



Herbestemming & hergebruik



Bestemmingsplan

Snelfietsroute F12 deel Westervoort

Identificatienummer: NL.IMRO.0293.BPSFR12-VS01





Bestemmingsplan

Snelfietsroute F12 deel Westervoort

Identificatienummer: NL.IMRO.0293.BPSFR12-VS01



Onderdelen van dit bestemmingsplan

- 1 Toelichting en bijlagen
- 2 Regels en bijlagen
- 3 Verbeelding

Plandeel: Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor het bestemmingsplan	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	De bij het plan behorende stukken	5
1.5	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Het initiatief	7
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	8
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	16
4.1	Algemeen	16
4.2	Bodem	16
4.3	Water	17
4.4	Erfgoed	19
4.5	Flora en fauna	21
4.6	Rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai	22
4.7	Luchtkwaliteit	23
4.8	Bedrijven en milieuzonering	24
4.9	Externe veiligheid	25
4.10	Verkeer en parkeren	26
4.11	Kabels en leidingen	26
4.12	MER-toets	27
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	29
5.1	Opzet van het plan	29
5.2	Wijze van bestemmen	30
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid en procedure	32
6.1	Economische uitvoerbaarheid	32
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32

Toelichting

Hoofdstuk I Inleiding

I.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

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

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

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

De snelfietsroute F12 maakt deels gebruik van bestaande wegen en fietspaden die zo nodig worden verbeterd, maar er worden ook nieuwe stukken fietspad aangelegd. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een planologisch juridische regeling voor het deel van de snelfietsroute F12 binnen de gemeente Westervoort dat niet binnen het vigerend bestemmingsplan past.

Deeltracé Westervoort

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

I.2 Ligging plangebied

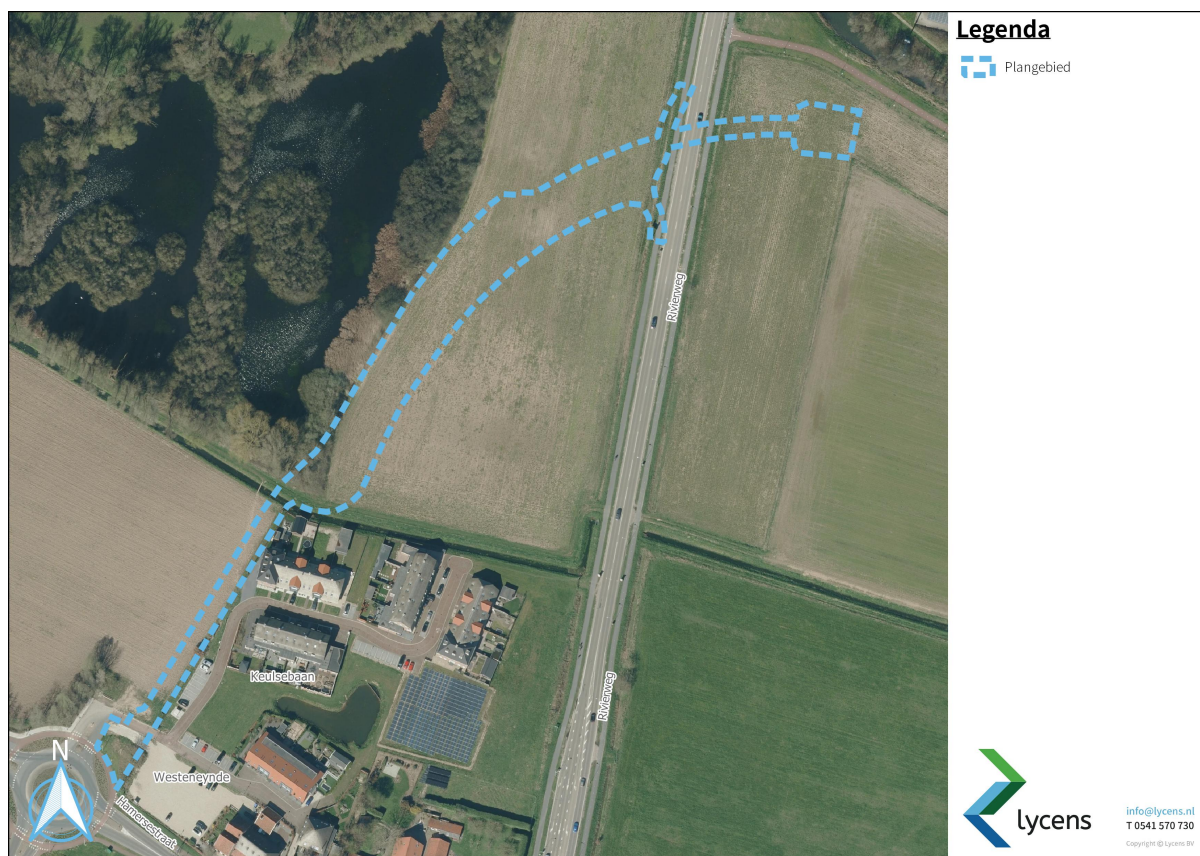
Algemeen

De snelfietsroute F12 begint bij de Brugweg in Westervoort en loopt via Duiven naar Zevenaar. De route gaat via de Dorpstraat, Hamersestraat tot de rotonde. Van daar gaat hij door het 'veld' richting de Rivierweg. Over de Rivierweg wordt een brug aangelegd, die uitkomt in de gemeente Duiven.

Voorliggend bestemmingsplan betreft alleen het deel van het fietspad in de gemeente Westervoort waarvoor een bestemmingsplanherziening nodig is. De delen waar het fietspad al past binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan zijn niet meegenomen.

Plangebied deel Westervoort

Op afbeelding 1.1 wordt met rode lijn de globale situering van het de snelfietsroute in deelgebied Westervoort weergegeven. Het plangebied is gelegen tussen de rotonde aan de Hamersestraat en de zuidzijde van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf. Het plangebied ligt grotendeels over de percelen kadastraal bekend als gemeente Westervoort, sectie A, nummers 7411, 7412 en 3367. Daarnaast liggen kleine delen van het plangebied over de percelen kadastraal bekend als gemeente Westervoort, sectie A, nummers 3607, 5258, 7596 en 6842. Voor de exacte ligging van het plangebied wordt verwezen naar de tekening behorende bij dit bestemmingsplan.



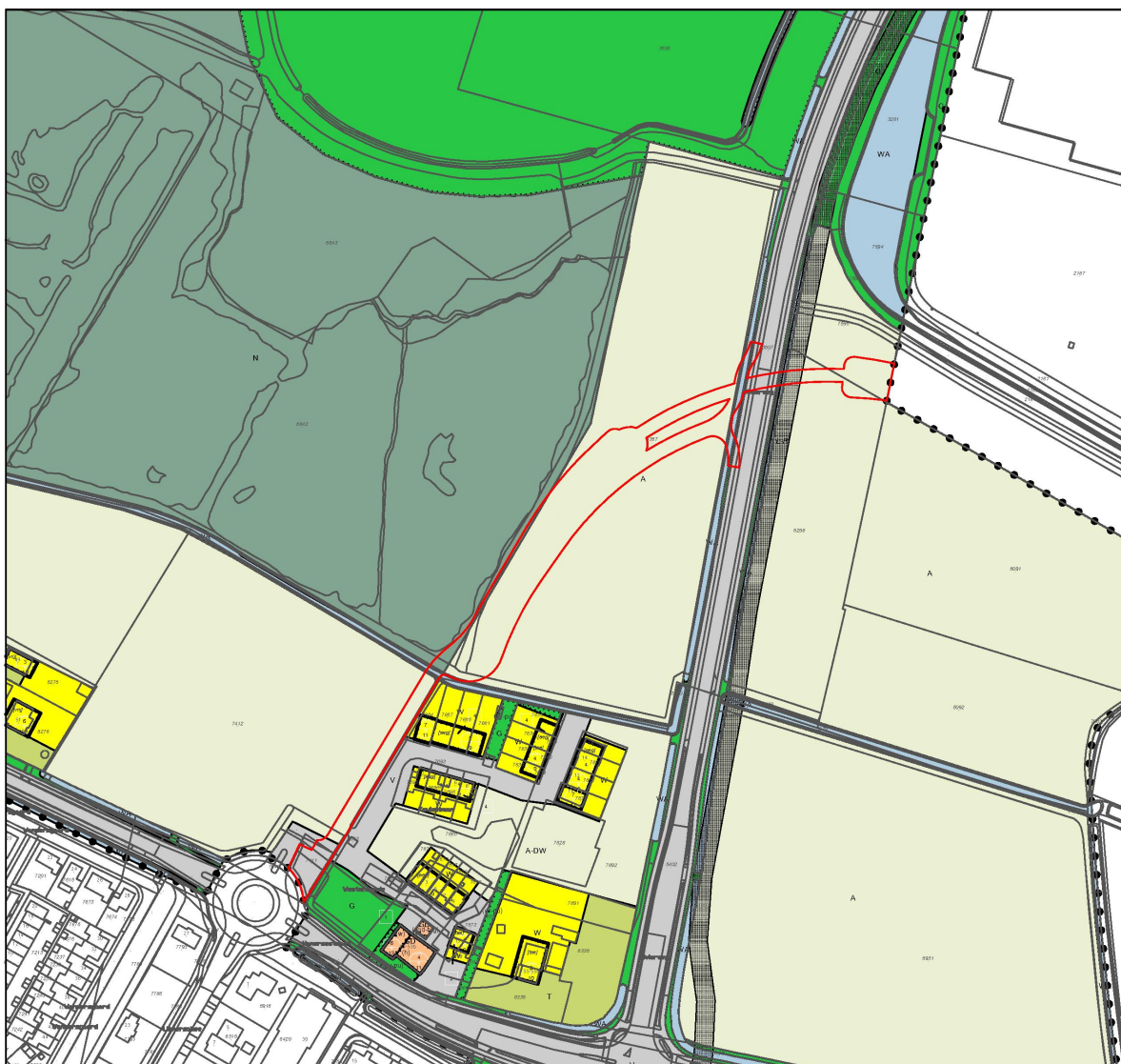
Afbeelding 1.1: Globale situering snelfietsroute deelgebied Westervoort

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingsplannen 'Westervoort Noord 2015', 'Correctieve herziening, Westervoort Noord 2015' en 'Archeologie en Cultuurhistorie'. Het fietspad gaat als lijnelement door diverse bestemmingen. Het plangebied heeft in het bestemmingsplan 'Westervoort Noord 2015' de bestemmingen 'Natuur', 'Water', 'Groen' en 'Verkeer'. De gronden binnen het bestemmingsplan 'Correctieve herziening, Westervoort Noord 2015' hebben de bestemming 'Agrarisch' en een deel heeft de dubbelbestemming 'Leiding Riool'. Het plangebied heeft in bestemmingsplan 'Archeologie en Cultuurhistorie' de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' met gebiedsaanduiding 'overige zone - specifieke vorm van waarde - middelmatige archeologische verwachting'.

In deze bestemmingen zijn (ondergeschikte) fietspaden toegestaan. Het initiatief betreft echter geen ondergeschikt fietspad, maar een op zich zelf staande snelfietsroute bestaande uit een fietspad met een breedte van 4 meter. Daar komt bij dat een brug moet worden aangelegd over de Rivierweg met bijbehorend talud en waterberging, waardoor het daar meer behelst dan alleen de aanleg van een fietspad. Vanwege de status, afmetingen en bijbehorende brug, talud en waterberging van de snelfietsroute, wordt voorliggende herziening opgesteld.

Op afbeelding 1.2 wordt met rode lijn de ligging van het fietspad aangegeven met onderliggende bestemming.



Afbeelding 1.2: Situering plangebied over vigerende bestemmingsplannen

Op onderstaande afbeelding is een bestaande gasleiding niet zichtbaar, deze leiding is weergegeven in onderstaande figuur middels zwarte belijning en rode marker.

1.4 De bij het plan behorende stukken

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

- toelichting;
- verbeelding, schaal 1:1.000 (tek.no. NL.IMRO.0293.BPSFR12-VS01);
- regels.

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

1.5 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Het initiatief

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

2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt voor het overgrote deel over agrarische gronden. Een klein deel van het plangebied kruist een natuurgebied. De ecologische waarden van dit gebied zijn middels een quickscan onderzocht, zie hiervoor paragraaf 4.4. En de brug kruist de Rivierweg.

De agrarische gronden hebben een open karakter. Afhankelijk van het gewas dat op deze gronden staat, blijft de openheid het hele jaar door behouden. Het gebied aan de (noord)westzijde waar een klein stuk van het plangebied doorheen gaat, bestaat voornamelijk uit bomen, bosschage en waterplassen. De vegetatie en de plassen in dit gebied, maken dat dit gebied mogelijk waardevol is voor diverse diersoorten.

Afbeeldingen 2.1 en 2.2 geven het aanzicht weer van het plangebied waarop de openheid duidelijk wordt weergegeven. Afbeelding 2.1 geeft een aanzicht vanaf de Rotonde aan de Hamersestraat weer naar het noorden. Afbeelding 2.2 geeft het aanzicht weer vanaf de Rivierweg naar het zuiden. Deze foto is ongeveer ter plaatse van de nieuw te bouwen brug genomen.



Afbeelding 2.1: Aanzicht plangebied vanaf de rotonde aan de Hamersestraat (bron: Google Maps)



Afbeelding 2.2: Aanzicht plangebied vanaf de Rivierweg naar het zuiden (bron: Google Maps)

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Toekomstige inrichting deelgebieden

Met de aanleg van de snelfietsroute ontstaat een snelfietsverbinding langs de bedrijventerreinen tussen Amhem en Zevenaar.

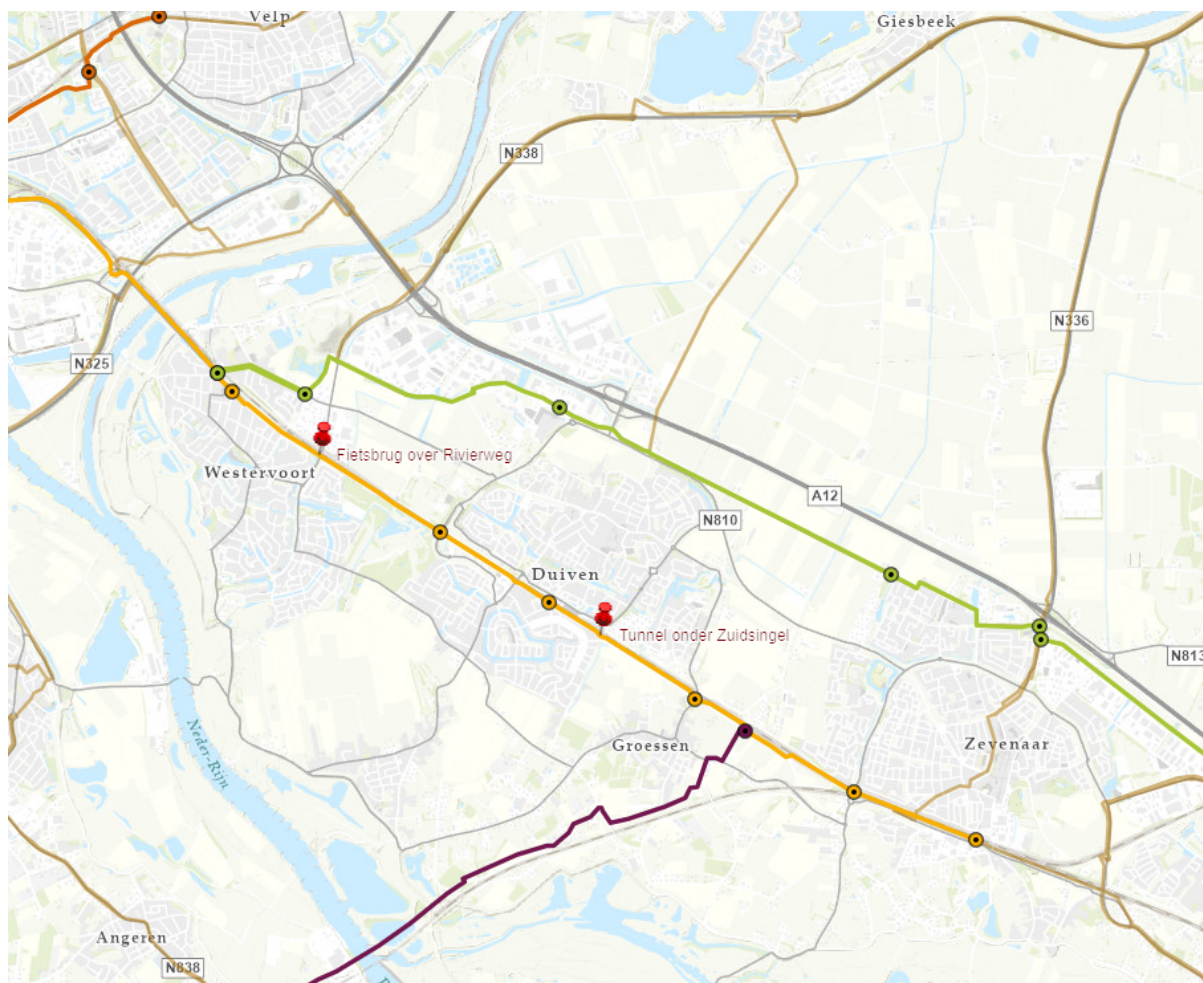
Binnen de gemeente Westervoort begint het fietspad bij de Brugweg en gaat dan via de Dorpstraat naar de Hamersestraat. Bij de rotonde aan de Hamersestraat buigt het fietspad af naar het noorden om via de agrarische gronden en een aan te leggen brug (ter hoogte van het bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf) over de Rivierweg verder te gaan in de gemeente Duiven.

Voorliggend bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het deel vanaf de rotonde aan de Hamersestraat tot aan de gemeentegrens met Duiven. In dit deel ligt de snelfietsroute grotendeels over agrarische gronden. De snelfietsroute wordt zoveel mogelijk langs de randen van de agrarische percelen aangelegd. Alleen ter plaatse van het perceel kadastraal bekend gemeente Westervoort, sectie A, nummer 3367 ligt het fietspad dwars over het agrarisch perceel. Op dit perceel wordt ook het talud en een waterberging aangelegd ten behoeve van de brug over de Rivierweg.

Vanuit de rotonde aan de Hamersestraat loopt het fietspad langs de perceelsgrens (kadastraalnummer 7412) naar het noorden waar het vanaf perceel nummer 3367 wordt opgedeeld in twee stukken. Het fietspad wordt hier op een talud gelegd, waardoor het fietspad door een brug over de Rivierweg kan worden aangelegd. Tevens wordt een fietspad aangelegd op het maaiveld wat aansluit op het fietspad langs de Rivierweg, zie afbeelding 2.4.

Over het gehele traject zal het fietspad (waar mogelijk) een breedte hebben van 4 meter met daarnaast een berm van ongeveer 1 meter. In het midden van het fietspad wordt een asmarkering aangebracht, zodat het fietspad geschikt is voor tweerichtingverkeer. Tussen de twee fietspaden in op het perceel met nummer 3367, worden de gronden ingericht ten behoeve van waterberging.

Op afbeelding 2.2 is de ligging van het fietspad deel Westervoort weergegeven.



Afbeelding 2.4: Ligging fietsverbinding tussen Zevenaar - Westervoort (F12) in het groen aangegeven (bron: Provincie Gelderland)

2.2.2 Doel van het bestemmingsplan

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

Naast voorliggend bestemmingsplan, worden tevens bestemmingsplannen in de gemeente Duiven in procedure gebracht voor de deelgebieden oost en west, omdat het fietspad daar niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. De procedure van dat bestemmingsplan loopt gelijk op met de procedure van voorliggend plan.

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

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

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

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

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

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

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

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

Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

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

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

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

3.1.4 Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

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

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

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

Aan deze ambitie worden met behulp van de volgende zeven onderwerpen nader richting gegeven:

- Energietransitie: van fossiel naar duurzaam.
- Klimaatadaptatie: omgaan met veranderend weer.
- Circulaire economie; sluiten van kringlopen.
- Biodiversiteit: werken met de natuur.
- Bereikbaarheid: duurzaam verbonden.
- Economisch vestigingsklimaat: een krachtige, duurzame topregio.
- Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam.

Regio Arnhem Nijmegen City Region

In de Regio Arnhem Nijmegen wordt ingezet op betere bereikbaarheid. Hierbij wordt zowel het spoorlijnnennet, de wegen als de fietsroutes verbeterd.

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

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

Doorwerking in het plangebied

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

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

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

3.2.3 Toetsing

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

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie 2026

Op 7 juli 2008 heeft de gemeenteraad van Westervoort de toekomstvisie "Westervoort op weg naar 2026" vastgesteld.

De Toekomstvisie is het kader dat de komende twintig jaar richtinggevend is voor alle beleidsontwikkelingen. Het gaat om de grote lijnen. Actualiteiten, landelijke, regionale en lokale ontwikkelingen kunnen de komende decennia hierin 'landen'. Inwoners van Westervoort, organisaties en politici waren betrokken bij de totstandkoming.

Westervoort is een fijne woon- en leefgemeente, waar mensen zich thuis voelen. Om dat vast te houden en te verbeteren heeft Westervoort in de toekomst vooral een kwalitatieve versterking nodig. Er is veel goeds in Westervoort, maar de totale leef- en woonkwaliteit kan nadrukkelijk niet zonder impulsen om de komende decennia duurzaam het hoofd te bieden. Westervoort wil zich hiermee ontwikkelen tot een gemeente waar jong en oud, minder en meer vermogend, met of zonder functiebeperking, op aantrekkelijke en gevarieerde wijze kan wonen en leven. Door zijn unieke ligging en voorzieningen in de directe omgeving heeft Westervoort een prima uitgangspunt om de vele kansen voor de toekomst te grijpen. Daarop richt de Toekomstvisie 2026 zich.

3.3.2 Omgevingsvisie Westervoort

Op 27 september 2021 is de Omgevingsvisie Westervoort vastgesteld. Het is een visie op de leefomgeving van de gemeente Westervoort op hoofdlijnen voor de middellange en lange termijn. De basis voor de Omgevingsvisie Westervoort bestaat uit vier onderdelen:

- Historie: de gemeente Westervoort heeft een rijke geschiedenis waar op voortgebouwd moet worden;
- Richtinggevende waarden: belangrijk zijn onder andere de vitale, sterk onderling verbonden sociale gemeenschap, de leefomgeving en de voorzieningen van de gemeente Westervoort.
- Ruimtelijke kwaliteiten: de kenmerken van het landschap, het erfgoed en de manier van wonen in de gemeente Westervoort dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente.
- Ontwikkelingen & toekomstperspectief: leidraad voor de toekomst is dat ruimte geboden wordt aan ontwikkelingen, recht doen aan ruimtelijke kwaliteiten, maatwerk leveren op basis van de leefomgevingskwaliteiten en zorg dragen voor natuur

en milieu. Dit moet samen worden gedaan met alle gebruikers van de leefomgeving.

De gemeente Westervoort heeft in de omgevingsvisie meerdere ambities en doelen voor de leefomgeving opgesteld. Deze ambities zijn onderverdeeld in vijf thema's: een duurzaam thuis, een gezonde, sociale en veilige leefomgeving, een vitale economie, bereikbaarheid en klaar voor de toekomst.

Voor onderhavig plan is het thema bereikbaarheid van toepassing. Eén van de doelen die bij dit thema hoort is het verbeteren van loop- en fietsroutes en waar nodig het uitbreiden van de fietsinfrastructuur.

De snelfietsroute die mogelijk wordt gemaakt middels voorliggend bestemmingsplan wordt tevens expliciet genoemd in de omgevingsvisie. Gesteld wordt dat de ontwikkeling in lijn ligt met de omgevingsvisie.

3.3.3 Groenstructuur Levende Aders II (2011)

Belangrijkste beleidskaders weer voor het groen in de gemeente. Nieuwe ontwikkelingen en inzichten, ten opzichte van het beheer van de openbare ruimte, zijn in dit groenstructuurplan verwerkt. Het beschikbare budget voor het beheer van de openbare ruimte is beperkt en naar verwachting blijft dit zo gezien de huidige recessie. De uitdaging is om een groenstructuurplan op te stellen waarbij gezocht wordt naar een versobering van de openbare ruimte zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en de identiteit van het groen.

De volgende vragen komen aan bod:

- op welke manier kan er een versobering plaatsvinden met vernieuwde groeninzichten?
- op welke manier kan de hoofdstructuur verbeterd worden?
- op welke manier kan het ecologische netwerk worden verbeterd en behouden blijven?
- waar liggen de prioriteiten ten opzichte van het beheer en de groenrenovaties?

Het groenstructuurplan heeft de volgende doelen:

- het behouden en verbeteren van de kwaliteit en identiteit van het groen
- het vastleggen van de hoofdstructuur en deze verbeteren
- het ecologische netwerk behouden en verbeteren
- prioriteiten vaststellen ten opzichte van beheer en groenrenovaties

3.3.4 Verkeersplan gemeente Westervoort

Kern van het Verkeersplan Westervoort is inzicht te geven in de verkeersproblematiek, thans en in de toekomst, waarbij een duurzame oplossing wordt geschetst voor een goede verkeersafwikkeling en een betere bereikbaarheid voor burgers en het bedrijfsleven in Westervoort. Een oplossing die de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers bevordert en zorgt voor een goede leefbaarheid van de verschillende wijken van Westervoort. Het Verkeersplan beoogt de volgende maatschappelijke effecten:

- a. het verbeteren van de doorstroming en de bereikbaarheid voor burgers en bedrijfsleven;
- b. het voorkomen van verkeersopstoppen;
- c. het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers;
- d. het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer;
- e. het verhogen van de leefbaarheid langs verkeersaders en in de verschillende wijken.

Fietssnelweg Zevenaar-Westervoort-Amhem

In het Verkeersplan wordt de fietssnelroute De Liemers genoemd. In het Verkeersplan wordt niet nader ingegaan op voorliggende snelfietsroute. Wel wordt aangegeven dat snelfietsroutes onder andere bijdragen aan de doorstroming op de autowegen.

Doorwerking in het plangebied

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

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

Doordat het een smalle strook betreft, zorgt het fietspad niet voor belemmeringen voor eventueel aan te leggen ecologische

verbindingen of het groenblauwe raamwerk. Het fietspad vormt geen harde barrière door deze gebieden.

De aanduiding agrarisch ligt over het plangebied omdat in de huidige situatie sprake is van een buitengebied dat ook plaats biedt aan agrarische functies. Infrastructuur maakt ook onderdeel uit van het buitengebied c.q. agrarisch gebied. Onderhavig plan maakt onderdeel uit van deze infrastructuur. Bovendien wordt belemmerd de realisatie de uitoefening van agrarische functies niet.

Gesteld kan worden dat voorliggend plan niet in strijd is met de gemeentelijke structuurvisie.

3.3.5 Conclusie

Op basis van de voorgaande paragrafen kan worden geconcludeerd dat de realisatie van deeltracé oost van de snelfietsroute niet in strijd is met het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

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

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

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

4.2.2 Onderzoek

Met voorliggend plan wordt een fietspad aangelegd. Hiervoor is door Econsultancy een (water)bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 1). De uitkomsten van het bodemonderzoek worden hierna beschreven, voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage.

(Water)bodemonderzoek

Uit het vooronderzoek blijkt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie geen verontreinigende stoffen worden verwacht in gehalten boven de achtergrondwaarde of boven het in het betreffende gebied geldende achtergrondgehalte. Uit het vooronderzoek blijkt dat er vanuit de omliggende percelen geen grensoverschrijdende verontreinigingen zijn te verwachten.

Tijdens het booronderzoek zijn in het deelgebied van de gemeente Westervoort geen verontreinigingen aangetroffen.

In zes grondmengmonsters (verdeeld over de deelgebieden in de gemeente Westervoort en Duiven) is een lichte verontreiniging met nikkel aangetoond. Deze monsters liggen over het hele traject, waardoor het hele traject licht verontreinigd is met nikkel. De indicatieve bodemkwaliteitsklasse is AW (voldoet aan achtergrondwaarde).

In de overige mengmonsters zijn geen verontreinigingen aangetoond. Er zijn ook geen aanwijzingen verkregen voor bodembelastende activiteiten met betrekking tot asbest. Er zijn voor wat betreft de bodem geen milieukundige belemmeringen voor de uitvoering van voorliggend plan.

In september 2021 is door Lycens B.V. een PFAS-onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 2) op de locatie waar de Snelfietsroute F12 van Duiven naar Westervoort gerealiseerd wordt. De aanleiding voor het onderzoek is mogelijke afvoer van overtollige grond welke vrijkomt bij graafwerkzaamheden ten behoeve van de herinrichting van de locatie.

Het doel van het onderzoek is het bepalen van de bodemkwaliteit ten aanzien van PFAS op de locatie en daarmee mogelijke verontreinigingen in grond te signaleren welke consequenties kunnen hebben voor een eventuele afvoer van deze grond. Hiervoor is de kwaliteit van de grond beoordeeld door het verrichten van een aantal boringen en het analyseren van een grondmonster op PFAS-componenten.

Het onderzoek is basis van de Nederlandse Norm "Onderzoeksstrategie bij verkennend bodemonderzoek" (NEN5740) uitgevoerd.

Uit de PFAS-analyse blijkt dat de bovengrond ter plaatse van de Hamersestraat voldoet aan de kwaliteitsklasse Wonen/Industrie. De ondergrond van deze deellocatie voldoet wel aan de kwaliteitsklasse Landbouw/Natuur. De boven- en ondergrond op de overige onderzochte deellocaties voldoet aan de kwaliteitsklasse Landbouw/Natuur. Voor afzet van eventueel vrijkomende grond vormt de kwaliteit ten aanzien van PFAS in principe geen belemmering. Voor toepassing van de bovengrond afkomstig uit het tracé van de Hamersestraat gelden echter strengere eisen. De boven- en ondergrond ter plaatse van de Roodwilligenstraat en de Maststraat mag toegepast worden in oppervlaktewateren. De bovengrond ter plaatse van de Hamersestraat mag echter niet toegepast worden in oppervlaktewateren. Verder mag de grond op alle onderzochte deellocaties niet toegepast worden binnen grondwaterbeschermingsgebieden, tenzij voor dat gebied gebiedsspecifiek beleid is vastgesteld.

Verder wordt geadviseerd om het overige, niet onderzochte deel van deellocatie I (Roodwilligenstraat) in een later stadium alsnog te onderzoeken op PFAS. Deze deellocatie maakt echter geen deel uit van het plangebied Westervoort en is daarom niet direct van invloed op onderhavig plan.

4.2.3 Doorwerking in het onderhavige plan en conclusie

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

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

4.3 Water

4.3.1 Algemeen

Europees- en rijksbeleid

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

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

Provinciaal beleid

Waterplan Provincie Gelderland

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

Waterschap

Waterschap Rijn en IJssel

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

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

Watertoetstabel

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

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

deze watertoetstabel opgenomen. Tevens heeft overleg met het waterschap plaatsgevonden.

4.3.2 Onderzoek

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

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

Verklaring watertoetstabel

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

Waterberging

De snelfietsroute laat in totaliteit een forse toename zien van verharding in het gebied. In en rond het plangebied liggen leggerwatergangen en watergangen van derden die rechtstreeks lozen op deze leggerwatergangen. De infiltratie zal op die plekken minder zijn vanwege de bodemopbouw (kalkhoudende/kalkloze poldervaaggronden = zware klei). Ook zal de bergingsopgave in de toekomst nog verder kunnen toenemen door de geplande woningbouw in Westervoort Noord.

De snelfietsroute is circa 500m lang (inclusief brug). Daarnaast komt er een aftakking van circa 250m lang van de snelfietsroute op de Rivierweg. De gemiddelde breedte van de verharding bedraagt 4m meter. De totale verharding komt hiermee uit op

750m*4m=3000m² De bergingsopgave die hieruit volgt is 240m². Dit conform de eis van T=100+10% (80 mm netto berging). Het grondwater zit hier hoog waardoor er beperkt geïnfiltreerd kan worden. Er wordt daarom aangehouden dat tot een halve meter beneden maaiveld infiltratie mogelijk moet zijn. Hiermee komt de totale oppervlakte van de waterberging uit op 480m². De bestemmingstrook 'verkeer' waar de snelfietsroute is voorzien is minimaal 7m breed. Er is dan circa 3m breedte over om als berm en infiltratievoorziening te dienen. Zo is er voldoende ruimte om naast de verharding de infiltratievoorziening aan te brengen in de berm. De maximale lozing vanuit bergingsvoorzieningen naar het watersysteem mag daarnaast dan niet meer dan 1,6 liter/seconde/ha bedragen. Er wordt hiermee voldaan aan de eisen vanuit het waterschap ten aanzien van waterberging.

4.3.3 Conclusie

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

4.4 Erfgoed

4.4.1 Archeologie

Algemeen

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

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

Gemeentelijk archeologiebeleid

De in maart 2016 vastgestelde Cultuurhistorische waardenkaart geeft een overzicht van fysieke overblijfselen uit het verleden die een wezenlijke bijdrage leveren aan de afleesbaarheid van de geschiedenis van de gemeente Westervoort of onderdelen daarvan. De Cultuurhistorische waardenkaart is de basis voor het gemeentelijk erfgoedbeleid. Het erfgoedbeleid is verwoord in de Erfgoednota Westervoort 2018-2022. Het doel van de nota is om inwoners, ondernemers en gasten van Westervoort bewust te maken van het in Westervoort aanwezige erfgoed. Daarnaast helpt de nota bij het zoeken naar kansen om samen dit erfgoed te behouden, uit te dragen en bij ontwikkelingen te betrekken.

Het gemeentelijk archeologiebeleid is verwoord in het sectorale bestemmingsplan "Archeologie en Cultuurhistorie". Dit plan is van toepassing voor dit voorliggende bestemmingsplan.

Onderzoek

Het plangebied ligt in een gebied met een middelmatige archeologische verwachtingswaarde. In deze gebieden geldt dat bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm, een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voor de aanleg van het fietspad zal de bodem niet dieper worden geroerd dan 40 cm. Een archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk. In de regels van dit bestemmingsplan worden de regels van het bestemmingsplan "Archeologie en Cultuurhistorie" van toepassing verklaard op dit plan, waardoor eventueel aanwezige archeologische waarden voor de toekomst ook beschermd zijn.

4.4.2 Cultuurhistorie

Algemeen

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

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

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

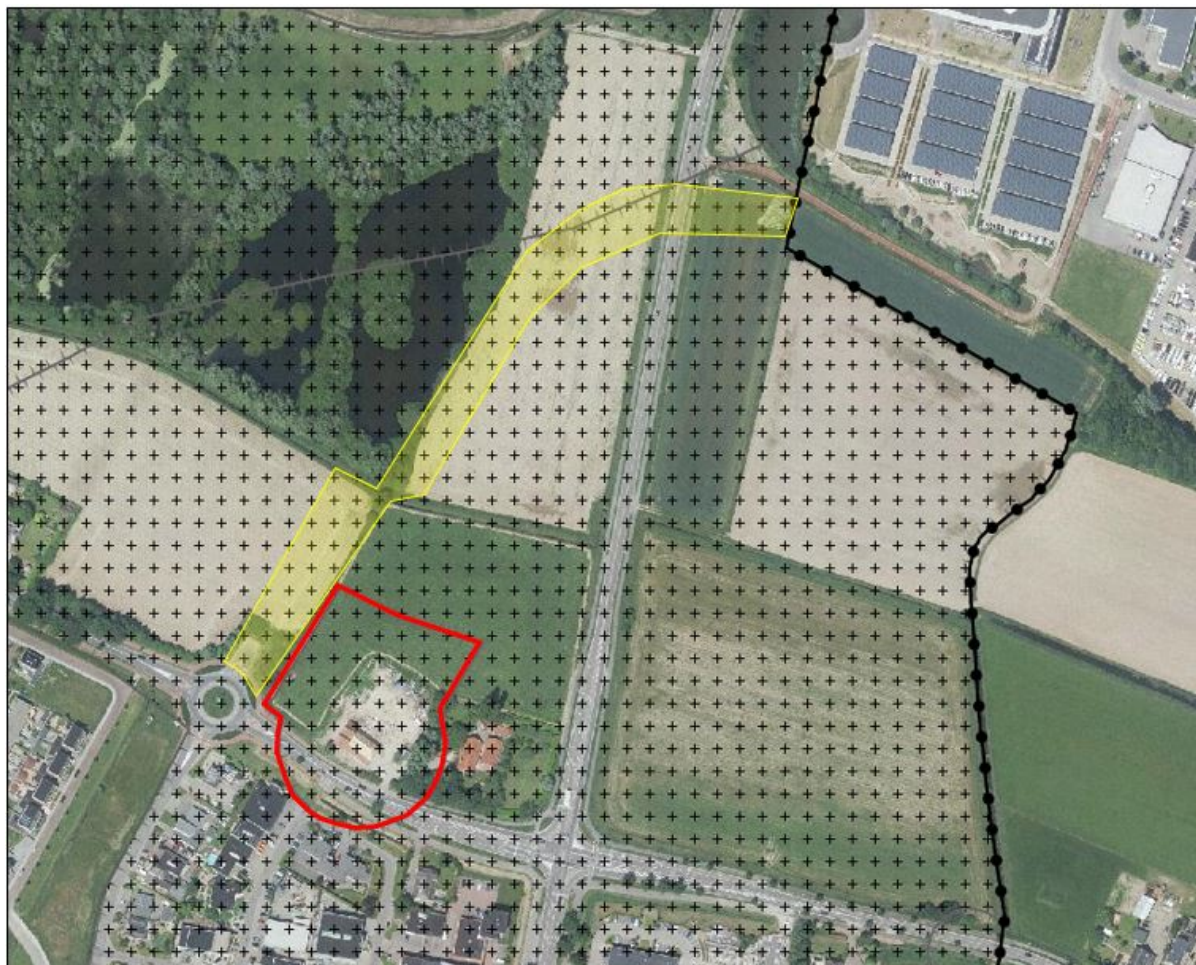
Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Onderzoek

Het plangebied grenst aan oude kleiwinputten. De kleiwinputten zijn, samen met de steenfabriek Emptepol in de IJsseluitervarde, de zichtbare overblijfselen van de baksteenfabricage in Westervoort. Hoewel het fietspad direct naast de kleiwinputten ligt, zal het de cultuurhistorische waarde hiervan niet aantasten. Het fietspad kan er toe bijdragen dat de kleiwinput meer zichtbaar en beleefbaar wordt.

Nabij het plangebied ligt het monument 'Huis Hamerden' aan de Hamersestraat 53, rond dit monument ligt tevens een archeologische vindplaats. De ligging van het monument met vindplaats (rode lijn) en de globale ligging van het plangebied (gele arcering), is weergegeven op afbeelding 4.1. Met voorliggend plan wordt een fietspad mogelijk gemaakt. Het fietspad ligt op een afstand van ruim 50 meter van het monument. Een fietspad zorgt niet voor aantasting van het monument. Het fietspad ligt ook buiten de begrenzing van de archeologische vindplaats, waardoor ook geen verstoring plaatsvindt van nog eventueel aanwezige archeologische waarden.



Afbeelding 4.1: Monument en archeologische vindplaats (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

4.4.3 Conclusie

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

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

4.5 Flora en fauna

4.5.1 Algemeen

Wet natuurbescherming

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

Natura 2000

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

Soortbescherming

De Wet natuurbescherming kent naast het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden drie beschermingscategorieën onder het hoofdstuk 'soortbescherming':

1. Alle van nature in Nederland in het wild levende vogels op grond van de Vogelrichtlijn (art 3.1).
2. Soorten beschermd op grond van de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn (art. 3.5).
3. Nationaal beschermde 'andere soorten' (art.3.10) als vermeld in Bijlage A van de Wet Natuurbescherming alsmede alle de vaatplanten van de soorten genoemd in bijlage B van de Wet Natuurbescherming.

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

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

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

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

4.5.2 Onderzoek Natuur

In februari 2022 is door Lycens een quickscan natuurtoets uitgevoerd om de wettelijke consequenties van de voorgenomen activiteiten in het kader van de Wet natuurbescherming in beeld te brengen (zie Bijlage 3).

Wettelijke consequenties m.b.t. gebiedsbescherming

Het plangebied behoort niet tot het Gelders Natuurnetwerk, de Groene ontwikkelingszone of Natura 2000-gebied. Vanwege

de ligging buiten het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelingszone, leiden de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties, omdat de bescherming van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelingszone geen externe werking kent. Een negatief effect van stikstof op Natura 2000-gebied, als gevolg van de voorgenomen activiteiten, kan op basis van voorliggende studie niet uitgesloten worden. Uitvoering van de voorgenomen activiteiten leidt mogelijk tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming. Daarom is door Lycens een stikstof onderzoek uitgevoerd, zie paragraaf 4.5.3.

Wettelijke consequenties m.b.t. soortenbescherming

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat:

- Nader onderzoek naar de functie van het plangebied voor kleine marterachtigen is niet verplicht;
- Aanwezige overige grondgebonden zoogdieren en amfibieën mogen niet worden gedood en moeten worden weggevangen. Indien dit niet voorkomen kan worden, dient gewerkt te worden volgens een Gedragscode of dient ontheffing te worden aangevraagd;
- Nader onderzoek naar jaar rond beschermde roofvogelnesten in het plangebied is niet verplicht;
- Overige bezette vogelnesten zijn alleen beschermd tijdens de voortplantingsperiode. Er dient gewerkt te worden buiten de voortplantingsperiode om verstoring en vernieling van bezette nesten te voorkomen. Indien gewerkt wordt tijdens de voortplantingsperiode, dient een broedvogelscan te worden uitgevoerd om bezette nesten te lokaliseren zodat verstoring en vernieling kan worden voorkomen;
- Er dient te allen tijde gewerkt te worden conform de Zorgplicht.

Houtopstanden

Een gedeelte van de bomen welke buiten de bebouwde kom liggen zijn beschermd op grond van de Wet natuurbescherming, zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming. Voor de bomen binnen de bebouwde kom geldt de bomenverordening van de desbetreffende gemeente. Voorgenomen activiteiten leiden mogelijk tot wettelijke consequenties in het kader van de houtopstanden.

4.5.3 Onderzoek Stikstof

In 2023 is door Lycens een stikstofberekening uitgevoerd, de bijbehorende rapportage is bijgevoegd als Bijlage 4 Stikstofonderzoek bij deze toelichting. Op basis van de berekening was sprake van stikstofdeposities op de omliggende Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol/ha/j. Derhalve is een Voortoets Stikstof uitgevoerd, de bijbehorende rapportage is bijgevoegd als Bijlage 5 Voortoets Stikstof bij deze toelichting. Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat de minimale tijdelijke despositie niet zal leiden tot significante effecten voor Natura 2000. Er geldt geen vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming. Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor dit plan.

4.5.4 Conclusie

Op basis van het natuuronderzoek en stikstofonderzoek wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het snelfietspad.

4.6 Rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai

4.6.1 Algemeen

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

Wegverkeerslawaaï

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

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

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

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

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

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

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

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

Spoorweglawaaai

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

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

Industrielawaaai

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

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

4.6.2 Onderzoek

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

4.6.3 Conclusie

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

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Algemeen

De 'Wet milieubeheer' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

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

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde);

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden, nadat de EU op 7 april 2009 derogatie heeft verleend.

NIBM-grens woningbouwlocatie, 3% criterium:

- < 1.500 woningen (netto) bij minimaal een ontsluitingsweg, met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- < 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

4.7.2 Onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een snelfietsroute. De aanleg van een snelfietsroute staat niet genoemd in de Regeling NIBM. Daarmee zal onderbouwd moeten worden dat de bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ met deze ontwikkeling niet in betekende mate zal zijn.

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

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

4.7.3 Conclusie

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

4.8 Bedrijven en milieuzonering

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

VNG-publicatie "Bedrijven & milieuzonering"

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

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

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

Relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk en buitengebied	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m

3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

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

4.8.1 Onderzoek

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

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

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

4.8.2 Conclusie

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

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Algemeen

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

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

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf en transportas vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen deze kans 1×10^{-6} (één op de miljoen) bedraagt.

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

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

Transport van gevaarlijke stoffen (water, spoor, weg)

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

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

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

4.9.2 Onderzoek

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

4.9.3 Conclusie

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

4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1 Algemeen

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

4.10.2 Onderzoek

Verkeer

Voorliggend plan is opgesteld ter verbetering van de verkeerssituatie voor fietsers. Met de snelfietsroute wordt het aantrekkelijker en veiliger gemaakt voor fietsers van Arnhem naar Zevenaar en tussenliggende bestemmingen. Deze snelfietsroute zorgt tevens voor een stimulans van het fietsgebruik en kan daarmee zorgen voor een afname van het gemotoriseerde verkeer. Afname van het gemotoriseerde verkeer zorgt voor een verbetering van de doorstroom en verlaging van de intensiteit op de wegen in de omgeving van het plangebied. Het stimuleren van duurzame mobiliteit past in de visie om het autogebruik waar mogelijk te ontmoedigen.

Parkeren

Met voorliggend plan wordt een snelfietsroute mogelijk gemaakt middels aan te leggen fietspaden. Door de aanleg zal men eerder geneigd zijn om de fiets te pakken wat een (klein) positief effect kan hebben op de parkeerdruk in de directe nabijheid van de snelfietsroute. Het aanbieden van een hoogwaardig (snel)fietsnetwerk maakt daarnaast het hanteren van een lagere parkeernorm voor nieuwbouwwoningen in de toekomst gemakkelijker omdat het autogebruik in een naburige nieuwbouwwijk lager zal zijn. Voorliggend plan heeft geen (negatieve) gevolgen voor de parkeersituatie in en om het plangebied.

4.10.3 Conclusie

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

4.11 Kabels en leidingen

4.11.1 Algemeen

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

4.11.2 Onderzoek

Aardgastransportleidingen

In een deel het plangebied bevinden zich geen aardgastransportleidingen.

Hoogspanningsleidingen

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

Rioolleidingen

De rioolleidingen leiden voor onderhavig plan niet tot enige belemmering.

Watertransportleidingen

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

Straalverbindingen

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

Kabels en niet planologisch relevante leidingen

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

4.11.3 Conclusie

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Er zijn derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 MER-toets

4.12.1 Algemeen

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

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

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

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

4.12.2 Onderzoek

4.12.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Bij elke activiteit die een stikstofdepositie met zich meebrengt, dient te worden getoetst of er sprake is van significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden. In dit geval gaat het om de ontwikkeling van een snelfietspad, welke circa 1.000 extra fietsverkeersbewegingen met zich meebrengt, waarvan circa 3% zal bestaan uit brommers (licht verkeer). Wel zal het aantal autoverkeersbewegingen afnemen omdat meer mensen met de fiets zullen forenzen.

Wanneer er verwacht wordt dat er sprake is van significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, dient een passende beoordeling te worden opgesteld.

Middels een stikstofdepositieberekening (Bijlage 4) en voortoets stikstof (Bijlage 5) is vastgesteld dat geen sprake is van significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Een passende beoordeling is niet noodzakelijk.

4.12.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

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

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

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

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

Gelet op de aard- en omvang van de voorgenomen ontwikkeling is het de vraag of er sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' als bedoeld in onderdeel D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage. Er worden namelijk geen gebouwen toegevoegd. Enkel bebouwing, geen gebouwen zijnde, in de vorm van de fietsbrug. De ontwikkeling van een snelfietspad is niet gebiedsvreemd, omdat er in de huidige situatie meerdere fietspaden aanwezig zijn in de nabijheid van het plangebied. Dit duidt er tevens op dat de realisatie van het snelfietspad geen stedelijk ontwikkelingsproject is. Daarbij komt dat de bestemming verandert van een agrarische bestemming naar een verkeersbestemming. Bij deze verandering van de ene naar de andere bestemming en de aanleg van een snelfietspad gaat er geen extreme aantasting van natuurwaarden gemoeid.

Gelet op het bovenstaande wordt geoordeeld dat geen sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' in de zin van onderdeel D 11.2 van het Besluit MER. Dit betekent dat de ontwikkeling niet voorkomt op de C of D-lijst van het Besluit Mer. Als ontwikkelingen niet op deze lijsten voorkomen is er geen sprake van een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht.

4.12.3 Conclusie

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

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Opzet van het plan

5.1.1 Inleiding

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

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

5.1.2 Planmethodiek

Algemeen

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

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

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

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels.
2. Bestemmingsregels.
3. Algemene regels.
4. Overgangs- en slotregels.

5.1.3 Inleidende regels

- Begrippen:

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

- Wijze van meten:

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

5.1.4 Bestemmingsregels

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

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

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

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

5.1.5 Algemene regels

De op het plan van toepassing zijnde algemene regels worden beschreven in hoofdstuk 3. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- Anti-dubbeltelregel:

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

- Algemene bouwregels:

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

- Algemene gebruiksregels:

In deze regel is aangegeven wat onder strijdig gebruik wordt verstaan. Deze regel gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming.

- Algemene afwijkingsregels:

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

- Algemene wijzigingsregels:

In deze regel is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om het plan te wijzigen op in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen.

- Overige regels:

In deze regels is de verwijzing naar andere regelgeving geregeld.

5.1.6 Overgangs- en slotregels

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

5.2 Wijze van bestemmen

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

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

Agrarisch

Voorliggend bestemmingsplan bevat de bestemming 'Agrarisch'. Binnen deze bestemming wordt de brug gerealiseerd.

Groen

Voorliggend bestemmingsplan bevat de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming worden de groenvoorzieningen, bermen, beplanting mogelijk gemaakt. Tevens worden fietspaden tot deze bestemming gerekend.

Verkeer

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

Water

Voorliggend bestemmingsplan bevat de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming worden de waterhuishoudkundige doeleinden, zoals waterberging en waterlopen, paden, wegen en parkeervoorzieningen, groen- en speelvoorzieningen en vlanders gerealiseerd.

Leiding - Riool

Voorliggend bestemmingsplan bevat de dubbelbestemming 'Leiding- - Riool'. Binnen deze bestemming wordt de voor 'Leiding -

Riool' aangewezen gronden, mede bestemd voor een ondergrondse rioolpersleiding ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - riool.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid en procedure

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

6.1 Economische uitvoerbaarheid

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

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

6.2.1 Verslag participatie

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

6.2.2 Voorontwerp

Het voorontwerp van het bestemmingsplan "Snelfietsroute F12" heeft ter inzage gelegen met ingang van 12 juli tot en met 22 augustus 2018 en is toegezonden naar de provincie Gelderland en het Waterschap Rijn en IJssel in het kader van wettelijk vooroverleg ex. Artikel 3.1.1. Bro. Gedurende de ter inzage termijn zijn vijf inspraakreacties ontvangen met vragen, opmerkingen of bedenkingen. De inspraakreacties zijn individueel beantwoord (voor zover nodig) en geïnformeerd over het vervolg van de procedure. De reacties hebben niet tot aanpassingen geleid. Vanuit het wettelijk vooroverleg is gebleken dat het plan past binnen de beleidsuitgangspunten van de provincie en na aanpassing van het concept plan ook aan die van waterschap.

6.2.3 Verslag zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute F12 deel Westervoort' is op woensdag 6 december 2023 gepubliceerd en lag met ingang van donderdag 7 december 2023 tot en met woensdag 17 januari 2024 voor iedereen ter inzage. Er is één zienswijze ingediend. De zienswijze is ontvankelijk maar ongegrond verklaard. Het geeft hiermee geen aanleiding tot aanpassing van het plan. In Bijlage 6 is dit verder uitgewerkt en toegelicht in de 'Nota beantwoording zienswijze'.

6.2.4 Verslag vooroverleg

Gedurende de periode van de ter inzage van het ontwerpbestemmingsplan is één informele reactie ontvangen. Deze informele reactie van het Waterschap Rijn en IJssel zag er op dat niet duidelijk was om hoeveel verhard oppervlakte het gaat en hoe de dimensionering van de bergingsvoorziening er uit gaat zien. Deze reactie is aanleiding om één ambtshalve wijziging door te voeren in de toelichting bij paragraaf 4.3.2. In Bijlage 7 is dit verder uitgewerkt en toegelicht.

