hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Met het opstellen van dit bestemmingsplan moet rekening gehouden worden met de reserveringsgebieden en moeten belemmerende activiteiten voor nieuwe hoofdwegen en landelijke spoorwegen worden voorkomen. Het project ligt niet in een van de reserveringsgebieden die zijn aangewezen in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening en daarmee is er geen sprake van de belemmering van een nationaal belang.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

Voorliggend bestemmingsplan omvat de realisatie van weginfrastructuur alsmede van drie woningen. Infrastructuur wordt niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling beschouwd en een verdere laddertoets is daarmee niet aan de orde. Verder voorziet dit bestemmingsplan in de planologische mogelijkheid een drietal woningen te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op het aantal woningen is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder voor duurzame verstedelijking. Uit vaste jurisprudentie volgt dat voor een ontwikkeling van deze beperkte omvang - in dit geval drie woningen - geen laddertoets hoeft plaats te vinden.

De voorgenomen ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is dan ook in overeenstemming met de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Gelderland hebben in hun vergaderingen van 9 juli 2014 en 24 september 2014 respectievelijk de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening vastgesteld. Beiden zijn op 17 oktober 2014 in werking getreden. Later zijn beide plannen nog opnieuw en gedeeltelijk gewijzigd vastgesteld. De Omgevingsvisie Gelderland vervangt enkele structuurvisies. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is.

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsvisie Gelderland richt zich formeel op een periode van tien jaar na vaststelling, maar wil ook een doorkijk bieden voor de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de Omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden.

De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee provinciale hoofddoelen gedefinieerd:

- Een duurzame economische structuurversterking;
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

De provinciale hoofddoelen zijn vertaald in drie provinciale ambities:

1. 'Divers Gelderland' betreft de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten. De ene regio heeft bijvoorbeeld andere regionale economische en culturele motoren dan andere regio;
2. 'Dynamisch Gelderland' betreft de provinciale ambities die zich afspelen op met name ruimtelijk-economisch vlak, bijvoorbeeld wonen, werken, mobiliteit;
3. 'Mooi Gelderland' betreft de Gelderse kwaliteiten die bescherming danwel ontwikkeling nodig hebben en die tegelijk richting geven aan ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn cultuurhistorie,

natuur, water en ondergrond.

De relevante provinciale ambitie voor het project Spoorkruisingen Elst Noord is 'Dynamisch Gelderland, aangezien hierbij specifiek aandacht wordt besteed aan mobiliteit. Binnen deze ambitie richt de provincie Gelderland zich binnen de Arnhem Nijmegen City Region nadrukkelijk op het verbeteren van verbindingen met omliggende stedelijke netwerken, het beheer van provinciale wegen, het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de realisatie van de A15.

Het project Spoorkruisingen Elst Noord draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Elst en verkeersveiligheid en doorstroming op het lokale wegennetwerk. In die zin past dit bestemmingsplan binnen de provinciale ambities om het regionale mobiliteitsnetwerk te verbeteren.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening Gelderland wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan gelden drie bepalingen uit de Omgevingsverordening Gelderland. Het gaat hierbij om:

- een tijdelijk verbod op het realiseren van glastuinbouw (artikelen 2.4.7 en 2.4.8)
- de bescherming als intrekgebied (artikel 2.6.3);
- een verbod op nieuwvestiging van niet-grondgebonden veehouderijbedrijven (artikel 2.5.3), en;
- de bescherming van gronden die onderdeel uitmaken van de Romeinse Limes (artikel 2.7.6).

Deze bepalingen en de verhouding tot het bestemmingsplan worden hieronder achtereenvolgens toegelicht.

Glastuinbouw

Allereerst is het tijdelijk verbod tot nieuwvestiging van glastuinbouw hier niet relevant, aangezien dit bestemmingsplan geen glastuinbouw toestaat.

Intrekgebieden

Ten tweede geldt dat ter plaatse van intrekgebieden geen bestemmingen worden toegestaan die de winning van fossiele energie toestaan. Daarvan is in dit geen bestemmingsplan geen sprake en is dus geen sprake van strijd met de Omgevingsverordening op dit punt.

Niet-grondgebonden veehouderijbedrijven

Ten derde maakt dit bestemmingsplan geen nieuwvestiging van niet-grondgebonden veehouderijbedrijven mogelijk.

Romeinse Limes

Ten vierde maakt de ligging binnen de Romeinse Limes dat de kernkwaliteiten van dat cultuurhistorisch erfgoed niet mogen worden aangetast met de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt. De Limes is de unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven voormalige (militaire) grens van het Romeinse Rijk. De Limes ligt naast de toenmalige loop van de Rijn met archeologische overblijfselen uit de periode 0 tot 400 jaar naar Christus. Deze overblijfselen bestaan uit:

- forten (castella), burgerlijke nederzettingen (kampdorpen/vici) en grafvelden;
- militaire infrastructuur, bestaande uit wegen, waterwerken en wachttorens;
- scheepswrakken.

Uit de Omgevingsverordening volgt dat het bestemmingsplan geen activiteiten mag toestaan die deze

kwaliteiten aantasten. In het archeologisch onderzoek (zie paragraaf 4.3) is rekening gehouden met bescherming van deze bijzondere kwaliteiten. Daarnaast stelt de Omgevingsverordening dat de toelichting op een bestemmingsplan - overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening - een beschrijving bevat van de aanwezige cultuurhistorische waarden. In paragraaf 4.4 van deze toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Het planvoornemen past binnen de Omgevingsverordening Gelderland.

3.2.3 Gelders woonbeleid

Het Gelderse woonbeleid gaat uit van regionale woningmarkten. Geen van de partijen op de regionale woningmarkt is in staat alleen de huidige opgaven afdoende aan te pakken. Daarom promoot de provincie het werken met Regionale Woonagenda's. Woonprogrammering leent zich bij uitstek voor een aanpak in het kader van de Regionale Woonagenda. Binnen de door Gedeputeerde Staten vastgestelde kwantitatieve opgave wonen kunnen gemeenten en andere relevante partijen in de regio vervolgens gezamenlijk nagaan wat nodig is voor een goed functionerende regionale woningmarkt.

Vanwege het provinciale belang kiest de provincie ervoor dat in een bestemmingsplan nieuwe woonlocaties en de daar te bouwen woningen slechts worden toegestaan wanneer dit past binnen de geldende kaders. Het gaat hierbij om zowel het door Gedeputeerde Staten vastgestelde Kwalitatief Woonprogramma (KWP) als de kwantitatieve opgave wonen voor de betreffende regio. Zo kan de provincie optreden als de partijen in een regio zich niet beperken tot de overeengekomen aantallen of de gewenste woontypen realiseren. Het KWP 2010-2019 beschrijft per regio de programmatische opgave op basis van de geconstateerde regionale woningbehoefte. De provincie ondersteunt de totstandkoming van de (regionale) programmering met kennis en middelen (subsidies).

Dit bestemmingsplan voorziet in het toevoegen van drie nieuwe vrijstaande woningen. Deze drie woningen passen in kwantitatief opzicht in het vastgestelde woningbouwprogramma. Overbetuwe heeft een rol in het opvangen van de regionale woningbehoefte door de toenemende druk vanuit het stedelijk gebied van Arnhem en Nijmegen. Uit de woningbouwopgave blijkt dat er tot 2020 nog ruimte is om circa duizend woningen te realiseren. Het toevoegen van drie woningen aan de woningvoorraad past binnen de woningbouwopgave.

Het plangebied betreft een geschikte en goed bereikbare woningbouwlocatie in bestaand woongebied. Het plangebied is daarmee een inbreidingslocatie in bestaand stedelijk gebied, direct aansluitend op bestaande woonpercelen. Een van de uitgangspunten van het Woonprogramma is dat voor nieuwe woonlocaties eerst wordt gekeken naar inbreidings- en transformatiemogelijkheden. De ontwikkeling sluit aan bij dit streven.

Het bestemmingsplan past hierdoor zowel binnen het Kwalitatief als het Kwantitatieve Woonprogramma.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie+ 2020, Overbetuwe verbindt...

Op 8 september 2009 heeft de raad van de gemeente Overbetuwe de 'Toekomstvisie 2020, Overbetuwe verbindt...' vastgesteld, kortweg de Toekomstvisie+. De Toekomstvisie+ omvat het gehele gemeentelijke beleidsterrein. Voor wat betreft de ruimtelijke onderdelen is de Toekomstvisie+ te zien als structuurvisie in de zin de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de toekomstvisie zijn de aspecten leefomgeving, vergrijzing, werk en werkgelegenheid en duurzaamheid opgenomen om een gewenste identiteit uiteen te zetten. In de Toekomstvisie+ worden de gewenste ontwikkelingsrichtingen aan de hand van 21 opgaven voor de toekomst uitgewerkt. Twee van deze opgaven zijn direct van belang voor dit project.

Het gaat hierbij allereerst om de verbetering van de doorstroming van het verkeer. De opgave gaat in op een aantal concrete voorbeelden waar de doorstroming van het verkeer verbeterd kan worden. De spoorkruising waarvoor dit bestemmingsplan wordt opgesteld wordt hierin niet genoemd. Het project is echter in lijn met het algemene doel van de opgave, namelijk het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Door het spoor ongelijkvloers te kruisen ondervindt het auto- en fietsverkeer namelijk geen hinder meer van de dichtliggende van het spoor.

Een tweede hier relevante opgave is dat de kwaliteit van de kernen het uitgangspunt is bij eventuele

groei. Deze opgave behelst het rekening houden met de identiteit, het karakter, de grootte en het voorzieningenniveau van de verschillende kernen bij de ontwikkeling van de kernen. Bij eventuele groei van kernen wordt er uitgegaan van de bestaande contouren voor woningbouw. Inbreiding gaat voor uitbreiding. De drie woningen die mogelijk worden gemaakt middels dit bestemmingsplan bevinden zich op een inbreidingslocatie en passen daarmee binnen het streven van de Toekomstvisie+ 2020.

3.3.2 Woonagenda Overbetuwe 2020

In de Woonagenda 2020 verwoordt de gemeente Overbetuwe haar doelen en ambities op het gebied van wonen. Als basis voor deze woonagenda is een opgavennotitie opgesteld. Deze woningmarktanalyse geeft zicht op huidige en toekomstige kansen en knelpunten en is het startpunt voor de uitwerking van de woonagenda. De woonagenda bevat geen gedetailleerd uitvoeringsprogramma, maar de koers waarbinnen de komende jaren plannen voor kernen en locaties kunnen worden uitgewerkt. De ontwikkelingen die de komende jaren afkomen op de gemeente (vergrijzing, gezinsverdunding) vragen om meer variatie in het woonaanbod. Over het algemeen zijn inwoners tevreden over hun woonsituatie. Niet voor iedereen is het echter even makkelijk om een woning naar wens te vinden. De gemeente wil over voldoende woningen met de juiste kwaliteit beschikken om huishoudens de gewenste stappen in hun wooncarrière te laten maken. Dat wil zeggen voor iedere stap in de levensloop een geschikt woonalternatief.

Accentpunten zijn:

- Aandacht voor urgente huisvestingsnood: inzetten op geschikte woningen voor bijzondere doelgroepen;
- Betaalbaarheid en beschikbaarheid: meer betaalbare huurwoningen beschikbaar;
- Wijs omgaan met de bestaande woningvoorraad: inzetten op verduurzaming;
- Een levensloopvriendelijke gemeente: langer thuis wonen en er op uit;
- Een gezonde woningmarkt in balans: prioriteren én versnellen van onze woningbouwplannen.
- Het aantal huishoudens binnen de gemeente neemt in de periode 2015-2040 naar verwachting toe met ca. 2.250. Tot 2025 is een uitbreiding van de woningvoorraad met 1.400 woningen nodig voor het oplossen van bestaande tekorten en het opvangen van de autonome huishoudengroei.

Variatie in het woonaanbod is bij realisatie van nieuwbouw een speerpunt. De grootste vraag bestaat naar woningen voor starters en ouderen. Een ander uitgangspunt is dat nieuwe woningen zoveel mogelijk levensloopbestendig worden gebouwd. De gemeente legt het accent op het bestaande bebouwde gebied: kwaliteitsverbetering van de woningvoorraad en mogelijkheden voor inbreiding en intensivering, bijvoorbeeld door functieverandering. Daarnaast blijft nieuwbouw nodig om in te spelen op de ambities. Doel van de nieuwbouw is, naast het in de pas lopen met die groei van het aantal huishoudens, meer variatie in het woonaanbod te realiseren en beter aan te sluiten op de kwalitatieve behoefte.

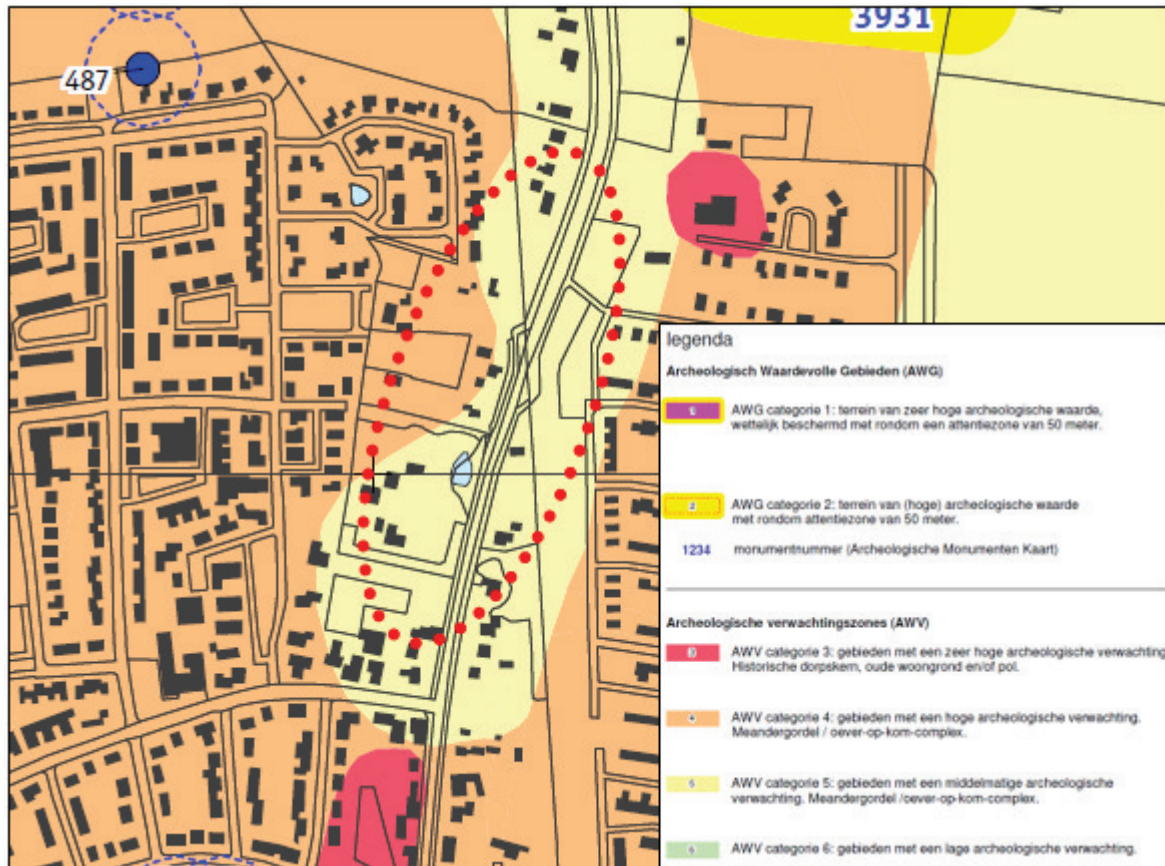
Het gemeentelijk beleid als vastgelegd in de Woonagenda 2020, is gericht op kwaliteitsverbetering van de bestaande woningvoorraad en op mogelijkheden voor inbreiding en intensivering. Onderhavig initiatief past binnen deze uitgangspunten, aangezien er sprake is van inbreiding in het centrumgebied van een bestaande kern. Door de wijziging wordt de bestaande stedelijke ruimte optimaal gebruikt op een passende wijze. Daarmee past het plan in de beleidslijn van de Woonagenda.

In de Woonagenda heeft de gemeente haar woningbouwprogramma kwalitatief én kwantitatief vastgelegd voor de periode tot en met 2020. Dit programma vormt een uitwerking van het door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgesteld Kwalitatief Woonprogramma en de door Gedeputeerde Staten vastgestelde kwantitatieve opgave voor wonen in de regio. Op regionaal niveau zijn afspraken gemaakt met betrekking tot het toevoegen van woningen per gemeente. Overbetuwe heeft een rol in het opvangen van de regionale woningbehoefte door de toenemende druk vanuit het stedelijk gebied van Arnhem en Nijmegen. Uit de woningbouwopgave, die in hoofdstuk 8 van de Woonagenda is vastgelegd, blijkt dat er tot 2020 nog ruimte is om circa 1.000 woningen te realiseren. Kwalitatief is de behoefte aan de oostkant van de gemeente (waaronder Elst) gericht op de vleugels: een iets groeiende vraag naar huur en een sterk toenemende behoefte aan duurdere koop. De drie vrijstaande koopwoningen waarin dit bestemmingsplan voorziet, passen dan ook in het woonprogramma van Overbetuwe.

De ontwikkeling is in kwalitatieve en kwantitatieve zin in overeenstemming met de gemeentelijke Woonagenda.

3.3.3 Erfgoedverordening gemeente Overbetuwe 2017

Uit de erfgoedverordening van de gemeente Overbetuwe volgt dat voor de instandhouding van archeologische terreinen een gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart is vastgesteld. Deze kaart dient mede als basis voor het vaststellen van bestemmingsplannen.



Afbeelding 10: Uitsnede archeologische beleidskaart Overbetuwe met plangebied indicatief aangeduid

Het plangebied van de spookruising Rijksweg-Noord bevindt zich in een gebied met een overwegend middelmatige archeologische verwachting. Het beschermen van archeologische waarden bij de uitvoering van het plan wordt verder uiteengezet in paragraaf 4.3.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen alle relevante omgevingsaspecten aan bod. Het gaat hierbij achtereenvolgens om:

1. Bodem;
2. Archeologie;
3. Cultuurhistorie;
4. Kabels en leidingen;
5. Niet-gesprongen explosieven;
6. Verkeer;
7. Luchtkwaliteit;
8. Geluid;
9. Trillingen;
10. Verlichting;
11. Natuur;
12. Water;
13. Externe veiligheid;
14. Bedrijven en milieuzonering.

Daarbij wordt het plan getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en wordt gekeken. Hierbij wordt bekeken of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening of wordt de uitvoerbaarheid van het plan getoetst. Uit deze toetsing kunnen randvoorwaarden voor het plan voortkomen. Tot slot komt in paragraaf 4.16 de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan bod.

4.2 Bodem

4.2.1 Beleid en normstelling

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Bodemonderzoeken mogen in de regel niet ouder dan vijf jaar zijn. Uitzondering hierop zijn de plannen waar de bodem niet verdacht is op bodemverontreiniging en/of bodemonderzoeken die de bodemkwaliteit voldoende weergeven en er geen onoverkomelijke problemen te verwachten zijn bij de bestemmingswijziging.

Indien er sprake is van bouwactiviteiten, is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem nodig.

4.2.2 Onderzoek

Voor het project Spoor kruisingen Elst is vooronderzoek conform NEN 5725 naar de bodemkwaliteit uitgevoerd (zie Bijlage 1). Met dit onderzoek is nagegaan of er in het plangebied en de directe omgeving geregistreerde gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn en of activiteiten en/of verontreinigingen in de omgeving de (water)bodemkwaliteit negatief beïnvloed kunnen hebben.

Op basis van het vooronderzoek worden er geen ernstige verontreinigingen op de onderzoekslocatie verwacht. Door het historisch gebruik als openbare weg kan de bovengrond licht verontreinigd zijn. Daarnaast kan het asfalt ter plaatse teerhoudende lagen bevatten en kan de mogelijk aanwezige (puin)fundatie asbest bevatten.

Op basis hiervan is onderzoek uitgevoerd naar de volgende aspecten: asfalt- en fundatieonderzoek,

verkennend bodemonderzoek, verkennend asbestonderzoek en waterbodemonderzoek. De resultaten van de onderzoeken worden hier achtereenvolgens beschreven.

Asfalt- en fundatieonderzoek

Het asfaltconstructieonderzoek, uitgevoerd conform protocol CROW 210, is gericht op het bepalen van de dikte, de gelaagdheid en de teerhoudendheid van de asfaltverhardingen. Het fundatieonderzoek, uitgevoerd NEN 5897:2015, richt zich eveneens op het bepalen van de dikte en aard van het fundatiemateriaal. Daarnaast wordt hiermee een indicatie verkregen omtrent de milieuhygiënische hergebruiksmogelijkheden van het fundatiemateriaal en of dit asbest bevat.

Uit het asfaltonderzoek volgt dat de asfalt deklaag ter plaatse van asfaltvak 13 als teerhoudend dient te worden beschouwd. Het overig vrijkomend asfalt dient daarentegen als teervrij te worden beschouwd.

Uit het fundatieonderzoek volgt dat het fundatiemateriaal in de vorm van menggranulaat ter plaatse van de Rijksweg-Noord verontreinigd is met asbest. Dit materiaal is niet geschikt voor hergebruik en dient te worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

Verkennend bodemonderzoek

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de bodemopbouw, de milieuhygiënische kwaliteit en hergebruiksmogelijkheden van de grond en het grondwater alsmede het vaststellen van de voorlopige veiligheidsklasse. Het onderzoek is uitgevoerd conform NEN 5740:2016.

Uit het verkennend bodemonderzoek volgt dat de grond vrijwel overal herbruikbaar is in de klasse 'Vrij toepasbaar' tot klasse 'Industrie'. Alleen ter plaatse van boring 804 is een sterk verontreinigde laag aangetroffen en is er mogelijk sprake was van een ernstige bodemverontreiniging met zink en lood. Met aanvullend bodemonderzoek is de omvang hiervan vastgesteld. Hieruit bleek dat de verontreiniging voldoende afgeperkt is en het geen geval betreft van ernstige bodemverontreiniging, maar een spot van circa 5,5 m³ met een sterke verontreiniging met zink. Voor de verwijdering van deze verontreiniging is een plan van aanpak opgesteld welke is goedgekeurd door de gemeente Overbetuwe als bevoegd gezag. De saneringswerkzaamheden zijn onder milieukundige begeleiding uitgevoerd op 31 oktober 2018, zie hiervoor Bijlage 2.

Verkennend asbestonderzoek

Het verkennend asbestonderzoek, uitgevoerd conform NEN 5707/C1:2016, is gericht op het vaststellen of de vrijkomende grond asbest bevat. Daarnaast wordt met het onderzoek een indicatie verkregen van de milieuhygiënische hergebruiksmogelijkheden van de grond.

Uit het verkennend asbestonderzoek volgt dat er geen asbest in de bodem is aangetroffen. Het uitvoeren van nader asbestonderzoek is niet noodzakelijk.

Waterbodemonderzoek

Met het verkennend waterbodemonderzoek, uitgevoerd conform NEN 5720:2009, is inzicht verkregen van de waterbodemopbouw en de milieuhygiënische kwaliteit van de slibblaag. Tevens wordt met het onderzoek de voorlopige veiligheidsklasse vastgesteld.

Uit het waterbodemonderzoek volgt dat al het onderzochte slib verspreidbaar is op aangrenzend perceel. Er kan een bestemming voor de vrijkomende baggerspecie worden gevonden op basis van het Besluit bodemkwaliteit. Daarmee is het slib voldoende onderzocht is en de kwaliteit ervan vormt geen belemmering.

4.2.3 Conclusie

Met de resultaten van de bodemonderzoek is een voldoende beeld van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem verkregen. Risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu in het kader van verontreinigde bodem worden niet aannemelijk geacht.

Het project is uitvoerbaar voor wat betreft het aspect bodem.

4.3 Archeologie

4.3.1 Beleid en normstelling

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een archeologische trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

De gemeente Overbetuwe heeft voor haar gemeentelijk grondgebied een archeologische beleidsadvieskaart vervaardigd. De gemeente Overbetuwe beschermt archeologische waarden door bij de uitvoering van plannen rekening te houden met archeologisch resten in het plangebied.

4.3.2 Onderzoek

De gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart behorende bij de Erfgoedverordening gemeente Overbetuwe 2017 geeft inzicht in het bodemarchief van de gemeente Overbetuwe. Op basis van deze kaart is geconcludeerd dat het plangebied van de voorgenomen ontwikkeling zich in een gebied met een archeologische verwachting bevindt, die noodzaakt tot archeologisch onderzoek. Het hele plangebied kent een archeologische verwachting, die ook overeenkomstig is beschermd met een archeologische dubbelbestemming in de vigerende bestemmingsplannen.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek (Bijlage 3), uitgevoerd conform het protocol 4002, wordt aanbevolen de archeologische verwachtingswaarde in het plangebied te toetsen door middel van een inventariserend veldonderzoek. Het doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de bodemopbouw binnen het plangebied. Waar de bodem intact is, zal vervolgonderzoek moeten plaatsvinden in de vorm van waarderend onderzoek. Zo kan worden vastgesteld of er sprake is van een (behoudens)waardige vindplaats.

4.3.3 Conclusie

Het inventariserend onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van een Programma van Eisen. Dit Programma van Eisen is in overleg met de betrokken regio-archeoloog opgesteld en goedgekeurd. De onderzoeksinspanningen worden uitgevoerd aan de hand van dit Programma van Eisen. Hiermee is een zorgvuldige en beheerste omgang met de mogelijk aanwezig archeologische waarden gewaarborgd.

4.4 Cultuurhistorie

4.4.1 Beleid en normstelling

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten.

Met als doel cultuurhistorische belangen te laten meewegen in de ruimtelijke ordening is per 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Daarmee zijn gemeenten verplicht in een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Dat betekent dat een analyse moet worden verricht naar de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en dat daar conclusies aan moeten worden verbonden die in een bestemmingsplan verankerd worden. De gemeente Overbetuwe heeft voor haar gemeentelijk grondgebied een erfgoedplan vervaardigd. Het erfgoedplan beoogt versterking van de plaats en betekenis van cultuurhistorie als factor in het ruimtelijk beleidsproces.

4.4.2 Onderzoek

Elst wordt voor het eerst genoemd in stukken uit 726, die gevonden werden in het Duitse Zülpich. Het dorp is echter al veel ouder. Het bewijs hiervoor zijn de verschillende Romeinse bouwwerken die gevonden zijn. Onder de kerktoeren van de Hervormde Kerk zijn twee oude Romeinse tempels gevonden. Met de bouw van de nieuwbouwwijk Westeraam is in 2004 nog een derde tempel gevonden. Veel van deze fundamenteën zijn aan het licht gekomen nadat de kerktoeren door het geweld van de Tweede Wereldoorlog vernield werd.

Door de min of meer ronde vorm van woerd op de oeverwal is de radiale structuur van het dorp ontstaan. Deze is nog steeds herkenbaar. In het dorp zijn, soms op woerden, nog diverse historische panden en villa's terug te vinden. Historische kaartenbeelden van Elst tonen het dorp op een kruising van twee dijken, de Griftdijk in noord-zuid richting en de Valburgseweg in oost-west richting, die onderdeel zijn van de radiaalstructuur van Elst. De radiaalstructuur vormde de basis voor de ontwikkeling van Elst. Historische invalswegen zoals de Rijksweg-Noord en -Zuid, de Grote Molenstraat en de Valburgseweg vormden naast de oude kern de eerste bewoningsplaatsen van Elst. Ook de historische villa's en landgoederen, die Elst nog steeds karakteriseren, zijn gelegen aan deze invalswegen. De kerk stond vaak halverwege of aan het begin van het lint en vormde meestal de kern van het dorp.

Kaartbeelden laten zien dat de groei van Elst relatief laat op gang is gekomen. Maar door het aanwijzen van Elst als groeikern voor de regio is de woonkern in de laatste jaren sterk uitgebreid. Met de aanleg van de spoorlijnen ten oosten en ten zuiden van kern is de bereikbaarheid van de woonkern vergroot. Door de grote groei van de woonkern, werkt de spoorlijn nu echter als ruimtelijke en fysieke barrière. Rondom de oude kern en de historische invalswegen hebben diverse dorpsuitbreidingen plaatsgevonden, met als één van de meest recente uitbreidingen, het gebied ten oosten van de spoorlijn: Westeraam.

De woonkern bezit enkele bijzondere historische elementen of relictten die verwijzen naar het dorpse karakter van weleer. De buitenplaatsen/villa's aan de Rijksweg-Noord en de groene open driehoek 't Kruis aan de Rijksweg-Zuid zijn voorbeelden hiervan. Het agrarische karakter versterkt de eigenheid van het Elst, ofwel het dorpse karakter. De buitenplaatsen bepalen voor een deel het karakter van Elst (identiteitsdragers). Een aantal historische kenmerken van een voormalig landhuis zijn helaas verloren gegaan. De heldere structuur en opzet van de naoorlogse wijken uit de wederopbouwperiode van de jaren '50 en '60 vormen eveneens een kwaliteit. De oriëntatie in deze wijken is goed door de heldere opzet. De groene (open) ruimtes vormen een meerwaarde voor het dorp. De parken en overige groene ruimtes maken het dorp aantrekkelijk en leefbaar.

4.4.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt een ontwikkeling mogelijk die past binnen de huidige structuren van het dorp Elst. De structuur van Rijksweg-Noord als historische invalsweg blijft behouden. Daarnaast passen de mogelijk gemaakte woningen binnen de bestaande opzet van de Componistenbuurt en blijft het groene, open karakter behouden. Er liggen geen beeldbepalende dan wel monumentale panden binnen het plangebied. Vandaar dat het niet nodig is de cultuurhistorische dubbelbestemming te verankeren in dit bestemmingsplan. Vanuit cultuurhistorie is er dan ook geen belemmering om het plan te realiseren.

4.5 Kabels en leidingen

4.5.1 Beleid en normstelling

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

1. gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
2. aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
3. defensiebrandstoffen;
4. warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

4.5.2 Onderzoek en conclusie

In of nabij het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Dit aspect levert dan ook geen belemmeringen op voor de realisatie van het plan.

4.6 Niet-gesprongen explosieven (NGE)

4.6.1 Beleid en normstelling

Bij de aanleg van het project is de kans aanwezig dat er niet-gesprongen explosieven (NGE) worden aangetroffen. Het gebied tussen Arnhem en Nijmegen, waaronder ook het plangebied, heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog, in de periode september 1944 - april 1945, in de gevechtlijn gelegen. Uit die periode zijn mogelijk conventionele explosieven (CE) achtergebleven, die ontdekt kunnen worden bij bodemroerende activiteiten. Een deel daarvan kan nog steeds in de grond liggen.

Deze niet-gesprongen explosieven vormen een risico op het moment dat in de nabijheid van deze explosieven activiteiten in de bodem worden uitgevoerd. Als een gebied verdacht is van explosieven dient er een vervolgonderzoek te worden uitgevoerd door een gecertificeerd bedrijf.

4.6.2 Onderzoek

Uit raadpleging van de gemeentelijke risicokaart NGE en overige gemeentelijke informatiesystemen blijkt dat er verschillende (sub)soorten NGE achtergebleven kunnen zijn in het plangebied. Er is daarmee sprake van een verhoogd risico op het aantreffen van conventionele explosieven. De conclusies van deze analyse zijn opgenomen in een risicoanalyse niet-gesprongen explosieven, die als Bijlage 4 is opgenomen.

NGE vormen een direct gevaar bij bodemroerende werkzaamheden. Om deze reden is er een projectplan opgesteld, zodat tijdig de benodigde maatregelen kunnen worden getroffen om de werkzaamheden veilig uit te voeren. Het projectplan (Bijlage 5) beschrijft de wijze waarop de noodzakelijke begeleidingswerkzaamheden gedurende de realisatie van de planning worden uitgevoerd.

4.6.3 Conclusie

In het plangebied is mogelijk sprake van niet-gesprongen explosieven. De gemeente Overbetuwe committeert zich aan het treffen van deze veiligheidsmaatregelen gedurende de uitvoering van het project.

4.7 Verkeer

4.7.1 Beleid en normstelling

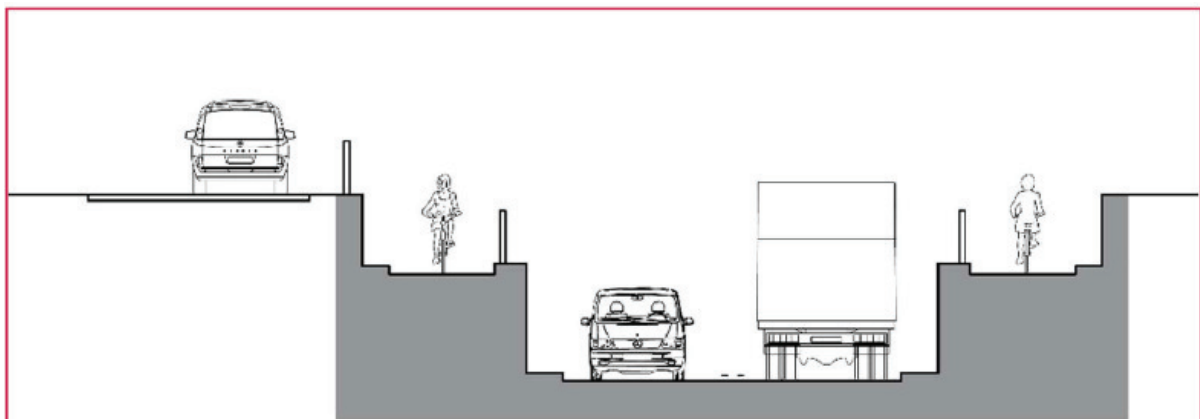
Met de voorgenomen ontwikkeling kunnen wijzigingen optreden in het verkeerspatroon. In dit kader is een verkeerskundige analyse uitgevoerd en zijn uitgangspunten geformuleerd voor het uiteindelijke ontwerp voor de toekomstige verkeerssituatie. De analyse en het schetsontwerp zijn opgenomen als Bijlage 6 en bijbehorend erratum als Bijlage 7. De analyse en het schetsontwerp zijn vanwege de verkeerskundige samenhang opgesteld voor het gehele projectgebied.

4.7.2 Onderzoek

Verkeersstructuur

De afgelopen jaren is de verkeersstructuur in Elst behoorlijk veranderd. Zo is de Ceintuurbaan gerealiseerd en is de spoorovergang bij het station vervangen door een fietsonderdoorgang en een auto-onderdoorgang. Dergelijk ingrepen staan niet gepland voor de toekomst, al is er een aantal kleinere ingrepen rond de Rijksweg-Noord gepland. Zo krijgt uitbreidingslocatie Rijzenburg een directe aansluiting op de Rijksweg-Noord en daarnaast komt de fietsoversteek ter hoogte van de Sneeuwjacht te vervallen door de verdiepte ligging van de Rijksweg-Noord. Vandaar dat een nieuwe fietsverbinding tussen Rijksweg-Noord en de Regenboog in de Groenordstrip wordt gerealiseerd. Deze komt parallel aan de Ceintuurbaan te liggen.

De kruising van de Rijksweg-Noord met het spoor wordt omgevormd naar een ongelijkvloerse kruising voor auto- en fietsverkeer. De ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd met een onderdoorgang. De Rijksweg-Noord komt met een slinger onder het spoor te liggen. Zo ontstaat een meer haakse kruising met de spoorweg dan nu het geval is. Dit heeft invloed op de inpassing van de onderdoorgang en de toeleidende wegvakken in hun omgeving. Om ervoor te zorgen dat fietsers zonder al te veel inspanning omhoog kunnen fietsen, is een tunnelbak van ten minste 160 meter lengte nodig. Auto's en fietsers hebben verschillende doorrijhoogtes: de fiets hoeft minder diep naar beneden.



Afbeelding 11: Doorsnee van de onderdoorgang met ontsluiting woningen Rijksweg-Noord aan de zuidwestelijke zijde

In de bestaande situatie wordt een aantal woningen, direct gelegen aan de spoorbaan, via een korte parallelweg ontsloten op de Rijksweg-Noord. Door de verdiepte ligging van de Rijksweg-Noord was het behoud van deze parallelweg en ontsluiting moeilijk inpasbaar en zou tot aanvullend ruimtebeslag leiden. Vandaar dat in goed overleg met de bewoners van deze woningen tot een alternatieve ontsluiting is gekomen. De directe aansluiting op de Rijksweg-Noord komt voor de woningen Rijksweg-Noord nummers 73 t/m 87 namelijk te vervallen en wordt vervangen door een alternatieve ontsluiting via de Componistenbuurt.

Fietsverkeer

Het realiseren van ongelijkvloerse spoorkruisingen, onder andere bij Rijksweg-Noord, betekent voor sommige fietsers een verandering in hun fietsroute. De belangrijkste wijziging in het fietsnet is het verdwijnen van de verbindingen via de Sneeuwjacht. De huidige gebruikers van deze route rijden in de toekomst via het nieuwe fietspad langs de Ceintuurbaan of via de Dauw. Voor leerlingen van de onderwijsvoorzieningen aan het Auditorium leidt dit niet tot langere routes. Voor bewoners in het gebied tussen het spoor en De Regenboog kan er wel een omweg ontstaan, die tot een beperkt langere reistijd leidt. Door de verdiepte ligging van de Rijksweg-Noord is er geen snellere, alternatieve fietsoversteek mogelijk. De aansluiting van de uitbreidingslocatie Rijzenburg is voor fietsers geen alternatief, waar die voor voetgangers wel een optie is. Alle andere fietsverbindingen blijven in tact en daarmee zijn de optredende wijzigingen in het fietsnet beperkt en aanvaardbaar. Hoewel dit geen effect heeft op het fietsnet, levert de spooronderdoorgang bij Rijksweg-Noord wel een helling op in de route.

Verkeersbeeld

Het huidige en toekomstige verkeersbeeld zijn hoofdzakelijk gebaseerd op het verkeersmodel voor de regio Arnhem-Nijmegen. Dit verkeersmodel wordt jaarlijks bijgesteld op basis van toekomstige lokale, regionale en landelijke ontwikkelingen. Bovendien is dit regionale model gekoppeld aan het landelijke verkeersmodel NRM2016. De horizon van het model is 2033. Het verkeersmodel NRM2016 is nog steeds actueel, aangezien de voorziene autonome verkeersgroei dat is opgenomen in het model NRM2018 niet afwijkt van het nu gehanteerde uitgangspunt.

Uit het model volgt dat de Rijksweg-Noord ten noorden van de 1^e Weteringsewal het drukst is en de drukte afneemt richting het centrum. Uit het verkeersmodel volgt dat het verkeer zal toenemen in de komende jaren als gevolg van alle ontwikkelingen in de regio. Om goed zicht te krijgen op de afslagbewegingen op de diverse kruispunten binnen het projectgebied zijn tellingen uitgevoerd in september 2016. Deze tellingen zijn gebruikt om op basis van de prognosecijfers van het verkeersmodel de toekomstige kruispuntbewegingen te bepalen.

Voor de alternatieve ontsluiting voor de woningen Rijksweg-Noord nummers 73 t/m 87 via de Componistenbuurt zijn de toekomstige intensiteiten apart in beeld gebracht, zie hiervoor Bijlage 8. In dit geval is gerekend met de kencijfers uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers Verkeersgeneratie en Parkeren' (oktober 2012), alsmede van de Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe 2016. Het plangebied ligt buiten het centrum van Elst en kan daarom ingevolge de Nota Parkeernormen worden aangemerkt als gebiedstype 'rest bebouwde kom' en stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. In de toekomstige situatie ontsluiten drie nog te realiseren vrijstaande woningen, twee bestaande vrijstaande woningen en zes twee-onder-een-kap woningen op de ontsluitingsweg.

De gemiddelde toekomstige verkeersintensiteiten op deze ontsluiting bedragen minder dan 125 voertuigen per dag. Er is geen norm gesteld aan de maximale intensiteit in verblijfsgebied. Wel geeft het Infopunt Duurzaam Veilig in de 'Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig' als vuistregel een intensiteit tot 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per weekdagemaal op dergelijke wegen. De te verwachten intensiteiten liggen aanzienlijk onder deze aantallen.

De verkeerscijfers zijn in de eerste plaats van belang voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling en het vormgeven van de vereisten aan het verkeersontwerp. Ten tweede zijn deze cijfers benut voor de onderzoeken naar diverse omgevingsaspecten.

Verkeersafwikkeling

De kruispunten nemen een centrale rol in bij de verkeersafwikkeling op de Rijksweg-Noord en hierop aansluitende infrastructuur. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is doorgerekend en zo is geanalyseerd of de kruispunten in de huidige vorm de toekomstige intensiteiten kunnen verwerken. Het gaat hierbij om de kruispunten Rijksweg-Noord - 1^e Weteringsewal, Rijksweg-Noord - Ceintuurbaan, Rijksweg-Noord - Dauw en tot slot het kruispunt tussen Rijksweg-Noord en de aansluiting op de ontwikkellocatie Rijzenburg.

In de verkeersanalyse is gekeken of de huidige kruispunten de toekomstige verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Als daar aanleiding toe is, zijn maatregelen benoemd om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Ondanks de ruimtelijke beperkingen kan het toekomstige verkeer redelijk worden verwerkt met de huidige infrastructuur en zijn de optredende wachttijden beperkt. Over het algemeen is dan ook sprake van een soepele verkeersafwikkeling. Voor ingrijpende oplossingen als een rotonde ontbreekt het veelal aan ruimte. Wel is een aantal aanbevelingen gedaan die de verkeersafwikkeling kunnen verbeteren en die als uitgangspunt voor het wegontwerp zijn meegenomen. Het resultaat is een veilig en toekomstvast ontwerp met goede fietsvoorzieningen.

Uitgangspunten verkeersontwerp

Het uiteindelijke verkeersontwerp is tot stand gekomen aan de hand van een aantal eisen, randvoorwaarden, ontwerpbeslissingen en uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn deels ontleend aan de verkeerskundige analyse. Zo is het ontwerp tot stand gekomen aan de hand van uitgangspunten ten aanzien van onder meer de rijsnelheid en hellingspercentages.

Hier wordt specifiek ingegaan op de aansluiting van de ontwikkellocatie Rijzenburg op de Rijksweg-Noord. De onderdoorgang komt op voldoende afstand van de aansluiting van Rijzenburg weer op maaiveldniveau. Daarmee is het mogelijk om Rijzenburg op de gewenste locatie aan te sluiten op de Rijksweg-Noord.

Parkeren

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is van belang in hoeverre vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in balans zijn, en of er eventueel sprake zal zijn van een tekort aan plaatsen. Voor het plangebied geldt dat het gebruik, nu en in de toekomst, niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van de verkeersontsluitings- en parkeersituatie ter plaatse.

Binnen het plangebied neemt de parkeerbehoefte toe door het mogelijk maken van een drietal woningen. Hierbij geldt dat voor de parkeersituatie op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn, waarbij moet worden voldaan aan de maximale parkeernorm als opgenomen in Bijlage 2 van de regels onder de kolom "rest bebouwde kom" en in de regel "matig stedelijk". Wat betreft parkeren doen zich momenteel geen problemen voor.

4.7.3 Conclusie

De ontsluiting van het plangebied is voor verschillende verkeersmodaliteiten goed. De huidige en te realiseren infrastructuur zal het verkeer goed kunnen afwikkeling. Daarnaast wordt op eigen terrein van de te realiseren woningen voldoende parkeergelegenheid aangelegd, zodat wordt voorzien in deze beperkte toename van de parkeerbehoefte binnen het plangebied.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijn stof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm stelt de gemeenteraad alleen een bestemmingsplan vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- Het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of,
- De luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij

een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;

- Het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- De ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.8.2 Onderzoek

Door de realisatie van een spooronderdoorgang ter hoogte van Rijksweg-Noord verandert de verkeerskundige situatie ter plaatse. Daarnaast worden drie nieuwe woningen gebouwd en een nieuwe ontsluiting gerealiseerd. Deze woningen brengen in de toekomstige situatie extra verkeer met zich mee. Ten behoeve van de bestemmingsplanherziening voor de realisatie van deze onderdoorgang is het noodzakelijk om aan te tonen dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is opgenomen als Bijlage 9.

Aan de hand van verkeersgegevens is de luchtkwaliteit ter plaatse in beeld gebracht voor zowel de autonome situatie als de plansituatie. Aangezien in latere jaren de voertuigemissies afnemen door schonere technieken is 2020 als zichtjaar aangehouden. Hierbij zijn de verkeersgegevens voor het jaar 2033 gehanteerd, zodat door de optredende autonome groei van de verkeersintensiteiten een worstcase situatie in beeld is gebracht. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat er in zowel de autonome situatie als in de plansituatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de in de Wet milieubeheer vastgelegde grenswaarden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wel van belang om een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied te geven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2014 (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat zowel in 2016 als in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de A325 en Batavierenweg (maatgevende doorgaande wegen nabij het plangebied) ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. Omdat direct langs deze wegen aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt. Geconcludeerd kan worden dat daarom ter plaatse van het hele plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.8.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat er in zowel de autonome situatie als in de plansituatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de in de Wet milieubeheer vastgelegde grenswaarden. Op het gebied van luchtkwaliteit is er dan ook geen belemmering om het plan te realiseren.

4.9 Geluid

4.9.1 Beleid en normstelling

Wijzigingen aan een weg of spoorweg moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen. Hieronder zijn de hier relevante onderdelen uit geldende wet- en regelgeving kort toegelicht.

Wegverkeer

De Wet geluidhinder geeft voor nieuw aan te leggen wegen en reconstructies van bestaande wegen afzonderlijke toetsingskaders en grenswaarden. Uitgangspunt is de geluidszone langs een weg. De breedte van de geluidszone hangt af van de aard van de weg.

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor nieuwe situaties als een nieuwe weg of woning. Indien niet wordt voldaan aan deze voorkeursgrenswaarde dan is - onder voorwaarden - een hogere waarde toelaatbaar.

Indien een weg wordt gereconstrueerd dan geldt het uitgangspunt dat de geluidsbelasting bij voorkeur niet significant toeneemt ten opzichte van de huidige waarde. Een akoestisch onderzoek moet worden

ingesteld als verwacht wordt dat vanwege de te reconstrueren weg het geluid in de toekomst met 2 dB of meer kan toenemen. Als er sprake is van een dergelijke toename dan dient eerst te worden onderzocht of de toename met geluidmaatregelen kan worden beperkt. Als dat niet mogelijk is, dan kan een hogere waarde procedure worden gevolgd.

Railverkeer

Voor de beoordeling van geluid op bestaande woningen door railverkeer is de Wet geluidhinder niet van toepassing. De regels voor beperking van geluid staan sinds 1 juli 2017 in de Wet milieubeheer. Enkel voor de toetsing van de geluidbelasting op nieuwe woningen is de Wet geluidhinder nog van toepassing. Voor nieuwe woningen moet de geluidbelasting voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

De basis van de geluidbescherming voor omwonenden van een rijksweg of spoorweg komt naar voren in geluidproductieplafonds (gpp's). Op elke 100 meter langs het spoor ligt op 50 meter van het spoor een referentiepunt. Per referentiepunt is een gpp vastgesteld. Het wijzigen van een gpp en het uitvoeren van een bijbehorend geluidonderzoek bij woningen is verplicht bij onder meer de volgende situatie:

- De plaatsing, verwijdering of aanpassing van geluidschermen langs het spoor.
- Het uitvoeren van de wettelijke geluidsanering. Bij geluidsanering gaat het in de situatie in het plangebied om woningen met een geluidbelasting van meer dan 70 dB bij een volledig benut gpp.

Een gpp mag alleen gewijzigd worden nadat de eventueel resterende geluidsanering bij de woningen nabij het referentiepunt is uitgevoerd. De toets van de geluidbelasting op woningen vindt niet direct plaats. Als eerste wordt getoetst of sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting op de referentiepunten van gpp's. Als dat aan de orde is wordt beoordeeld of er ook sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting op de gevel van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Daarbij moeten de bestaande woningen worden onderzocht, maar ook geprojecteerde nieuwbouwwoningen.

Bij het opnieuw vaststellen van de geluidbelasting op gpp vindt ook een toets plaats op de referentiepunten. Daarvoor stelt ProRail als beheerder van het spoor als voorwaarde dat er op basis van de toekomstige verkeersontwikkeling op het spoor geen overschrijding mag zijn van de (nieuw vast te stellen) gpp's. Deze voorwaarde wordt gesteld om ervoor te zorgen dat de nieuw vast te stellen gpp's in de toekomst voldoende ruimte bieden. De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt deze gpp's vast.

Cumulatie

Als een woning een geluidsbelasting ondervindt van twee of meer soorten geluidsbronnen dan kan dat leiden tot cumulatie van geluid en een kans op toename van hinder. De Wet geluidhinder stelt daarom als eis dat als voor een woning de geluidsbelasting hoger is dan de streefwaarde voor dat soort geluid en voor deze woning een hogere waarde moet worden verleend, dat dan de totale gecumuleerde geluidsbelasting wordt vastgesteld en beoordeeld.

4.9.2 Onderzoek

In het kader van deze ontwikkeling is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 10. De gemeente Overbetuwe treft een aantal geluidsreducerende maatregelen, die ook als uitgangspunt zijn genomen in het geluidsonderzoek. Het gaat hierbij om:

- Toepassen van de verkeersmaatregel tot verlaging van de rijsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u door het uitbreiden van de bebouwde kom;
- Toepassen van een geluidreducerend wegdek tussen Griegstraat en Ceintuurbaan na reconstructie van de Rijksweg-Noord;
- Plaatsen van een geluidscherm van 3 meter hoog aan de oostzijde van het spoor en op de rand van de onderdoorgang ter vervanging van de huidige geluidwal;
- Plaatsen van een geluidscherm van 4 meter hoog langs het spoor ter hoogte van de huidige overgang.

De gemeente wil deze maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat het geluid bij woningen niet significant toeneemt dan wel dat de geluidsbelasting blijft voldoen aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Wegverkeerslawaai bestaande woningen

Uit het onderzoek volgt dat voor de bestaande woningen nabij de onderdoorgang sprake is van een sterke afname van de geluidsbelasting. Zo neemt de geluidsbelasting op de woningen Rijksweg-Noord nummers 75, 79, 81, 85, 87 en 89 - die in de directe nabijheid van de onderdoorgang liggen - aanzienlijk af. Hier varieert de afname van de geluidsbelasting van circa 2 dB tot 13 dB.

Bij de andere woningen ten noorden en ten zuiden van de onderdoorgang is er geen toename van de geluidsbelasting door toepassing van bovengenoemde maatregelen. Een uitzondering hierop is de woning Vergezicht 13, waar de geluidsbelasting met 3 dB toeneemt. Hier wordt echter nog steeds voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en om die reden zijn geen verdere toetsing of maatregelen noodzakelijk.

Railverkeerslawaai bestaande woningen

Uit het onderzoek volgt dat vooral bij de woningen rond de onderdoorgang de geluidsbelasting verbetert. Bij de meeste andere woningen blijft de geluidsbelasting dankzij de te treffen maatregelen gelijk. Met de genoemde maatregelen wordt bij alle woningen voldaan aan de toetswaarde die volgt uit het geluidsproductieplafond. De toekomstige geluidsbelasting is namelijk nergens hoger dan de huidige geluidsbelasting. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

In de nabije toekomst (tot 2030) wordt een toename van het treinverkeer verwacht. Dit leidt echter niet tot een overschrijding van de nieuw vast te stellen gpp's. Door de maatregelen voor railverkeer wijzigen de gpp's op de referentiepunten langs het spoor. Voor de woningen aan de westzijde van het spoor wordt rekening gehouden met de plaatsing van een geluidscherm van 4 meter hoog. Deze maatregel is ingegeven door het Meerjarenprogramma Geluidsanerings spoor (MJPG spoor). Woningen die onderdeel hiervan uitmaken worden ook wel saneringswoningen genoemd en hiervoor geldt een toetswaarde van 65 dB. Bij de saneringswoningen nabij de te wijzigen gpp's wordt met de nieuwe geluidschermen voldaan aan de toetswaarde. De saneringsverplichting die geldt vanuit de Wet milieubeheer is daarmee afgehandeld.

Nieuw te bouwen woningen

Voor de drie nieuw te bouwen woningen langs Heuveltje - de verbindingsweg naar de Haydnstraat - wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden voor weg- en railverkeer. Cumulatieberekeningen laten zien dat het akoestisch klimaat kan worden aangemerkt als rustig.

Nieuwe ontsluitingsweg

Voor de nieuwe ontsluitingsweg Heuveltje zijn de verwachte verkeersintensiteiten rond de 100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Deze intensiteiten zijn zo laag bij bestaande en nieuwe woningen dat de geluidsbelasting als gevolg hiervan significant lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

4.9.3 Conclusie

Uit het onderzoek volgt dat het aspect geluid de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

4.10 Trillingen

4.10.1 Beleid en normstelling

Trillingen planten zich voort door de bodem en gebouwconstructies. De effecten als gevolg van spoortrillingen kunnen zijn: schade aan gebouwen en hinderbeleving. Naast hinder voor mensen kunnen de effecten van trillingen ook zijn schade of verstoring van trillingsgevoelige apparatuur. In de praktijk is bij spoorwegen (gebruiksfasen) vooral het effect hinder dat aandacht behoeft.

In tegenstelling tot de Wet geluidhinder bij geluid, bestaat in Nederland nog geen wettelijk kader voor trillingen. De Stichting Bouw Research (hierna: SBR) meet- en beoordelingsrichtlijn is in Nederland de meest gebruikte richtlijn voor het beoordelen van trillingen en bestaat uit drie delen:

- deel A: schade aan gebouwen;
- deel B: hinder voor personen in gebouwen;
- deel C: storing aan apparatuur.

Storing van trillingsgevoelige apparatuur is in het onderzoeksgebied niet aan de orde. In dit onderzoek wordt daarom vooral ingegaan op de hinder aan personen in gebouwen.

SBR-richtlijn A: Schade aan gebouwen (versie november 2017)

Ter voorkoming van schade aan gebouwen als gevolg van trillingen is door de SBR een richtlijn (deel A) opgesteld waarin grenswaarden worden gepresenteerd voor toelaatbare trillingssterktes. In de richtlijn wordt onderscheid gemaakt in type gebouwcategorie en of het trillingssignaal kortdurend, herhaald kortdurend of continu is. De voorgeschreven grenswaarden hangen hierbij af van de frequentie van het trillingssignaal.

De onderste karakteristieke grenswaarde voor een optredende trillingssterkte (V_{top}) aan de fundering van een trillingsgevoelig gebouw bedraagt volgens de richtlijn altijd meer dan 3 mm/s. Deze waarde wordt langs een goed onderhouden weg of een goed onderhouden doorgaand spoor waarop goed onderhouden treinmateriaal rijdt, nimmer gemeten.

De strengste waarde geldt voor gebouwen uit categorie 2 (slecht onderhouden monumentale panden).

SBR-richtlijn B: Meet- en beoordelingsrichtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen'

Voor het beoordelen of trillingen van een bepaald niveau in objectieve zin wel of niet toelaatbaar zijn, is de SBR-richtlijn B, Meet- en beoordelingsrichtlijn Hinder voor personen in gebouwen, 2002 (2006) opgesteld. Door jurisprudentie heeft deze richtlijn inmiddels een solide basis in de regelgeving verworven voor trillingshinder vanwege industrie en wegverkeer (drempels bijvoorbeeld).

De SBR richtlijn B (hierna: SBR-B) maakt onderscheid in de soort trillingen en in de trillingsgevoeligheid van een gebouwfunctie (bijvoorbeeld een hotel, school, woning of kantoor). De te beoordelen parameter is de effectieve trillingssnelheid V_{eff} , een voortschrijdend gemiddelde dat elke periode van 30 seconden wordt bepaald. Per meetpunt en meetrichting wordt elke 30 seconden de maximaal gemeten effectieve trillingssnelheid $V_{eff,max}$ bepaald. De maximale trillingssterkte V_{max} per (maatgevende) ruimte is vervolgens de hoogste van de gemeten $V_{eff,max}$ en wordt afzonderlijk bepaald voor de dag-, avond- en nachtperiode.

De maximale trillingssterkte per ruimte V_{max} wordt vergeleken met de onderste streefwaarde A1 voor de betreffende gebouwfunctie. Is de gemeten waarde lager dan de streefwaarde, dan is in het algemeen geen sprake van trillingshinder. Is de gemeten waarde hoger dan de streefwaarde onder A1 en ook hoger dan de bovenste streefwaarde A2, dan dient rekening te worden gehouden met trillingshinder. Ligt de gemeten waarde tussen A1 en A2 dan wordt een over de periode (dag, avond en nacht) een periodegemiddelde waarde bepaald, de V_{per} . Deze wordt vergeleken met de streefwaarde onder A3. Indien de V_{per} de streefwaarde onder A3 overschrijdt, dan dient rekening te worden gehouden met trillingshinder. Als de V_{per} onder de waarde van A3 blijft, dan is in het algemeen geen sprake van trillingshinder.

Voor nieuwe en bestaande situaties gelden verschillende streefwaarden. Voor een nieuwe situatie liggen deze streefwaarden lager dan in bestaande situaties.

Beleidsregel trillingshinder spoor

De Beleidsregel trillingshinder spoor (hierna: Bts) heeft tot doel vast te stellen hoe omgegaan wordt met enkele aspecten van trillingshinder. De beleidsregel richt zich op de vaststelling van een Tracébesluit tot aanleg, wijziging of hernieuwde ingebruikneming van een landelijke spoorweg, als bedoeld in de Tracéwet. Het uitgangspunt van deze beleidsregel is dat het beschermingsniveau van de leefomgeving, vergelijkbaar is met die van de SBR Richtlijn B. De normen van de beleidsregel en de SBR-richtlijn sluiten op elkaar aan. Omdat de spoorwijzigingen waarin de bestemmingsplanwijziging voorziet niet Tracéwetplichtig zijn, is het Bts voor dit project niet van toepassing.

4.10.2 Onderzoek

Er is onderzoek uitgevoerd naar trillingen als gevolg van het doorgaande treinverkeer. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 11. In het onderzoek is beoordeeld of bij zowel de bestaande als nieuwe woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In het onderzoek is onder andere gebruik gemaakt van eerder in de nabijheid van het plangebied uitgevoerd trillingsonderzoek. Daarnaast is beoordeeld of de relevante parameters voor het ontstaan van trillingen wijzigen met de realisatie van het project. Het gaat daarbij om:

- aantallen treinpassages;
- aslasten treinpassages;
- snelheid treinpassages.

Bestaande woningen

Deze parameters wijzigen niet in relevante mate. Vandaar dat wordt verwacht dat de trillingsniveaus in de toekomstige situatie vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Voor het ontwerp van de nieuwe situatie is rekening gehouden met een doorlopend ballastbed ter plaatse van de onderdoorgang. De spoorconstructie wordt uitgevoerd als doorgelast spoor zonder wissels ter plaatse van deze spoorkruising. Vandaar dat verwacht wordt dat de overdrachtsdemping als gevolg van de wijziging van de spoorkruising in ieder geval niet verminderd.

Op basis hiervan wordt geen significante toename van de bij bestaande woningen optredende trillingen verwacht. De nieuwe spoorkruising komt wel dichterbij de woning Vergezicht 13 te liggen, maar ook hier wordt geen relevante toename van de maximale trillingsniveaus verwacht. Reden hiervoor is dat de afstand van deze woning tot het nu al aanwezige spoor (circa 15 meter) maatgevend is en deze niet wijzigt. De wijziging van de spoorkruising leidt daarmee niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor bestaande woningen.

Nieuwe woningen

De nieuwe woningen liggen op minimaal 50 meter van het doorgaande spoor. In de omgevingsvergunning voor het bouwen van een woning kan als voorwaarde worden opgenomen dat de waarde van de optredende trillingen dient te voldoen aan de waarden, zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.

Gebouwfunctie	Dag (07.00-19.00 uur) en avond (19.00-23.00 uur)			Nacht (23.00-07.00 uur)		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3
gezondheidszorg, wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
onderwijs en kantoor, bijeenkomst	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07

Afbeelding 12: Streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen (nieuwe situaties)

Aan de hand van de precieze situering binnen het bouwvlak en de bouwkundige uitwerking van de te realiseren woningen, kan via gericht onderzoek worden vastgesteld welke maatregelen aan de gebouwfundatie getroffen dienen te worden om aan de streefwaarden te voldoen. Vanuit de praktijk is bekend dat met een juiste dimensionering van de fundatie en vloeroplegging voelbare trillingen op een afstand van 50 meter kunnen worden geminimaliseerd.

4.10.3 Conclusie

Er is geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van de spoorwijziging. Voor de bestaande woningen wordt namelijk voldaan aan het stand-still principe. Daarnaast kan voor de nieuw te bouwen woningen in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen als voorwaarde worden gesteld dat de eventueel noodzakelijke bouwkundige maatregelen worden getroffen om aan de geldende waarde uit de SBR-richtlijn B te voldoen.

Het aspect trillingen staat de voorgenomen ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.11 Verlichting

4.11.1 Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in de planvorming rekening worden gehouden met aspect licht in relatie tot toegelaten functies. Kunstmatige verlichting kan hinder geven. Er zijn veel functies met kunstmatige verlichting. De hinder hangt af van de aard, intensiteit, duur en plaats van de verlichting. Maar ook door de kans op blootstelling. Dit is afhankelijk van de omgeving en aan de leefwijze van mens en dier. Er zijn drie soorten effecten van kunstmatige verlichting te onderscheiden, namelijk hinder voor de mens, hinder voor de natuur en horizonvervuiling

In de toelichting van het bestemmingsplan moet worden gemotiveerd zijn wat de overwegingen zijn geweest met betrekking tot de functie die wordt toegestaan in relatie tot licht(hinder). De norm voor lichthinder is de Richtlijn Lichthinder van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). Dit is geen wettelijk vastgestelde norm. Deze norm wordt echter over het algemeen gehanteerd en ook jurisprudentie wijst uit dat deze norm wordt gebruikt.

Om lichthinder te voorkomen, zijn de volgende principes van toepassing:

- verlichten op maat (waar, wanneer, hoeveel);
- gericht verlichten, beperken strooilicht.

4.11.2 Onderzoek

Er is lichtonderzoek uitgevoerd waarin de kaders en ontwerprichtlijnen zijn benoemd, die toegepast dienen te worden in het uiteindelijke verlichtingsplan. Het lichtonderzoek is opgenomen in Bijlage 12. Het rapport bevat nadere richtlijnen en parameters voor het voorkomen van lichthinder in en rondom het plangebied. Het nader op te stellen lichtontwerp moet hieraan worden getoetst. Aan de hand van de benoemde ontwerpprincipes kan de uiteindelijk toegepaste verlichting aan de gestelde kaders voldoen.

4.11.3 Conclusie

Het aspect lichthinder staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg, indien de uiteindelijk toegepaste verlichting voldoet aan de benoemde ontwerpprincipes.

4.12 Natuur

4.12.1 Beleid en normstelling

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen drie zaken:

1. bescherming van planten- en diersoorten;
2. bescherming van de in het kader van Europees natuurbesluit aangewezen Natura 2000-gebieden;
3. bescherming van bos en houtopstanden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in drie categorieën:

- Vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- Habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, Bijlage I en II van het Verdrag van Bern en Bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- Andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang. Er zijn vijf categorieën broedvogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 1-4) of waarvan de nesten beschermd zijn als er onvoldoende alternatieven zijn (categorie 5).

De categorie “andere soorten” gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen. Omdat onder de categorie “andere soorten” ook veel algemene soorten vallen, heeft de provincie Gelderland een lijst opgesteld waarin een aantal soorten wordt vrijgesteld. Deze lijst vormt een bijlage bij de Omgevingsverordening Gelderland. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing worden aangevraagd van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt. Het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden nagenoeg gelijk blijft aan de bepalingen uit de voormalige Natuurbeschermingswet 1998. Voor beschermde natuurmonumenten geldt echter dat de beschermingsstatus van deze gebieden in de nieuwe wet is komen te vervallen. Toetsing aan (oude doelen van) beschermde natuurmonumenten is derhalve vanaf het moment van inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming niet meer noodzakelijk.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones. In Gelderland is dit concept uitgewerkt tot het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Dit GNN bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een zoekgebied van 7.300 ha voor de te realiseren 5.300 ha nieuwe natuur.

Groene ontwikkelingszone

In de Groene ontwikkelingszone (GO) geldt een dubbeldoelstelling, er is ruimte voor (economische)

ontwikkeling in combinatie met versterking van de ecologische samenhang. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.

Voor ontwikkelingen binnen de GO wordt onderscheid gemaakt tussen grootschalige en kleinschalige ontwikkelingen. Onderhavig project, Rijksweg Noord te Elst, maakt onderdeel uit van een grootschalige ontwikkeling waardoor dezelfde toetsingscriteria gelden als voor het GNN.

Houtopstanden

Het omhakken of rooien van bossen is niet zomaar toegestaan in de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook bij het rooien of het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee. Onder bos wordt verstaan:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen;
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1.000 m²);
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat.

De gemeente stelt de grenzen van de 'bebouwde kom Boswet' bij besluit vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

Conform de Provinciale Verordening dienen houtopstanden gelegen in gronden van de GO extra te worden gecompenseerd. De compensatie dient onder andere te worden gerealiseerd in of grenzend aan de GO nabij het aangetaste gebied. Aan de hand van de omvang wordt bepaald of een toeslag nodig is. Indien fysieke compensatie aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is, kan worden volstaan met een financiële compensatie.

4.12.2 Onderzoek

In verband met de geplande ontwikkelingen is een natuuronderzoek uitgevoerd waarbij een toetsing aan wettelijke kaders van de natuurbescherming centraal staat. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 13.

Soortenbescherming

De ingreep zal tijdelijk leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele overige beschermde soorten fauna. Het gaat hierbij om grondgebonden zoogdieren als egel, konijn, haas, ree, vos, algemene muizensoorten en kleine marterachtigen. Hiervoor zijn door de provincie Gelderland vrijstellingen gegeven. De ingreep heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Nader onderzoek naar beschermde soorten of een ontheffing Wet natuurbescherming is dan ook niet noodzakelijk.

Wel dient er rekening te worden gehouden met vogels. In de praktijk betekent dit dat versturende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen - globaal de periode tussen 15 maart en 15 juli - mogen worden uitgevoerd. Als er toch in deze periode gewerkt moet worden, dient het terrein voorafgaand aan de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een deskundig ecooloog. Deze ecooloog kan passende maatregelen opstellen om verstoring van vogelnesten te voorkomen. De zorgplicht is te allen tijde van kracht.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Nabij het plangebied liggen Natura 2000-gebieden. Op circa 4,9 kilometer afstand van het plangebied en ten zuiden van Bemmelen ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken. Vanwege de afstand tot Natura 2000-gebieden worden er geen significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie (zowel aanleg- als gebruiksfase) verwacht op deze gebieden. Negatieve effecten door onder meer stikstofdepositie als gevolg van de geplande werkzaamheden op beschermde Natura 2000-gebieden kunnen door de aard en afstand van de geplande werkzaamheden worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied is niet gelegen binnen het Gelders Natuurnetwerk. Door de afstand van minimaal 175 meter tussen het plangebied en het Gelders Natuurnetwerk en de aanwezigheid van tussengelegen gebouwen en wegen is het uit te sluiten dat de wezenlijke waarden en kenmerken worden aangetast als gevolg van realisatie van het voornemen. Er vindt dan ook geen aantasting of verstoring plaats van natuurgebieden die onder het Gelders Natuurnetwerk vallen.

Groene ontwikkelzone

Het plangebied is niet gelegen binnen een groene ontwikkelzone.

Houtopstanden

Ten behoeve van de onderdoorgang Rijksweg-Noord dienen een aantal bomen te worden gekapt. De gekapte bomen worden gecompenseerd. Er worden geen bomen gekapt die op de 'Lijst van monumentale of waardevolle bomen' staan waardoor een omgevingsvergunning niet noodzakelijk is.

4.12.3 Conclusie

Nader onderzoek naar beschermde soorten of een ontheffing Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk. Beschermde gebieden uit de Wet natuurbescherming zijn daarnaast niet in binnen de invloedssfeer van het voornemen aanwezig. Er vindt geen aantasting of verstoring plaats van natuurgebieden die onder het Gelders Natuurnetwerk of Groene ontwikkelzone vallen. Daarnaast worden voor de te kappen bomen elders gecompenseerd.

Het aspect natuur staat de voorgenomen ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.13 Water

4.13.1 Beleid en normstelling

De voorgenomen ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In Nederland is daarom de watertoets een verplicht onderdeel van elke ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets is een procesinstrument en omvat de gehele procedure van elkaar vroegtijdig informeren, adviseren, gezamenlijk afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten van zowel Rijk, provincies als gemeenten. De resultaten van de watertoets zijn opgenomen in deze waterparagraaf.

4.13.2 Onderzoek

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Rivierenland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Als onderdeel van het bestemmingsplan is de watertoets uitgevoerd, hetgeen bestaat uit het in beeld brengen van de huidige

waterhuishoudkundige situatie, het afstemmen met het waterschap over de uitgangspunten en het in beeld brengen van de effecten en het toetsen van de ontwikkeling.

Voor het project Spoorkruisingen Elst Noord is een watertoets uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is opgenomen als Bijlage 14.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, alle met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterbeheerplan
- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening

Waterschapsbeleid

Het Waterbeheerplan 2016-2021, vastgesteld op 27 november 2015 door het Algemeen Bestuur van het Waterschap Rivierenland, gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkering en waterketen. In het Waterbeheerplan staat wat Waterschap Rivierenland de komende periode gaat doen om inwoners van het rivierengebied veiligheid en voldoende schoon en mooi water in sloten en plassen te kunnen blijven bieden. Het plan is in samenwerking met onder meer de gemeente Overbetuwe opgesteld.

Voor waterhuishoudkundige ingrepen is de "Keur Waterschap Rivierenland 2014" van toepassing. De Keur is een waterschapsverordening die gebods- en verbodsbepalingen bevat met betrekking tot ingrepen, die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Zo is het onder andere verboden om handelingen te verrichten waardoor het onderhoud, aanvoer, afvoer en/of berging van water kan worden belemmerd, zonder een ontheffing van het Waterschap. De wateren en waterkeringen waarop de keur van toepassing is zijn vastgelegd in de legger wateren.

Realisatie van nieuwe bebouwing en/of verhard oppervlak moet hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. Bij het toevoegen van bebouwing of verharding geldt een compensatieplicht. Er geldt een eenmalige vrijstelling van de compensatieplicht wanneer minder verharding dan 500 m² in stedelijk gebied of minder dan 1.500 m² in landelijk gebied wordt toegevoegd.

Gemeentelijk beleid

In 2008 heeft de gemeente Overbetuwe het Waterplan vastgesteld. In het waterplan wordt het beleidskader geschetst en worden concrete maatregelen voor het watersysteem uitgewerkt. Naast het waterplan wordt parallel een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) opgesteld waarin de maatregelen voor de riolering (waterketen) worden uitgewerkt.

Met het opstellen van een waterplan wordt inzicht gegeven in de relevante wateropgaven voor de gemeente Overbetuwe, zoals:

- wateroverlast, het zoeken van oplossingen om wateroverlast tegen te gaan;
- waterkwaliteit, het onderzoeken van mogelijkheden voor het verbeteren van de waterkwaliteit;

- grondwater, het inventariseren van grondwateroverlast;
- beleving van water, burgers betrekken bij water;
- afspraken en taken van waterschap en gemeente.

In het waterplan is een RO-attentiekartaal per kern opgenomen. Op een dergelijke kaart zijn de voor een specifieke locatie beoogde maatregelen opgenomen.

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied bestaat uit bestaande infrastructuur voor weg- en railverkeer en omliggende percelen met een overwegende woonfunctie. Voor zover het plangebied binnen de bebouwde kom van Elst ligt, is het plangebied niet gekarteerd. Volgens de bodemkaart van Nederland bestaat de bodem in de omgeving van het plangebied uit lichte klei met homogeen profiel en klei met zware tussenlaag of ondergrond. Hier is overwegend sprake van grondwatertrap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert tussen de 0,4 en 0,8 meter beneden het maaiveld en dat de gemiddelde laatste grondwaterstand op meer dan 1,2 meter beneden maaiveld ligt.

Waterkwantiteit en -kwaliteit

Binnen het plangebied is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van wegsloten, die zich aan de randen van diverse (agrarische) percelen en de Rijksweg-Noord begeven. Deze watergangen zijn afwisselend aangewezen als B- en C-wateren. B-wateren zijn van secundair belang voor het waterbeheer en dienen door de aangrenzende eigenaren te worden onderhouden. C-wateren zijn tot slot wateren van tertiair belang voor het waterbeheer en hiervoor geldt geen jaarlijkse onderhoudsplicht. Voor C-wateren geldt geen beschermingszone. Binnen de genoemde beschermingszones gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om onderhoud aan de watergang mogelijk te maken. Binnen het plangebied zijn alleen C-wateren aanwezig, waarvoor geen beschermingszone geldt.

Veiligheid en waterkeringen

Binnen het plangebied en in directe nabijheid daarvan liggen geen waterkeringen.

Afvalwater en riolering

Het plangebied is in de huidige situatie aangesloten op het gemeentelijke rioleringsstelsel.

Toekomstige situatie

Algemeen

Het plan bevat de realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising. Daarnaast wordt de Rijksweg-Noord heringericht met het oog op de verkeersafwisseling en de verkeersveiligheid en de verdiepte ligging van de weg zelf. Tot slot worden drie vrijstaande woningen en een bijbehorende ontsluitingsweg voor onder andere deze te realiseren woningen mogelijk gemaakt.

Toename in verharding dient gecompenseerd te worden. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer in stedelijk gebied of 1.500 m² in landelijk gebied moet voor de versnelde afstroom van hemelwater volgens het beleid van waterschap worden gecompenseerd.

Een groot deel van het plangebied is momenteel verhard. Een deel van de plangebied wordt nu verhard voor de aanleg van de ontsluitingsweg. Deze gronden zijn nu onverhard.

Er wordt als gevolg van het gehele project Spoorkruisingen Elst Noord ongeveer 1.215 m² aan open water gedempt. Dit dient 1:1 te worden gecompenseerd. Daarnaast is er een toename van 2.455 m² verharding en een toename van 1.905 m² halfverharding. De verharding dient gecompenseerd te worden

op basis van de vuistregel van 436 m³ waterberging per hectare verhard oppervlak. Hierbij wordt uitgegaan van een peilstijging van 0,3 m en 664 m³/ha. Het projectgebied bevindt zich in vier verschillende peilgebieden. Hieronder is per peilgebied weergegeven wat het benodigde en te realiseren wateroppervlak is in het kader van de watercompensatie.

	Peilgebieden			
	OVB 142	OVB 144	LNG 005	OVB 153
Benodigd wateroppervlak (m²)	243	987	-720	1118
Gepland wateroppervlak (m²)	0	664	0	1118
Overschot/tekort (m²)	-243	-323	720	0

Afbeelding 13: Benodigde bergingscompensatie per peilgebied

In de peilgebieden OVB 142, 144 en 153 is er binnen het projectgebied een compensatietekort. In de peilgebieden OVB 142 en 144 wordt dit tekort ondervangen door het reeds aanwezige compensatieoverschot in Park Lingezen. Hier is namelijk een ruim overschot aan bergingscompensatie aanwezig, waardoor het tekort binnen dit plan kan worden ondervangen. De gemeente Overbetuwe heeft de mogelijkheid tot het benutten van de overcompensatie van Park Lingezen afgestemd met het waterschap en dit is akkoord bevonden. In peilgebied LNG is er een overschot van 720 m² wateroppervlak. Daarmee wordt er voldoende bergingscompensatie gerealiseerd.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in)filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de 'Keur'. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

4.13.3 Conclusie

Als gevolg van het project Spoorkruisingen Elst Noord neemt het verhard oppervlak toe en dient er gecompenseerd te worden door het graven van water. Ook worden enkele watergangen gedempt en dit moet 1:1 worden gecompenseerd. Tevens dient de waterstructuur behouden te blijven, waardoor het plaatsen van duikers nodig is.

In de peilgebieden OVB 142 en 144 is binnen het projectgebied een bergingstekort. Het bergingstekort in de peilgebieden OVB 142 en 144 wordt ondervangen door het overschot aan waterberging in Park Lingezen. In het peilgebied LNG 005 is een bergingsoverschot. Daarmee wordt er voldoende bergingscompensatie gerealiseerd.

Bij het graven van watergangen en het aanleggen van kunstwerken, zoals duikers, gelden de regels van het waterschap. Daarnaast dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem, dit op grond van de Keur.

4.14 Externe veiligheid

4.14.1 Beleid en normstelling

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de veiligheidsrisico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen.

Deze externe veiligheidsrisico's dienen te worden beoordeeld voor twee risiconormen, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor beide risiconormen geldt dat hoe groter de afstand tussen planontwikkeling en risicobron, des te kleiner zal de impact van het plan zijn op de hoogte van het risico.

- Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon zich gedurende een jaar onafgebroken op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10⁻⁶ (één op 1.000.000) bedraagt;
- Het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt, afhankelijk van de ontwikkeling, een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

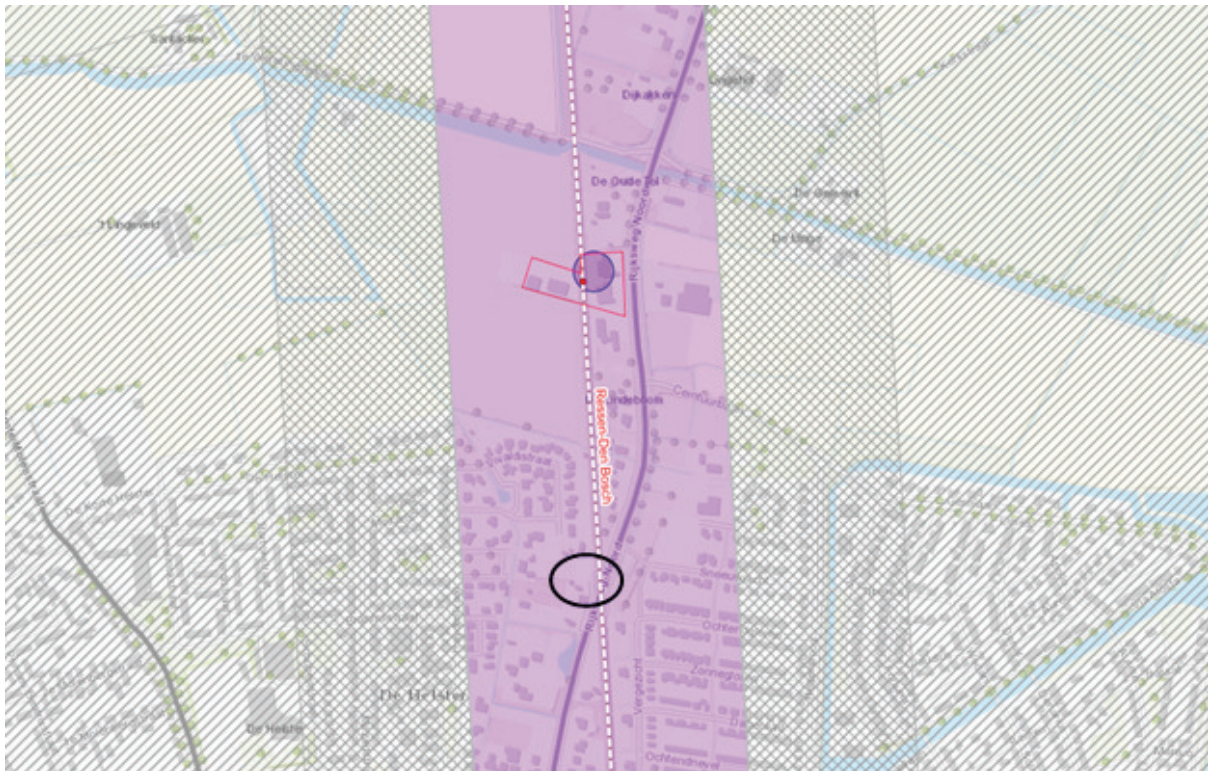
Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de veiligheidsregio.

4.14.2 Onderzoek

Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een onderdoorgang bij de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en drie woningen mogelijk. Op basis van de risicokaart van provincie Gelderland is door de Omgevingsdienst Regio Arnhem een inventarisatie gemaakt van de risicobronnen in en rondom het plangebied, die een extern veiligheidsrisico kunnen veroorzaken. Deze inventarisatie inclusief een verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden is opgenomen als Bijlage 15.

In onderstaande afbeelding is een uitsnede opgenomen van de provinciale risicokaart. Het plangebied ligt op circa 3.100 meter van de Betuweroute en rondom de spoorlijn Arnhem – Nijmegen. De nieuw te realiseren woningen liggen op 42 meter van de laatst genoemde spoorlijn. Over beide transportassen

vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.



Afbeelding 14: Uitsnede provinciale risicokaart met het projectgebied aangeduid

Het plan ligt buiten de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van een inrichting, buisleiding en transportroute met een externe veiligheidsrisico. De plaatsgebonden risicocontour van de diverse risicobronnen vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan. Ten aanzien van het groepsrisico ligt het plangebied in het invloedsgebied van de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en de Betuweroute. Op basis van de verantwoording groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijke initiatief geen significant effect heeft op het groepsrisico.

Daarnaast wordt een aantal extra voorzieningen getroffen zodat de hulpverleningsdiensten ook goed uit de voeten kunnen. Zo geeft het advies van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden aan om rekening te houden met de toegangsweg naar de woningen en blusvoorzieningen. De toegangsweg moet minimaal 5 meter breed zijn. Wat betreft de blusvoorzieningen geldt dat de bestaande bluswatervoorzieningen moeten worden gehandhaafd behalve waar de infrastructuur gerealiseerd wordt. Hier moet de bluswatervoorziening verplaatst worden. Daarnaast moet voor de nieuw te realiseren woningen een bluswatervoorziening aan de westzijde worden gerealiseerd. Dit omdat de bestaande niet bereikbaar is door de tunnel. Deze punten worden overgenomen en zijn verwerkt in het definitieve plan. Tot slot is het in het kader van zelfredzaamheid bij een calamiteit belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij een incident. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid zijn voldoende en VGGM ziet ook geen reden om aanvullend te adviseren.

4.14.3 Conclusie

Gezien de uitkomsten van de verantwoording van het groepsrisico en de te treffen voorzieningen is het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.15 Bedrijven en milieuzonering

4.15.1 Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Bij een gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

4.15.2 Onderzoek

In dit bestemmingsplan worden nieuwe milieugevoelige functies mogelijk gemaakt in de vorm van drie woningen. Deze woningen worden mogelijk gemaakt binnen de dorpskern van Elst, die overwegend een woonfunctie heeft. In de omgeving van de woningen is een aantal milieubelastende functies feitelijk aanwezig dan wel mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplannen. Het gaat hierbij om:

- een nutsvoorziening, die zich direct ten noorden van Rijksweg-Noord 75 bevindt;
- een detailhandelfunctie op de hoek van de Brahmsstraat en Schubertstraat;
- een taxi- en autobedrijf op het perceel Rijksweg 59-61;
- een garage aan Rijksweg Noord 103.

Al deze functies bevinden zich op ruime afstand tot het plangebied. De te realiseren woningen bevinden zich telkens op een afstand groter dan de voorgeschreven richtafstand binnen het omgevingstype 'rustige woonwijk'.

Infrastructuur is geen milieubelastende activiteit of functie. Toetsing aan de richtlijnen is daarom voor infrastructuur niet aan de orde. Voor de geluidbelasting als gevolg van de wegreconstructie wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

4.15.3 Conclusie

Er is geen bedrijvigheid aanwezig die van invloed is op de milieusituatie in het plangebied, of die in hun bedrijfsvoering wordt beperkt door de beoogde ontwikkeling. Ter plaatse van de beoogde woningen zal dan ook sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.16 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.16.1 Beleid en normstelling

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn twee onafhankelijke scenario's die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht. Bepalend hierbij is de activiteit waarop het plan of besluit betrekking heeft. In volgorde van frequentie van voorkomen:

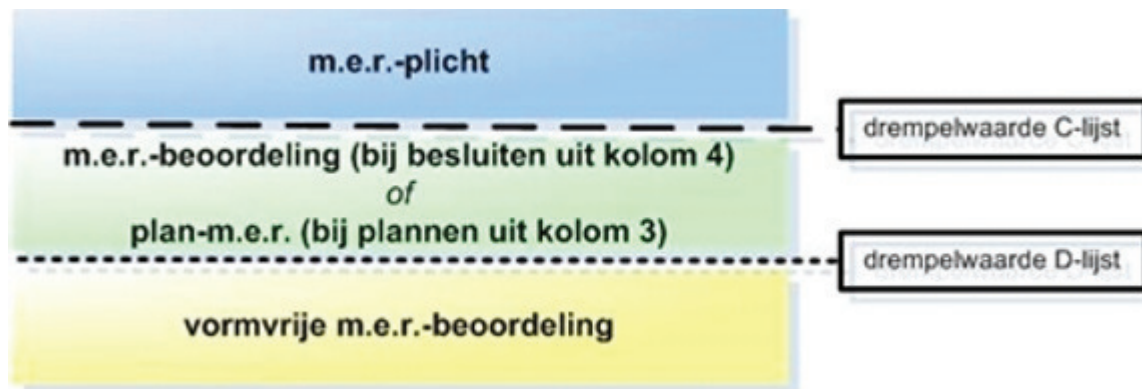
- Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.);
- In het geval van een plan: toetsing of een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is, vanwege hierin opgenomen activiteit(en). In dit geval is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.

Van het tweede punt is bij dit bestemmingsplan geen sprake. Hieronder wordt het eerste scenario toegelicht.

Het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wijst activiteiten aan waarvoor (naar gelang de omvang van de activiteit) een MER, een m.e.r.-beoordeling of een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden opgesteld. Hierbij wordt het volgende afgewogen:

- past een activiteit in de beschrijving van de zogenaamde C-lijst dan dient altijd een MER te worden opgesteld;
- past een activiteit in de beschrijving van de zogenaamde D-lijst dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Bij een m.e.r.-beoordeling wordt onderzocht of er al dan niet een MER dient te worden opgesteld;
- voor activiteiten die in de D-lijst zijn opgenomen, maar onder de drempelwaarde (betreffende de omvang van de activiteit) vallen, geldt de vergewisplicht. Het bevoegd gezag, de gemeente Overbetuwe, dient zich er dan van te vergewissen dat de voorgenomen activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen heeft. Het bevoegd gezag moet haar keuze om geen m.e.r. beoordeling uit te voeren motiveren in de toelichting van het plan/besluit. Hiervoor wordt een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

In onderstaande afbeelding worden bovenstaande regels schematisch weergegeven. Zichtbaar is dat voor activiteiten die onder de drempelwaarde van de D-lijst vallen een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist is. Deze verplichting geldt sinds een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage die in juli 2017 in werking is getreden.



Afbeelding 15: Verplichting tot onderzoek op basis van Bijlage bij Besluit m.e.r.

4.16.2 Onderzoek

Op grond van lijst D bij het Besluit m.e.r. worden met dit project activiteiten mogelijk die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen. Het gaat hierbij om 'de aanleg, wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (onderdeel D 11.2 Besluit m.e.r.). Deze activiteit hangt samen met het mogelijk maken van drie woningen.

De reconstructie van de Rijksweg-Noord, een aantal toeleidende wegen en de aanleg van de onderdoorgang komen als activiteit niet overeen met de activiteit die is opgenomen in bijlage D (categorie D1.1.) van het Besluit m.e.r.: 'De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg'. Daarnaast is geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg met de onder C1.3 en D1.2 genoemde aantal rijstroken.

Wanneer één van de drempelwaarden voor de onder D 11.2 Besluit m.e.r. genoemde activiteit wordt overschreden, dan dient een milieueffectrapportage te worden opgesteld. Een overschrijding van de drempelwaarden treedt op als de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Dit project maakt geen activiteit mogelijk waarbij één van bovengenoemde drempelwaarden wordt overschreden. Vandaar dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld. Deze beoordeling is opgenomen in Bijlage 16. Als een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dient op

grond van de selectiecriteria in de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling te worden vastgelegd of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaat uit een toets aan Bijlage III EU Richtlijn milieubeoordeling projecten. In hoofdlijnen dient het project te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

4.16.3 Conclusie

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijke milieueffecten behandeld. Eerst is een beschrijving gegeven van de kenmerken van de activiteit en de plaats van de activiteit. Vervolgens is ingegaan op de kenmerken van de gevolgen van de activiteit. Hierbij is gekeken of er mogelijk (belangrijke) nadelige milieugevolgen ontstaan en of er verzachtende (mitigerende) en compenserende maatregelen kunnen worden genomen om eventueel het milieueffect te verminderen of teniet te doen.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat gezien de omvang in relatie tot de drempelwaarde en de verwachte effecten, er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

5.1.1 Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder, et cetera) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. De grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren;
2. De grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning tot bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt daarnaast:

1. Het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

En een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

2. Het bebouwen van de gronden;
3. Het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Erfgoedwet, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

5.1.2 Over bestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de regels zijn opgenomen. De toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen met behulp van een aanduiding nader worden ingevuld. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur of een lettercode et cetera. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

5.1.3 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn, dan worden deze ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifiek ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de

toegestane functies. Aansluitend worden afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels opgenomen. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsplanbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.

3. Algemene regels. In de laatste twee hoofdstukken zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Deze bepalingen hebben betrekking op het gehele plan. Het betreffen achtereenvolgens algemene regels, zoals een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning' en 'sloopvergunning' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'. De term 'ontheffing' is vervangen door de term 'afwijking'.

5.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. Een toelichting op de bestemmingen is hierna opgenomen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hierboven is beschreven. Tevens is aangesloten bij de meest actuele landelijke standaarden voor de regels en de verbeelding, te weten de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en IMRO2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012). Qua inhoud en opzet is aangesloten bij recente bestemmingsplannen gericht op infrastructuur, zoals het bestemmingsplan 'Elst, Nieuwe Aamsestraat Infra' dat op 17 juni 2014 is vastgesteld alsmede het bestemmingsplan 'Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente' dat op 29 mei 2012 is vastgesteld door de raad van de gemeente Overbetuwe.

5.2.2 Bestemmingen

Groen

De gronden binnen de bestemming Groen zijn bestemd voor onder andere groenstroken en speelvoorzieningen. Hondenuitlaatplaatsen in de vorm van afgesloten terreinen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding hondenuitlaatplaats. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen. Verder zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

Tuin

De bestemming Tuin heeft betrekking op bij woningen gelegen (voor)tuinen.

Verkeer

De gronden binnen de bestemming Verkeer zijn bestemd voor wegen en alle daarbij horende voorzieningen ten behoeve van de stroomfunctie (doorgaande weg). De onderdoorgang is mogelijk ter plaatse van de aanduiding 'tunnel'.

Verkeer - Railverkeer

De gronden binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer zijn bestemd voor spoorwegen en daarbij horende voorzieningen. De onderdoorgang is mogelijk ter plaatse van de aanduiding 'tunnel'.

Verkeer - Verblijf

De gronden binnen de bestemming Verkeer - Verblijf zijn bestemd voor wegen en straten en alle daarbij horende voorzieningen ten behoeve van de verblijfsfunctie (bestemmingsverkeer).

Wonen

De gronden met de bestemming Wonen zijn bestemd voor het wonen met bijbehorende erven, tuinen, parkeerplaatsen en in samenhang daarmee voor de uitoefening van aan-huis-gebonden beroepen. Op de gronden zijn enkel vrijstaande woningen toegestaan.

5.2.3 Dubbelbestemmingen

Waarde - Archeologische verwachting 2 en 3

De gebieden met een hoge en middelmatige archeologische verwachtingswaarde zijn bestemd als Waarde - Archeologische verwachting 2 en 3. De hiervoor aangewezen gronden behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische resten in de bodem. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk groter dan de - afhankelijk van de verwachtingswaarde - gegeven oppervlaktemaat dient de aanvrager een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft in voldoende mate is vastgesteld. Indien hieruit blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het oprichten van het vergunde bouwwerk zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen.

5.2.4 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan zijn besproken met belanghebbenden.

Ten eerste zijn de belanghebbende overheden - gemeente Overbetuwe, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Gelderland - bestuurlijk akkoord en participeren zij in dit project.

Ten tweede zijn er door de gemeente samenwerkingsovereenkomsten aangegaan met Park Lingezegen en ProRail.

Ten derde hebben de weggebruikers van de hier relevante weginfrastructuur actief meegedacht bij de vormgeving. De weggebruikers zijn betrokken door de hulpdiensten, Connexxion, LTO, Fietzersbond, de Stichting Paardensport Lingezegen en omwonenden te raadplegen.

Tot slot zijn de bewoners aan de Rijksweg-Noord de direct aanwonenden en aan de 1^e Weteringsewal en Stapelwolk de omwonenden van dit project en daarmee belanghebbend. Sinds januari 2017 is een klankbordgroep actief voor het project Spoorkruisingen Elst Noord, daarin hebben direct aanwonenden en vertegenwoordigers van het wijkplatform Elst Noord en Elst Oost zitting. Deze klankbordgroep bestaat vooral uit personen die rondom de spoorkruising Rijksweg-Noord en de knoop 1^e Weteringsewal wonen. De klankbordgroep denkt actief mee en is vanaf de start betrokken bij de stappen die in het proces worden genomen. Het participatieniveau is voor direct aanwonenden 'consulteren' en voor de overige bewoners 'informerend'.

De communicatie over dit project vindt plaats via de projectwebsite, de e-mail nieuwsbrief, informatieavonden en tijdens bijeenkomsten van de klankbordgroep. Daarnaast vinden 1-op-1 gesprekken plaats met eigenaren en bewoners met wie specifieke zaken af te stemmen zijn. Op de projectwebsite staan onder andere schetsontwerpen van het project en de verslagen van de klankbordgroep. De nieuwsbrief heeft circa 300 abonnees. Tijdens de realisatie zal er tevens worden geïnformeerd via bouwboarden, informatiepanelen en inlooppiddagen in de keet tijdens de uitvoering.

Alle inwoners van Elst hebben direct baat bij de opheffing van de gelijkvloerse overweg in de 1^e Weteringsewal. Het voorgenomen plan draagt bij aan de verkeersveiligheid en het versnellen van de afwikkeling van verkeer op de 1^e Weteringsewal te Elst. Tijdens de uitvoering van het gehele project zal gedurende een periode van circa twee jaar hinder voor verkeer en omgeving ontstaan.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

6.2.1 Financiering en grondverwerving

Dit bestemmingsplan biedt de juridisch-planologische basis voor de realisatie en het gebruik van de onderdoorgang bij de kruising van de Rijksweg-Noord en het spoor. Daarnaast wordt een nieuwe ontsluiting via de Componistenbuurt mogelijk gemaakt voor de woningen Rijksweg-Noord nummers 73 tot en met 87. In ruil voor de gronden die benodigd zijn voor de nieuwe ontsluiting wordt een drietal woonkavels mogelijk gemaakt binnen een bestaand woongebied. Bij deze woonkavels is sprake van zelfrealisatie door de particuliere eigenaren van de gronden.

Het project is een ontwikkeling van de gemeente Overbetuwe en wordt deels mede-gefinancierd door het Rijk, de provincie Gelderland en ProRail. De gronden benodigd voor de onderdoorgang zijn reeds in het bezit van de gemeente. De gronden benodigd voor de nieuwe ontsluiting worden door de eigenaren overgedragen aan de gemeente. De bestaande woningen zijn en blijven in bezit van de huidige eigenaren. De percelen waar de nieuwe woningen worden gerealiseerd blijven in eigendom van de huidige eigenaren. De kosten voor de aanleg van de openbare infrastructuur, de inrichting van het openbaar gebied en de inrichting van het groen komen voor rekening van de gemeente Overbetuwe. De gemeente beschikt over voldoende middelen en daarmee is het plan financieel uitvoerbaar.

6.2.2 Beheer

De onderdoorgang en de ontsluiting vallen onder het reguliere wegbeheer van de gemeente Overbetuwe. De spoorzijde van de geluidschermen wordt beheerd door ProRail en de buitenzijde door de gemeente Overbetuwe. De betonconstructie die onderdeel uitmaakt van de spoorbaan wordt beheerd door ProRail. De betonconstructies van de toeritten worden beheerd door de gemeente. De rijbaan en hemelwaterafvoer in de onderdoorgang worden beheerd door de gemeente.

6.3 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving van de regels in het bestemmingsplan ligt bij de gemeente. Het handhavingsbeleid van de gemeente Overbetuwe vormt de basis van de handhaving binnen de gemeentelijke grenzen. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de bescherming van mens en omgeving te waarborgen tegen ongewenste activiteiten en overlast. In het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Bij overtreding van deze regels kan gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning.

Uitvoering van bestemmingsplannen dient strikt te worden toegepast en gehandhaafd, omdat met het bestemmingsplan het waarborgen en verbeteren van het leefmilieu kan worden aangestuurd. Een recent bestemmingsplan met duidelijke en hanteerbare regels maakt handhaving eenvoudiger. Wat hierbij wel noodzakelijk is zijn eenduidige en eenvoudige bestemmingsplanbepalingen die goed werkbaar zijn. De doeleindenomschrijving is daarbij belangrijk. Een duidelijke uitleg in de toelichting van het bestemmingsplan van de voorkomende bestemmingen kan verwarring en interpretatieverschillen voorkomen.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Ontwerpfase

7.1.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat het gemeentebestuur bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Voor dit bestuurlijk vooroverleg heeft de gemeente Overbetuwe het voorontwerpbestemmingsplan 'Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord' digitaal beschikbaar gesteld aan de provincie Gelderland, waterschap Rivierenland en ProRail.

- De provincie Gelderland heeft enkel formeel gereageerd op het andere bestemmingsplan (Elst, Spoorkruising 1e Weteringsewal en kruising Ceintuurbaan) welke ook opgemaakt is in het kader van het project Spoorkruisingen Elst Noord.
- Het waterschap Rivierenland heeft niet formeel gereageerd. Er zijn echter doorlopend vele overleggen gevoerd en het ontwerp en de watercompensatie zijn tot in detail afgestemd.
- ProRail heeft ook niet formeel gereageerd. ProRail is echter een partner die de gemeente heeft ondersteund tijdens de gehele planfase. De ontwerpen en aanpak zijn dan ook tot in detail afgestemd.

7.1.2 Voorbereidingsprocedure en inspraak

Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden voor het project dat met dit bestemmingsplan mede wordt mogelijk gemaakt, zoals ook in paragraaf 6.1 is beschreven. Zo is onder meer een klankbordgroep van omwonenden geformeerd, die een actieve rol heeft gehad in de totstandkoming van de plannen. Daarnaast vinden diverse informatieavonden plaats en worden de plannen nader toegelicht op onder meer een website. Gezien deze intensieve voorbereiding is besloten af te zien van een verdere voorbereidingsprocedure en het bieden van de mogelijkheid tot inspraak. Uiteraard heeft eenieder de mogelijkheid een reactie te geven op het ontwerpbestemmingsplan in de vorm van een zienswijze.

7.1.3 Zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening wordt het ontwerpbestemmingsplan 'Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord' van de gemeente Overbetuwe zes weken voor zienswijzen ter inzage gelegd en is het digitaal te bekijken op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit wordt openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' en Staatscourant. Een ieder is in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Daarnaast wordt de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan op grond van art 3.8, lid 1, sub b Wro toegestuurd aan de provincie Gelderland, het waterschap Rivierenland en ProRail.

7.2 Vaststellingsfase

Deze fase gaat over de vaststelling van het bestemmingsplan. Indien de commentaren uit de eerste fase daar aanleiding toe geven, passen burgemeester en wethouders het bestemmingsplan aan. Dat kunnen zij overigens ook uit eigen beweging doen. Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stellen burgemeester en wethouders het raadsvoorstel op. Daarin gaan zij onder meer in op de eventuele zienswijzen. Uiteindelijk beslist de raad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De raad kan op dat moment ook besluiten om het bestemmingsplan niet, dan wel gewijzigd vast te stellen. De indieners van de zienswijzen hoeven niet te worden gehoord. Desgewenst kunnen zij gebruik maken van het spreekrecht.



Dorpstraat 67
6661 EH Elst
Postbus 11
6660 AA Elst
telefoon (0481) 362 300
fax (0481) 372 482

info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl