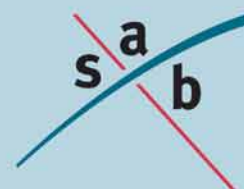


Bestemmingsplan

RijnWaalpad

Gemeente Lingewaard

Vastgesteld: 22 september 2011
Onherroepelijk: 17 november 2011
Projectnummer: 100275
ID: NL.IMRO.1705.44-OH01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Opzet van het bestemmingsplan	4
2	Het plan	5
2.1	Planbeschrijving	5
3	Haalbaarheid van het plan	9
3.1	Overheidsbeleid	9
3.2	Milieu	16
3.3	Water	20
3.4	Archeologie	25
3.5	Flora en fauna	26
3.6	Explosieven	28
3.7	Verkeer en parkeren	28
3.8	Economische uitvoerbaarheid	28
4	Wijze van bestemmen	30
4.1	Algemeen	30
4.2	Dit bestemmingsplan	32
5	Inspraak en overleg	34
5.1	Inleiding	34
5.2	Overleg burgers	34
5.3	Overleg	34
5.4	zienswijzen	36

Bijlagen

- Bijlage 1: Tracé - ontwerp Rijnwaalpad: uitwerking t.b.v. planologische procedures, projectnr. 9V8284.A0, Royal Haskoning, 21 mei 2010
- Bijlage 2: MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009
- Bijlage 3: Flora- en faunarapportage RijnWaalpad, SAB, 1 december 2010
- Bijlage 4: Flora- en faunarapportage RijnWaalpad, SAB, 25 mei 2011
- Bijlage 5: Zienswijzennota
- Bijlage 6: Raadsbesluit vaststelling

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Lingewaard realiseert in samenwerking met de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de gemeentes Arnhem, Overbetuwe en Nijmegen, de provincie Gelderland en de Fietzersbond een snelfietsroute, het RijnWaalpad, tussen Arnhem en Nijmegen. Het RijnWaalpad loopt deels over bestaande wegen en deels over een nieuw aan te leggen tracé. Een groot deel van het fietspad komt te liggen in het landschapspark in ontwikkeling, Park Lingezegen. Voor een aantal trajectdelen in de gemeente Lingewaard geldt dat de ontwikkeling niet mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk. Voor Park Lingezegen is op dit moment een bestemmingsplan in voorbereiding. Omdat het RijnWaalpad een autonome ontwikkeling betreft, zal het niet in het bestemmingsplan voor Park Lingezegen meegenomen worden.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit het deel van het RijnWaalpad dat in de gemeente Lingewaard komt te liggen. Het plangebied bestaat uit twee delen van het tracé ten oosten van de provinciale weg A325. Het noordelijke deel wordt aan de noordzijde begrensd door de gemeentegrens met Overbetuwe ten zuiden van de Breedlersestraat en aan de zuidzijde ter hoogte van de spoorlijn Betuweroute. Het zuidelijk deel van het tracé wordt aan noordelijke zijde begrensd ter hoogte van het knooppunt Ressen en aan de zuidzijde door de Renssensstraat. Op de navolgende afbeelding is met rood de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Globale ligging van het plangebied

bron: Google Earth

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het voorliggende plan is een herziening van het bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Buitengebied Bommel', vastgesteld 26 april 1979 en goedgekeurd GS op 26 juni 1980, Uitspraak in kroonberoep 14 februari 1985.

Op basis van dit bestemmingsplan heeft het plangebied niet overal een verkeersbestemming. Het geldende bestemmingsplan voorziet dan ook niet in de mogelijkheid om alle beoogde werkzaamheden uit te voeren. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de aanleg van het RijnWaalpad mogelijk te maken.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de inhoud en het ontwerp van het initiatief beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft het hogere overheidsbeleid, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen; hierin wordt uiteengezet hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de verbeelding en de regels. Tenslotte komen in het vijfde en laatste hoofdstuk de resultaten van de procedure aan de orde.

2 Het plan

2.1 Planbeschrijving

Op dit moment is er nog geen goede verbinding gericht op snelfietsen in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen. Fietsers moeten een flink stuk omfietsen. Ook vanwege de vele uitritten, verkeerslichten en ongunstige voorrangskruisingen is het niet aantrekkelijk om tussen Arnhem en Nijmegen snel en veilig met de fiets te verplaatsen. Het RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen is een nieuwe, snelle route voor de fietser tussen Arnhem en Nijmegen. De snelfietsroute maakt deels gebruik van bestaande wegen en fietspaden en deels van nieuwe fietspaden. Het RijnWaalpad moet een dermate aantrekkelijke voorziening bieden, dat automobilisten zich laten verleiden tot de overstap naar de fiets. Voor het grootste deel wordt dit bereikt door het snelle karakter van de verbinding: zo kort mogelijk, zo gestrekt mogelijk, zo vlak mogelijk en zo mogelijk overal voorrang.

2.1.1 Vastgesteld tracé

Het bestuurlijk overleg RijnWaalpad van 17 december 2009 heeft het definitieve tracé van het RijnWaalpad vastgesteld conform de afbeelding op pagina 3 van dit plan. Royal Haskoning heeft het tracé van het RijnWaalpad nader uitgewerkt¹. Voor het trajectdeel tussen de Rijksewoerdsestraat en de Linge (Het Waterrijk) is aan het bestuurlijk overleg Park Lingezegen verzocht om een definitieve tracékeuze te maken.

2.1.2 Ontwerputgangspunten

De ontwerputgangspunten voor het RijnWaalpad zijn als volgt:

- zo gestrekt mogelijk verloop van de route;
- waar mogelijk vrijliggende fietspaden;
- bij medegebruik door autoverkeer: fietsstraat;
- breedte verharding: vier meter bij tweerichtingsfietsverkeer en 2 meter bij éénrichtingsfietsverkeer;
- breedte bermen: 2,5 meter;
- indien nodig sloten/greppels voor afwatering met een breedte van twee meter;
- boogstralen tenminste 20 meter, in uitzonderingssituaties minimaal vijf meter;
- hellingspercentage, afhankelijk van lengte van de helling, 1,75% tot maximaal 7%;
- verharding: rood asfalt;
- kruisingen met autoverkeer: zo mogelijk voorrang voor fietsers, met snelheidremmende voorzieningen.

Aanvullend zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- indien de ruimte voor het standaardprofiel ontbreekt worden eerst de breedtes van de bermen beperkt tot minimaal 0,5 meter. In uitzonderlijke gevallen en over een aaneengesloten lengte van maximaal 100 meter wordt de verhardingsbreedte beperkt tot minimaal 3.5 meter;

¹ Tracé - ontwerp Rijnwaalpad: uitwerking t.b.v. planologische procedures, projectnr. 9V8284.A0, Royal Haskoning, 21 mei 2010.

- afwatering geschiedt zonodig via sloten of greppels, echter waar mogelijk via de (verdiepte) bermen, eventueel voorzien van wadi's;
- waar mogelijk worden boogstralen tot 50 meter toegepast om het gestrekte karakter van de snelfietsroute te benadrukken.

2.1.3 Ontwerptoelichting per trajectdeel

Trajectdeel Kattenleger e.o.

Algemeen

Trajectdeel Kattenleger e.o. loopt vanaf de kruising met de A-watergang op de grens tussen de gemeentes Overbetuwe en Lingewaard, ongeveer halverwege tussen de Breedlersestraat en de Kattenleger tot de gemeentegrens tussen Lingewaard en Overbetuwe circa 175 meter ten noorden van de Betuwelijn. Het doorkruist De Buitens, een deelgebied van het Park Lingezegen in ontwikkeling. De Kattenleger wordt gekruist met een ongelijkvloerse doorsteek door de toerit naar het bestaande viaduct over de A325. Vanaf de Kattenleger volgt het tracé de bestaande (doodlopende) ontsluitingsweg voor aanliggende (landbouw)percelen tot en met de Betuwelijn, tevens bereikbaarheidsroute van de Betuwelijn voor hulpdiensten in geval van calamiteiten op de Betuwelijn.

Door de boomgaard voor het gedeelte ten noorden van de Kattenleger zijn drie tracévarianten afgewogen:

1. Na kruising van de A-watergang afbuigend in westelijke richting en parallel aan de A325 in rechte lijn door de boomgaard naar de onderdoorgang van de Kattenleger.
2. Na kruising van de A-watergang in rechte lijn door de boomgaard en op korte afstand voor de Kattenleger afbuigend in westelijke richting naar de onderdoorgang van de Kattenleger.
3. Voor de kruising van de A-watergang afbuigend in oostelijk richting, langs de oostzijde van de boomgaard en op korte afstand voor de Kattenleger afbuigend in westelijke richting naar de onderdoorgang van de Kattenleger.

Momenteel is nog geen definitieve variant gekozen.

Kruising Kattenleger

De kruising van de Kattenleger geschiedt via een separate onderdoorgang. De beschikbare hoogte van de bestaande toerit te plaatse van de onderdoorgang is ruim voldoende om de Kattenleger te kunnen kruisen zonder het RijnWaalpad te hoeven verdiepen. Geadviseerd wordt de overhoogte toe te voegen aan de doorrijhoogte van de tunnel; hoe groter de doorrijhoogte, hoe beter het doorzicht en de lichtinval, hoe groter de sociale veiligheid. De overhoogte is mede afhankelijk van de bouwmethode van de onderdoorgang. Bij een ter plaatse gebouwde onderdoorgang, al dan niet met prefab-elementen, kan volstaan worden met de constructiedikte van het dek van de onderdoorgang (naar schatting 0,50 meter). De onderdoorgang onder de Kattenleger wordt zo mogelijk geperst of getrokken. Dit in verband met de beperking van de afsluiting van de Kattenleger voor het verkeer. De Kattenleger is een belangrijk (school)fietsroute tussen Elst en Bemmelen en maakt tevens deel uit van een route voor openbaar vervoer. Door de onderdoorgang te persen of te trekken kan de afsluiting van de Kattenleger beperkt worden tot enkele dagen of een weekend. De tunnel kan gebouwd worden aan de noordzijde van de Kattenleger. Bij persen of trekken van de

onderdoorgang moet rekening worden gehouden met een minimale gronddekking boven het dek van circa 1,00 meter. De resterende doorrijhoogte bedraagt dan ongeveer 4,50 meter.

Er wordt beperkte uitwisseling van fietsverkeer tussen de Kattenleger en het Rijn-Waalpad verwacht. De uitwisseling kan plaatsvinden via de bestaande verhardingen parallel aan de toerit van het viaduct over de A325 aan zowel de noord- als de zuidzijde. Aan de noordzijde kan eventueel eerder afgebogen worden ter beperking van de omrijbeweging voor fietsers tussen de Kattenleger en het RijnWaalpad richting Arnhem. Tussen de Kattenleger en de Betuwelijn wordt gebruik gemaakt van de bestaande rijbaan. Over dit gedeelte van het RijnWaalpad is dus medegebruik door gemotoriseerd verkeer mogelijk. Het medegebruik is beperkt tot bestemmingsverkeer naar de aanliggende (landbouw)percelen en onderhouds- en calamiteitenverkeer naar de Betuwelijn. Er zijn vooralsnog geen afschermende voorzieningen van de A325 voorzien.

Trajectdeel Ressen

Algemeen

Trajectdeel 5 loopt vanaf de geprojecteerde fietstunnel onder de A15 tot de gemeentegrens tussen Lingewaard en Nijmegen, juist ten zuiden van de aansluiting Zwarteweg – Hoeksehofstraat – Slenkweg in Ressen. Het doorkruist De Woerdt, een deelgebied van het Park Lingezegen in ontwikkeling. Het tracé wijkt, op grond van een nadere afweging van voor- en nadelen en verwachte realiseerbaarheid, af van het bestuurlijk vastgestelde tracé. Het betreft een nieuw tracé, vanaf de tunnel onder de A15 door het park rond de sportvelden tot de kruising met de Ressensestraat.

Tunnel A15 en sportpark

De tunnel onder de A15 is in het voorlopig ontwerp zodanig geprojecteerd dat een minimale verdieping nodig is. Het door de fietsers te overbruggen hoogteverschil wordt zodoende tot een minimum beperkt. Bijkomend voordeel is dat het RijnWaalpad weer op maaiveldniveau kan zijn voor de kruising met de A-watergang aan de zuidzijde van de A15. De situering is echter zodanig, dat er direct aansluitend aan de zuidelijke tunneluitgang in het RijnWaalpad moet worden aangebracht om langs de bestaande sportvelden te kunnen gaan. Afgezien van de remmende werking van de S-bocht op de snelheid van het fietsverkeer heeft dit een beperkende invloed op het doorzicht van de fietstunnel en daarmee op de sociale veiligheid. Aan de zuidzijde wordt het fietspad met een enkelvoudige bocht aangesloten op het vervolg van het RijnWaalpad parallel aan de sportvelden.

De definitieve situering en ontwerp van de tunnel inclusief de kruising van de A-watergang valt buiten het kader van deze studie.

Ressensestraat

Het RijnWaalpad volgt de bestaande fietsinfrastructuur langs de Renssensestraat, hetgeen betekent dat de twee rijrichtingen gescheiden worden afgewikkeld. De kruisingen met de Renssensestraat ter hoogte van de ingang van het sportpark Ressen en ter hoogte van de Kerkenhofstraat worden zonder specifieke verkeersvoorzieningen uitgevoerd, anders dan dat het voornemen bestaat om de maximum toegestane snelheid te verlagen naar 50 km/h door toepassing van een bebouwde kom voor het dorp Ressen

Het RijnWaalpad vervolgt zijn route via de bestaande wegen: Kerkenhofstraat e Slenkweg in de richting van de Zwarteweg tot aan de gemeentegrens met Nijmegen, alwaar het aansluit op de bestaande voorziening. Om het RijnWaalpad te accentueren wordt wel overwogen om binnen het bestaande wegprofiel de Kerkenhofstraat en de Slenkweg aan te wijzen als fietsstraat door de verhardingen aan te passen.

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Overheidsbeleid

3.1.1 *Nationaal beleid*

Nota Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 is vastgelegd in de Nota Ruimte. De nota bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het Rijk schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. Het Rijk richt zijn aandacht met name op de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. In de nota Ruimte zijn regels opgenomen om te zorgen voor een generieke basiskwaliteit in heel Nederland. De nota is door het Rijk vastgesteld als structuurvisie met een uitvoeringsparagraaf.

De centrale doelstellingen van de Nota Ruimte zijn: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale waarden en de borging van veiligheid. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundelen van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

De nationale hoofdstructuur bestaat tevens uit de groene en blauwe waarden in het buitengebied. Provincies en gemeenten zijn in belangrijke mate verantwoordelijk voor de vormgeving en realisering van het ruimtelijk beleid in het buitengebied. Het rijk heeft daarbij speciale aandacht voor het hoofdwatersysteem, de EHS (inclusief robuuste ecologische verbindingen) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingswetgebieden.

Het plan

Het plangebied valt door de ligging binnen de contouren van het stedelijk netwerk en economisch kerngebied Arnhem-Nijmegen en de gedeeltelijke ligging in de EHS binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. De ontwikkeling zorgt er voor dat er een nieuwe, snelle route voor de fietsers tussen Arnhem en Nijmegen ontstaat, waarmee de bereikbaarheid vergroot wordt en dat automobilisten moet verleiden tot de overstap naar de fiets. Het RijnWaalpad zorgt er ook voor dat het toekomstige Park Lingezegen goed bereikbaar en toegankelijk is. Binnen de EHS geldt de 'nee, tenzij'-benadering. Dit houdt in dat ontwikkelingen niet mogelijk zijn als daarmee de wezenlijke kenmer-

ken of waarden van het gebied significant worden aangetast. Dit tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Door uitvoering van onderhavig plan worden de kernkwaliteiten van het gebied niet aangetast. Het plan past binnen het Rijksbeleid.

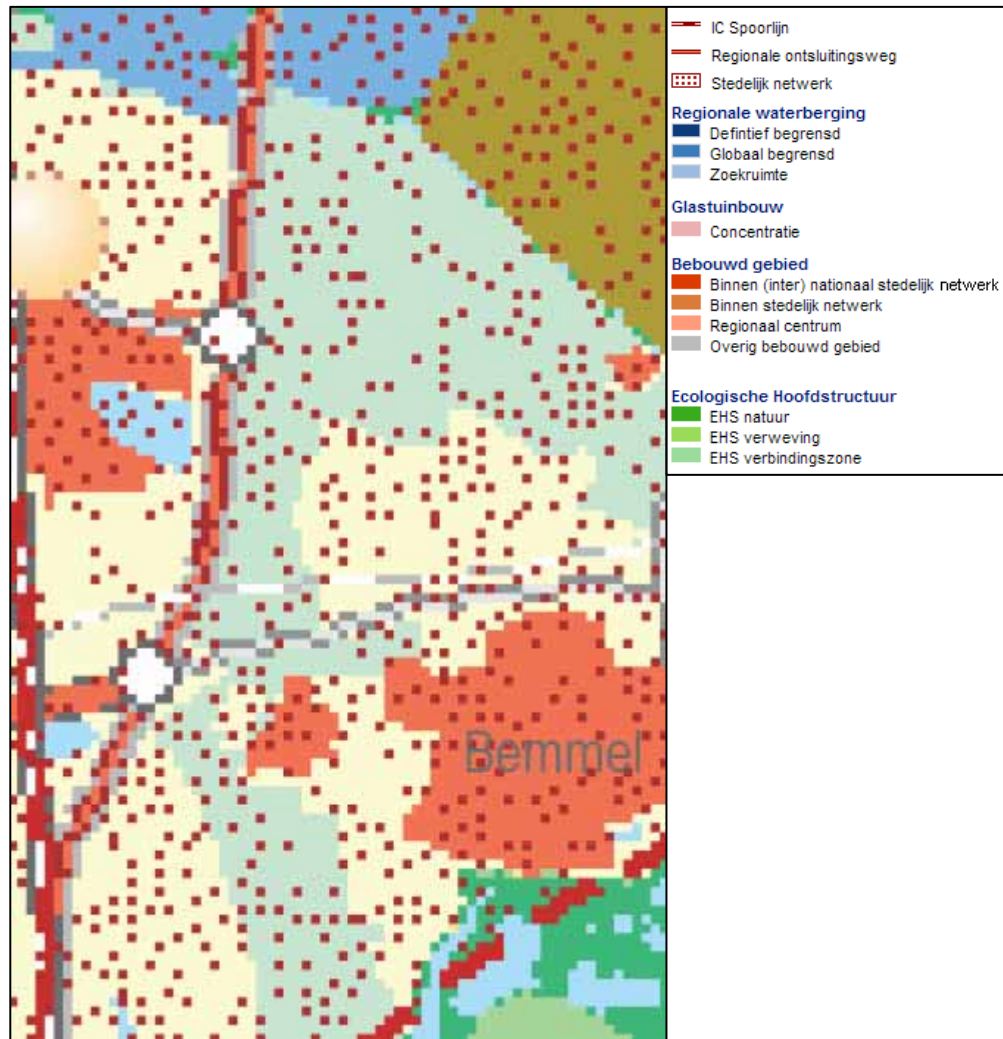
3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005 (structuurvisie)

Het ruimtelijke beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het Streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. De uitgangspunten van het provinciaal beleid worden gevormd door regionale inzet en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. In het streekplan is generiek en regiospecifiek beleid opgenomen. Binnen de kaders van het generieke beleid hebben de (samenwerkende) gemeenten keuzevrijheid. Daarnaast hanteert de provincie een provinciale ruimtelijke hoofdstructuur waarbinnen provinciale ruimtelijke belangen in het geding zijn. Het provinciale beleid spitst zich toe op deze gebieden, terwijl in de overige gebieden, het multifunctionele gebied, de (samenwerkende) gemeenten meer beleidsvrijheid krijgen.

Daarnaast wil de provincie bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, op het gebied van water en ruimtegebruik, bundeling van infrastructuur en ruimtegebruik en bundeling van stedelijke functies in stedelijke netwerken. Door het bundelen van stedelijke functies wordt bijgedragen aan een efficiënt ruimtegebruik en aan een versterking van draagvlak van een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau.

Het provinciale beleid is verbeeld op de kaart ruimtelijke structuur. Op de navolgende afbeelding is daarvan een uitsnede opgenomen. Het plangebied ligt in zijn geheel in het stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen. Daarnaast ligt het gedeeltelijk in het multifunctionele gebied, EHS natuur en EHS verbindingszone. Op de kaart ruimtelijke structuur is het plangebied deels ook nog aangewezen als zoekruimte voor waterberging. In het provinciale Waterplan 2010-2015 dat in paragraaf 3.3.2 besproken wordt, is de aanduiding 'zoekruimte' vervallen.



Uitsnede streekplankaart ruimtelijke structuur

Bron: provincie Gelderland

Vitaliteit van de multifunctionele gebieden wordt bevorderd door planologische beleidsvrijheid voor samenwerkende gemeenten. De ontwikkeling van multifunctionele gebieden is gericht op grondgebonden landbouw, vitale steden en dorpen buiten het stedelijk netwerk en nieuwe economische dragers in het landelijk gebied.

De EHS is sterk ruimtelijk structurerend en bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit op provinciaal niveau. Ze maakt daarom onderdeel uit van het groenblauwe raamwerk. Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid voor de EHS is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen door bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige bijzondere ruimtelijke waarden en kenmerken. Binnen de EHS geldt de 'nee, tenzij'-benadering. Dit houdt in dat een bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

EHS natuur bestaat uit bestaande natuurgebieden, en voor een kleiner deel uit natuurontwikkelingsgebieden die momenteel agrarische cultuurgrond zijn. Voor de gebieden met een natuurontwikkelingsdoelstelling geldt dat regulier gebruik op basis van de vigerende bestemming kan worden gecontinueerd. Ter verbinding van EHS natuur en EHS verweving worden in de streekplanperiode ecologische verbindingen gerealiseerd. De verbindingzones bestaan uit een schakeling van natuurelementen (stapstenen) die multifunctioneel gebied doorsnijdt. De zones, waar de ecologische verbindingfunctie wordt versterkt, bestaan uit landbouwgronden en verspreid gelegen kleine natuur- en bouselementen, waarbij veelal beken en andere watergangen de as van de ecologische verbindingzone vormen.

Ruimtelijke verordening Gelderland

Met het inwerking treden van de nieuwe Wro is een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten ontstaan. Belangrijke uitgangspunten van de Wro zijn het duidelijke onderscheid tussen beleid, normstelling en uitvoering en het beginsel dat normstelling plaatsvindt door het meest geschikte overheidsorgaan. Normstelling op een hoger niveau vindt plaats indien een beleidsonderdeel niet op doelmatige of doeltreffende wijze door een lager overheidsorgaan kan worden behartigd, gezien de aard van de betrokken taak of de schaal waarop een aangelegenheid moet worden geregeld.

Voor het provinciaal niveau heeft de invoering van de nieuwe wet onder andere voornoemde statuswijziging van het streekplan naar een provinciale structuurvisie tot gevolg. Daarnaast kunnen, indien provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, bij of krachtens Provinciale Verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen. Op 25 november 2008 is door Gedeputeerde Staten besloten voor een aantal onderwerpen, conform de Wro-agenda, de voorbereiding van de Ruimtelijke Verordening ter hand te nemen. In deze verordening zijn regelingen opgenomen waarvan Provinciale Staten van mening zijn dat de provincie verantwoordelijk is voor de doorwerking daarvan. De Ruimtelijke Verordening is op 15 december 2010 vastgesteld. De verordening bevat instructies ten aanzien van de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen en de toelichting daarbij. Deze instructies zijn gericht aan het gemeentebestuur en vormen een beleidsneutrale vertaling van reeds vastgesteld ruimtelijk beleid. Dit betekent dat de verordening geen beleidswijzigingen bevat die van invloed kunnen zijn op dit bestemmingsplan.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan-2

Het verkeersbeleid van de provincie Gelderland is opgenomen in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan-2 (PVVP-2). Het beleid is gericht op een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. In het PVVP-2 is regiospecifiek beleid opgenomen ten aanzien van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN). De SAN is strategisch gelegen op een knooppunt van belangrijke internationale oost-west- en noord-zuidverbindingen en heeft daarmee een belangrijke positie in logistieke netwerken. In de SAN bestaan sterke verkeers- en vervoerrelaties tussen en naar de steden waar zich de economische concentraties en het merendeel van de voorzieningen bevinden. In de SAN zijn zowel het doorgaande verkeer als het extern en intern gerichte verkeer van belang. Voor het goed functioneren van het stedelijk netwerk moet de bereikbaarheid van en in de SAN goed zijn.

Voor het opvangen van de mobiliteitsgroei is een toename van het gebruik van de fiets als vervoersmiddel op korte reisafstanden één van de doelstellingen. Het fietsgebruik wordt aantrekkelijker gemaakt door betere fietspaden en de aanpassingen van de voorrangsregels.

Het plan

Door de aanleg van het RijnWaalpad wordt de fietsinfrastructuur in de Stadsregio Arnhem Nijmegen versterkt. Dit plan past binnen de uitgangspunten die de provincie hanteert om het gebruik van de fiets als vervoersmiddel te stimuleren. De aanleg van het fietspad vindt grotendeels plaats parallel aan de A325. Waar er sprake is van een nieuw tracé binnen de EHS is er sprake van een zorgvuldige inpassing waardoor de kernkwaliteiten niet worden aangetast. Het plan past binnen het beleid uit het Streekplan en het PVVP-2.

3.1.3 Regionaal beleid

Regionaal Plan 2005-2020

De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in dit Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen. Dit Regionaal Plan laat zien hoe de betrokken gemeenten binnen de Stadsregio streven naar een hoogwaardige regionale ontwikkeling van het stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen als geheel. Er worden vier doelstellingen onderscheiden:

- versterken van het economisch vestigingsklimaat;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie;
- verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

De Stadsregio zet met dit plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag. Voor de beleidsthema's is aansluiting gezocht bij het Streekplan. Alleen ten aanzien van het onderwerp hergebruik en functieverandering heeft de regio een nadere uitwerking gemaakt.

Eén van de tien prioriteiten in het Regionaal Plan is de aanleg van het regionaal landschapspark Over-Betuwe (het genaamde Park Lingezegen) waarbinnen een recreatief routenetwerk wordt ontwikkeld. Dit routenetwerk voor langzaamverkeer vereist nadere uitwerking, concrete gebiedsontwerpen en aanleg van ontbrekende schakels. Prioriteit hebben de ontbrekende of onvolledige noord-zuidroutes tussen en over de rivieren.

Het plan

De aanleg van het Park Lingezegen, waarin het plangebied ligt, heeft prioriteit in het regionaal plan. Met de ontwikkelingen uit voorliggend plan worden de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk aangelegd waardoor een directe verbinding tussen Arnhem en Nijmegen ontstaat. Dit plan past daarmee binnen het beleid uit het Regionaal Plan.

3.1.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Plus

Op 13 mei 2004 is de Structuurvisie Plus vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de kaders van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Lingewaard beschreven.

In de structuurvisie wordt geconstateerd dat het grondgebied van de gemeente Lingewaard is gevormd door de werking van rivieren. Daarbij onderscheidt de gemeente op hoofdlijnen een drietal deelgebieden: de uiterwaarden, de komgronden met daarin de Linge en de tussenliggende oeverwallen met daarop de dorpen. Het noordelijk deel van het plangebied valt in het komgrondengebied. Dit gebied kenmerkt zich door openheid met grote landbouweenheden. De open komgronden blijven grote landbouweenheden waar weide- en akkerbouw functioneel en ruimtelijk bepalend blijven. Weidevogels en recreanten liften mee op de door agrariërs gecreëerde en te beheren open komgronden. Uit cultuurhistorisch en ruimtelijk oogpunt is behoud van deze karakteristiek van groot belang. De Linge, die de komgronden doorsnijdt, is een potentiële drager voor recreatie, ecologische verbinding en waterretentie. Alleen hier is sprake van andere dan agrarische functies. De zone tussen Bommel en Huissen neemt een bijzondere plek in. Dit deel van de komgronden is onderhevig aan verschillende ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur, recreatie, natuur en bedrijvigheid. Al deze ontwikkelingen vinden plaats binnen een alomvattend streven naar het realiseren van een groene entree van de gemeente Lingewaard en een duidelijk voelbare geleiding tussen de kernen Bommel en Huissen.

Daarnaast ligt het plangebied in zowel het noorden als het zuiden in het oeverwallenlandschap. De oeverwallen worden gekenmerkt door een mozaïek van ruimtes en functies. Van oudsher concentreren zich verstedelijking en andere vormen van intensief grondgebruik op de daartoe meest geschikte oeverwallen. Behoud en versterking van leefbaarheid is voor iedere individuele kern de basis voor een geleidelijk proces van herstructurering en uitbreiding. Capaciteit en draagkracht van de bestaande infrastructuur geeft mede sturing aan de verstedelijkingsmogelijkheden. Kenmerkend zijn kleinschaligheid, afwisseling en dynamiek.

Het doel is mede om het recreatief gebruik te versterken, maar wel gericht op extensieve en routegebonden recreatie die zich met het agrarisch gebruik en de natuur verdraagt. Een opgave die hieraan bijdraagt is het realiseren van een snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. Fietsen wordt gezien als een belangrijk onderdeel bij het oplossen van mobiliteits- en milieuproblemen. Fietsen heeft daarnaast ook een recreatieve functie. De gemeente zet zich daarom in voor realisatie van een snelfietsroute ten oosten van de A325. Belangrijk hierbij is dat de aansluiting met woon- en werkgebieden ten westen van de A325 goed is.

Intergemeentelijke structuurvisie Park Lingezegen

De ISV Park Lingezegen is vastgesteld op 14-10-2010. In het Masterplan voor Park Lingezegen worden een aantal verschillende deelgebieden onderscheiden. Per deelgebied is een verdiepende studie gedaan naar de inrichtingsmogelijkheden (functioneel, landschappelijk e.d.) van het gebied in enkele doorontwerpen. Deze doorontwerpen vormen samen met het Masterplan en de plan-MER de basis voor een intergemeentelijke structuurvisie. De Basisuitrusting uit het Masterplan, als opgeno-

men in de intergemeentelijke structuurvisie, heeft de basis gevormd voor bestemmingsplan Park Lingezegen. Voorliggend plan is in lijn met het beleid uit het ISV Park Lingezegen.

Beleidsplan Recreatie en Toerisme

Algemeen

De gemeente Lingewaard heeft in 2002 een Toeristisch-recreatief Actieplan (TRAP) vastgesteld. In dit plan is een strategische visie verwoord voor de toeristisch recreatieve ontwikkeling van de gemeente. Deze in 2009 geactualiseerd. Uit dit document is onderstaande gehaald dat relevant is voor het voorliggend plan.

De belevingskwaliteiten van de gemeente Lingewaard op het gebied van landschap, natuur en cultuurhistorie zijn bij uitstek geschikt voor routegebonden recreatie. Routegebonden recreatie sluit bovendien aan bij de trend van gezondheid en bewegen. De routenetwerken ontsluiten de gemeente als recreatief uitloopgebied en zorgen voor aantrekkelijke verbindingen met omliggende gemeenten en regio's.

Fietsen

Door de realisatie en marketing van het fietsknooppuntensysteem in de Stadsregio Arnhem Nijmegen zal het fietsen de komende jaren aan populariteit winnen. Het fietsnetwerk zorgt voor aantrekkelijke recreatieve verbindingen, zowel binnen de gemeente Lingewaard, als met het omliggende gebied. Aan het fietsnetwerk kunnen verschillende thematische route gekoppeld worden. Daarnaast moet het fietsnetwerk gekoppeld worden aan de TOP's (Toeristische Overstap Punt), rustplaatsen, horeca, verkooppunten van streekproducten, bezienswaardigheden e.d.

Dit deel van de visie is in het actieplan naar projectidee 8, Fietsknooppuntensysteem. Het fietsknooppuntensysteem wordt momenteel gerealiseerd voor het gehele grondgebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De stadsregio is verantwoordelijk voor de realisatie van het netwerk. De ligging van het netwerk is al bepaald. Het fietsnetwerk zal een belangrijke bijdrage en meerwaarde geven aan het toeristisch-recreatieve product van de stadsregio en van de gemeente Lingewaard. Bij de ontwikkeling is rekening gehouden met een goede aansluiting op het fietsnetwerk van de Veluwe. In de westelijk gelegen regio Rivierenland c.q. Betuwe en in de regio Achterhoek is het fietsknooppuntensysteem in het voorjaar van 2009 gereed.

3.2 Milieu

3.2.1 Bodem

Inleiding

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, dient te worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Onderzoek

De ontwikkeling die in dit plan mogelijk gemaakt wordt is hoofdzakelijk gericht op de verbetering van de infrastructuur. Uit de bodemtoets blijkt dat het tracé op basis van het historisch bodembestand onverdacht is voor de aanwezigheid van een bodemverontreiniging. Het wijzigen van het gebruik naar infrastructuur zorgt niet voor een der mate grotere gevoeligheid van de gebruiksfunctie dat bodemonderzoek noodzakelijk is.

Uitgangspunt bij de aanleg van de te realiseren infrastructuur is dat vrijkomende grond voor zover mogelijk op de locatie wordt verwerkt. Vrijkomende grond mag niet buiten de directe nabijheid van de ontgravingslocatie worden hergebruikt. Daarvoor is een onderzoek conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit nodig. De grond mag wel naar een erkend inzamelaar worden afgevoerd. Voor grond die in de directe nabijheid van de ontgravingslocatie wordt toegepast gelden geen gebruiksbeperkingen.

Conclusie

Uit de bodemtoets blijkt dat er geen bodemhygiënische redenen bekend zijn die een beletsel of beperking vormen ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

3.2.2 Geluid

Inleiding

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Onderzoek

Bij een fietspad is geen sprake van een gevoelige functie. Omdat er geen nieuwe gevoelige functies worden toegestaan is een akoestisch onderzoek volgens de Wgh niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor dit plan.

3.2.3 Luchtkwaliteit

Inleiding

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht worden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aanneemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwsvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Onderzoek

De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor de aanleg van een fietspad. Voor luchtkwaliteit zijn in de plan-MER die is opgesteld voor Park Lingezegen berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀)². De overige stoffen uit de Wet luchtkwaliteit zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de volksgezondheid. Deze stoffen zijn in het onderzoek kwalitatief beschouwd, evenals

² MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009.

de concentraties PM_{2,5}. Met het CARII model (v8.0) is een screening uitgevoerd op een aantal relevante wegvakken waar de grootste toename is te verwachten. De gevolgen van het Park Lingezegen voor de luchtkwaliteit binnen het invloedsgebied zijn bepaald voor het jaar 2015 en 2020. Hierbij is gerekend met verkeersgegevens van het jaar 2020 en de emissiefactoren en achtergrondconcentraties van het jaar 2015 (worst-case situatie) waarmee een overschatting van de concentraties wordt gegeven vanwege de autonome verkeersgroei en de afnemende prognose van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Uit de berekening blijkt dat er door de ontwikkelingen die in het Park Lingezegen mogelijk worden gemaakt geen overschrijdingen van de grenswaarden op grond van de Wet luchtkwaliteit plaatsvinden.

Voor de stoffen zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen is met behulp van CAR II een screening uitgevoerd. Voor deze stoffen, voor zo ver relevant voor wegverkeer, is het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot dat overschrijding van de grenswaarden in 2010 en 2015 redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Voor de stoffen arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen is door ECN een screening uitgevoerd met het VLW model. Op basis van de meest ongunstige uitgangspunten is voor deze stoffen vastgesteld dat het verschil tussen de richtwaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot is, dat overschrijding van de richtwaarde in 2010 en 2015 redelijkerwijs kan worden uitgesloten. Vanaf 2015 geldt er voor PM_{2,5} een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³. Het Milieu en Natuurplan Bureau (MNP) stelt dat "als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, dan wordt naar verwachting ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} voldaan" (MNP, 2008). Aangezien er in het onderzoek ten behoeve van de plan-MER in alle alternatieven 2015 en 2020 geen overschrijdingen van de jaar- en etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ zijn vastgesteld, is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} in 2015 op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten redelijkerwijs uitgesloten. Gezien het bovenstaande zal de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van het RijnWaalpad naar verwachting niet verslechteren en zal voorliggend plan niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Het plangebied betreft een fietspad. Volgens de criteria uit de Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen kan er daardoor geen sprake zijn van een gevoelige bestemming langs drukke infrastructuur. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

Op dinsdag 26 oktober 2010 heeft de GGD van Hulpverlening Gelderland Midden input geleverd voor een antwoord op de vraag van een Statenlid aan de Staten Generaal van Provincie Gelderland. De vraag ging over de ligging van een kort gedeelte van het geplande snelfietspad Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad) ten opzichte van de snelweg A325 en de eventuele gevolgen daarvan voor de gezondheid van fietsers. De GGD van Hulpverlening Gelderland Midden geeft aan dat de blootstelling van fietsers aan luchtverontreinigende stoffen lager zal zijn wanneer het fietspad verder weg ligt van de snelweg. De ligging van het RijnWaalpad zou idealiter dus op enige afstand van de snelweg moeten liggen. Echter, in de gegeven situatie zullen de gunstige gezondheidseffecten van het fietsen groter zijn dan de nadelige gezondheidseffecten, omdat het slechts om een kortdurende verblijf gaat vanwege de korte lengte van het RijnWaalpad dat dicht langs de A325 komt te liggen. Deze conclusie is gebaseerd op recente onderzoeken van Universiteit Utrecht en GGD van Hulpverlening Gelderland

Midden. De GGD Regio Nijmegen sluit zich aan bij het uitgebrachte advies van Hulpverlening Gelderland Midden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.2.4 Externe veiligheid

Inleiding

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woon-omgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde of als richtwaarde (bijv. bij beperkt kwetsbare objecten).

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (artikel 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

De regelgeving voor externe veiligheid met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen is geregeld in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Deze circulaire kan worden gezien als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van risiconormen. Algemeen geldt dat het plaatsgebonden risico langs wegen niet als probleem wordt gezien. Het groepsgebonden risico wordt alleen een probleem daar waar de gebruiksintensiteit van een gebied erg hoog is.

Voor hogedruk aardgastransportleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleiding van toepassing. Het Bevb is op 1 januari 2011 in werking getreden. Een fietsroute is

geen (beperkt) kwetsbaar object in de zin van het Bevb. Er zijn namelijk geen personen langdurig aanwezig.

Onderzoek

In de planMER die voor Park Lingezegen is opgesteld³ is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. De risicobronnen in of nabij het toekomstige Park Lingezegen zijn deels ook relevant voor voorliggend plan.

Spoor

De Betuweroute is relevant voor het plangebied. Voor de Betuweroute geldt een 10^{-6} PR-contour van 30 meter. Daarbinnen mag niet gebouwd worden. Daarnaast is een invloedsgebied van 200 meter van toepassing. Het plangebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied van de Betuweroute. Omdat het fietspad geen (beperkt) kwetsbaar betreft kan een nadere toetsing achterwege blijven.

Wegen

Algemeen geldt dat het plaatsgebonden risico langs wegen niet als probleem wordt gezien. Het groepsgebonden risico wordt alleen een probleem daar waar de gebruikintensiteit van een gebied erg hoog is. In de omgeving van het plangebied is de A325 aangewezen als route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De A325 heeft een invloedsgebied van 200 meter. Het plangebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied van de A325. Omdat het fietspad geen (beperkt) kwetsbaar betreft kan een nadere toetsing achterwege blijven.

Buisleidingen

De buisleidingen met aardgas vormen geen probleem in de huidige situatie voor het plangebied. Daarbij wordt uitgegaan van het gegeven, dat de 10^{-6} PR-contour op basis van risicoanalyses door de Gasunie in alle gevallen op de leiding ligt. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een (beperkt) kwetsbaar object. Derhalve kan een nadere toetsing achterwege blijven.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3 Water

3.3.1 Rijksbeleid

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. 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.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van

³ MER Park Lingezegen, registratienr. ON-D20093076, DHV, november 2009.

kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het projectgebied ligt in het gebied 'Rivieren'. De grote rivieren bestaan uit het Nederlandse deel van de Rijn inclusief de aftakkingen en de Maas en wordt onderscheiden in bovenrivieren, benedenrivieren en de Maas. De Rijn- en Maasmonding hebben andere hydraulische kenmerken dan het bovenrivierengebied. De rivieren zijn breder en stromen trager en staan onder invloed van het getij. Bij het rivierengebied gaat het om de rivier zelf, het rivierbed en de ruimte binnendijs die nodig is voor rivierverruiming. De rivier en het rivierbed vormen het 'buitendijks' gebied. Iedere rivier(tak) heeft eigen kenmerken en eigenschappen.

In de afgelopen eeuwen is door de verschillende gebruiksfuncties veel ruimte aan de rivieren ontnomen, met als gevolg dat de rivieren zijn ingeklemd tussen de dijken, die steeds hoger zijn gemaakt. Door de bevolkingsontwikkeling en economische groei zijn de te beschermen waarden sterk toegenomen. Deze kwetsbaarheid van ons land, tezamen met ongunstige verwachtingen over klimaatverandering en zeespiegelstijging, maken duidelijk dat een duurzame bescherming tegen hoogwater, zowel nu als in de toekomst, hoge prioriteit moet houden.

3.3.2 Provinciaal beleid

Het Waterplan bevat het waterbeleid van de provincie en is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 1 januari 2010 in werking getreden.

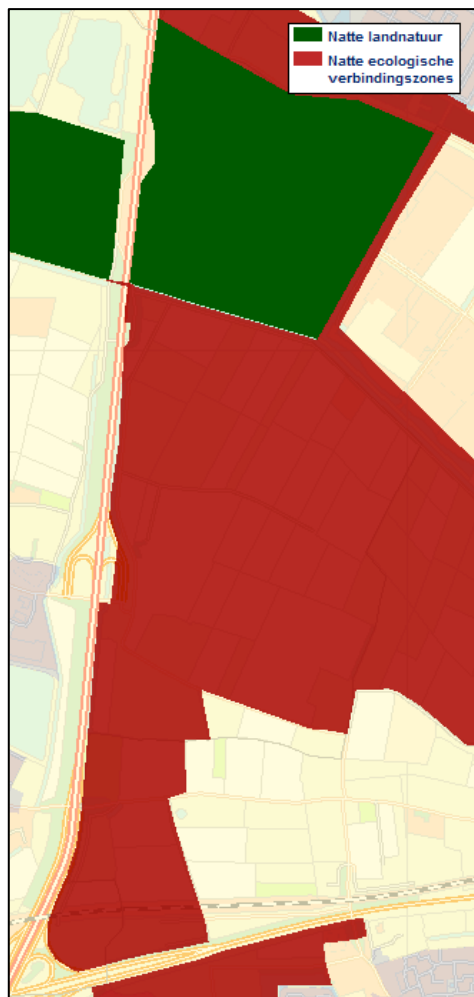
In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het plangebied heeft op grond van het Waterplan de basisfuncties 'natte landnatuur' en 'natte ecologische verbindingzones'.

De functie 'natte landnatuur' geldt voor bestaande terreinen waarvan meer dan 50% van het areaal bestaat uit natte natuur. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn voor natte landnatuur gericht op:

- realisatie van de water- en milieuecondities conform de in de Streekplanuitwerking 'Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur' opgenomen natte natuurdoeltypen;
- het veiligstellen en zo mogelijk ontwikkelen van de landnatuur en minstens het handhaven van de huidige waterhuishoudkundige situatie. Dit betekent minimaal een 'stand still' van de huidige gemiddelde grondwaterstand;
- het beperken van nadelige effecten van grondwateronttrekkingen en het optimaliseren van ontwatering en afwatering in de omgeving;

- het afstemmen van het oppervlaktewaterbeheer in de natuurgebieden en wateren en in de omgeving daarvan op de natuurwaarden en doelen;
- het bewerkstelligen van een minimale nadelige invloed van menselijk handelen op de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater.



Uitsnede Waterplan (bron: provincie Gelderland)

Natte ecologische verbindingzones verbinden de natuurgebieden binnen de EHS met elkaar en bestaan uit een aaneenschakeling van natuurelementen (corridors en stapstenen) al dan niet gelegen in een landschapszone. Beken of andere watergangen vormen veelal de as van de ecologische verbindingzone. Dergelijke watergangen lopen meestal door in de 'EHS natuur' of 'EHS verweving'. Het is niet de bedoeling dat alle gronden die zich bevinden langs de aangegeven watergangen ook als nat terrein worden ingericht. Hiervoor zijn de specifieke inrichtingsmodellen richtinggevend. Er moeten wel voldoende natte elementen op de juiste afstand van elkaar in de zone aanwezig zijn. De inrichting van en langs de watergang is belangrijk voor het ecologisch functioneren. Voldoende water in de juiste periode is van belang, bijvoorbeeld voor de passeerbaarheid van stuwen. Stapstenen en landbouw kunnen waterhuishoudkundig gecombineerd worden door bij de inrichting rekening te houden met elkaars eisen. Nieuwe inzichten over de inrichting van watergangen om in elk jaargetijde de meest wenselijke waterstand te krijgen, moeten daarbij worden toegepast (verbreden en verondiepen van watergangen).

3.3.3 *Beleid Waterschap*

Het beleid uit het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Rivierenland is er op gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het Waterschap Rivierenland de drie-trapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfiltreerd te worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater.

3.3.4 *Gemeentelijk beleid*

De Gemeente Lingewaard en Waterschap Rivierenland stellen samen het Waterplan Lingewaard op. Het waterplan moet onder andere zorgen voor een betere inhoudelijke afstemming tussen waterbeheer en ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied voor het waterplan is het grondgebied van de Gemeente Lingewaard. De nadruk ligt op het aanpakken van kansen en knelpunten in het stedelijk gebied. Het waterplan is een gezamenlijk beleidsplan van twee overheidsorganisaties: De Gemeente Lingewaard en Waterschap Rivierenland. Het is daarom zowel door de gemeenteraad van Lingewaard als door het Algemeen Bestuur van Waterschap Rivierenland vastgesteld. In het waterplan zijn doelen gesteld ten aanzien van de waterkwantiteit, waterkwaliteit, water en ruimte en duurzaamheid.

Waterkwantiteit

- piekafvoeren bufferen door vasthouden en bergen gebiedseigen water;
- beperken afvoer vanuit het stedelijk gebied. Hiermee wordt voorkomen dat er een te hoge afvoer plaatsvindt en er in landelijk gebied overlast kan plaatsvinden;
- watertekorten in stedelijk gebied worden zoveel mogelijk voorkomen;
- het watersysteem is goed te beheersen en te onderhouden.

Waterkwaliteit

- beperken vervuiling van water door een brongerichte aanpak (onder meer door keuze van bouwmaterialen);
- terugdringen riolemissies met name bij droogvallende watergangen;
- inrichting en beheer van watergangen en vijvers afstemmen op de gewenste waterkwaliteit;
- streven naar waterkwaliteit MTR niveau/middelste ecologisch niveau;
- niet mengen van schone en vuile waterstromen;
- visuele waterkwaliteit verbeteren door stank en zwerfvuil te bestrijden;
- voorkomen grondwaterverontreinigingen.

Water en ruimte

- grondgebruik en watersystemen zijn op elkaar afgestemd (water als ruimtelijk ordenend element);
- goede samenwerking bij de inrichting en beheer van watersystemen;
- watergangen hebben veilige oevers met het oog op verdrinkingsgevaar;
- de belevingswaarde van oevers, inclusief ecologische en recreatieve waarden, wordt verhoogd door de inrichting af te stemmen op de gewenste beeldkwaliteit het gebruik (vissen, wandelen, natuurbeleving etc);

- de cultuurhistorische waarden van water en water gerelateerde elementen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, worden versterkt.

Duurzaamheid

- duurzaam watergebruik;
- beperken afvoer naar de RWZI (afkoppelen, rioolvreemd water);
- bronmaatregelen (uitvoeren convenant duurzaam bouwen, beperken vervuilende stoffen bij beheer en onderhoud);
- natuurlijke waterbalans herstellen/niet verstoren;
- verhogen bewustzijn bij doelgroepen.

3.3.5 Watertoets

Om te garanderen dat water voldoende aandacht krijgt bij het opstellen van ruimtelijke plannen is de zogenaamde ‘watertoets’ in het leven geroepen. Doel van de watertoets is het vroegtijdig en expliciet betrekken van de waterbeheerders bij het planproces. Het resultaat hiervan wordt vastgelegd in de zogenaamde ‘Waterparagraaf’. Voorliggende waterparagraaf maakt verplicht onderdeel uit van het bestemmingsplan en bevat een overzicht van het watersysteem en de resultaten van de watertoets. Daarnaast biedt de waterparagraaf inzicht in het overlegproces dat in het kader van de watertoets met de waterbeheerders is gevoerd.

Situatie plangebied

Het grondwater stroomt vanaf de stuwwallen van Arnhem en Nijmegen af richting het plangebied. De grondwaterstroming in het gebied wordt sterk beïnvloed door de grondwaterwinningen die in het gebied plaatsvinden. Bij hoge rivierstanden vindt kwel plaats, bij lage rivierstanden zakt het grondwater weg. Het grondwater staat vrij laag, op ongeveer 1,2 meter onder het maaiveld. Hemelwater wordt afgevoerd via bermen en bermsloten. De Linge zorgt voor de aan- en afvoer van water. De afwatering verloopt voornamelijk in westelijke richting via de Linge. Het overtollige water wordt vanuit de omgeving onder vrij verval naar de Linge afgevoerd. Samen met de Linge vormen de sloten en singels een netwerk van waterlopen waar door middel van stuwen streefpeilen worden gehandhaafd.

De realisatie van het RijnWaalpad zorgt binnen de gemeente Lingewaard voor een toename van het verhard oppervlak van 6129 m². Voor de toename van het verhard oppervlak van 6129 m² zal een waterberging van ongeveer 407 m³ gerealiseerd moeten worden.

Het plangebied ligt in het rode peilgebied. In dit peilgebied is 460 m³ aan berging gecreëerd. Dit zal worden bereikt door aan de oostzijde van het fietspad, gelegen ten noorden van het Kattenleger, een wadi van 2 m breed en 0,5 m diep aan te brengen over een lengte van 0,350 km en dan aan de westzijde over een lengte van 0,110 km.



Situering peilgebieden

3.4 Archeologie

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. In het kader van dit plan wordt een archeologisch onderzoek uitgevoerd waarvan de resultaten zullen worden opgenomen in het ontwerpplan.

In deze paragraaf wordt te zijner tijd de resultaten van het archeologisch onderzoek toegevoegd. De uitvoering van dit onderzoek zal in ieder geval voor de vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.5 Flora en fauna

Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden dienen de gevolgen voor beschermde natuurwaarden en de consequenties in het kader van de geldende natuurwet- en regelgeving in beeld te zijn gebracht. Door SAB is een onderzoek naar flora en fauna uitgevoerd⁴.

3.5.1 *Gebiedsbescherming*

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied tussen Arnhem en Nijmegen ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied ligt op een afstand van meer dan drie kilometer (hemelsbreed gemeten). Gezien de aard van de ingreep, de barrièrewerking van het tussen liggende gebied, het ontbreken van directe verbindingen en het ontbreken van overeenkomstige habitats zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet te verwachten. Het tracé ligt wel in de EHS of in gedeelten daarvan die zijn aangewezen als zoekzone voor de aanleg van een ecologische verbinding. Als het fietspad niet wordt verlicht of wordt voorzien van oriëntatie LED-verlichting met speciale armatuur die uitstraling voorkomt, dan zijn de effecten te verwaarlozen. Het gebied is namelijk niet aangewezen voor speciale verstoringsgevoelige soorten. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde. Gezien de aard van de ingreep, de mogelijkheden tot mitigatie, de aard van de EHS ter plaatse zijn negatieve effecten op de EHS niet te verwachten.

3.5.2 *Soortenbescherming*

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dieren worden verontrust. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. Invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig, tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

Algemene soorten

De meeste van de aanwezige soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

⁴ Flora- en faunarapportage RijnWaalpad, SAB, 1 december 2010.

Strikt beschermde soorten

Binnen het plangebied kunnen beschermde soorten voorkomen. Deze rapportage is gebaseerd op de laatste tracékeuze. Hierbij wordt het snelfietspad aangelegd door een oude boomgaard. Hierdoor kunnen significante negatieve effecten optreden op de vaste rust- of verblijfplaatsen van steenuilen.

Negatieve effecten op vaste rust- of verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten zijn niet op voorhand uit te sluiten.

Bij de start van werkzaamheden in het broedseizoen, kunnen broedende vogels worden verstoord, of hun nesten worden aangetast. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren. Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen of tijdens het broedseizoen, als broedende vogels binnen en in de directe omgeving van het plangebied uitgesloten kunnen worden.

3.5.3 Nader onderzoek

Uit de quickscan blijkt dat effecten op vaste rust- of verblijfplaatsen van steenuilen niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Bij doorkruising van de oude boomgaard kan sprake zijn van aantasting van het territorium van een steenuil. Om hier meer duidelijkheid in te verkrijgen dient een nader onderzoek naar steenuilen te worden opgestart (zie paragraaf 3.5.5).

3.5.4 Aanbevelingen

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet is ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied, zoals:

- het planten van bomen en struiken voor vogels en vleermuizen verdient aanbeveling. Het beste zijn, ecologisch gezien, inheems bes- en bloemdragende struiken en planten;
- het creëren van een geleidelijke overgang van sloten naar het plangebied. Hierbij dient vegetatieontwikkeling in deze overgang gestimuleerd te worden. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van amfibieën;
- Het gebruik van keerwanden dient zoveel mogelijk te worden beperkt;
- De verlichting van het snelfietspad zodanig uitvoeren dat uitstraling tot een minimum wordt beperkt. Dit is mogelijk door geen hoge lantaarnpalen te plaatsen maar slechts laag geplaatste oriëntatieverlichting.

3.5.5 Nader veldonderzoek flora en fauna

Om meer duidelijkheid te verkrijgen omtrent de aanwezigheid van steenuilen in het plangebied ter plaatse van de oude boomgaard te Ressen (gemeente Lingewaard) is in het voorjaar van 2011 een nader onderzoek opgestart. Dit onderzoek is uitgevoerd in de maanden maart – april omdat de dieren in deze periode territoriaal gedrag vertoonden. Door het afspelen van geluidsopnames is onderzocht of en waar uilen zich ophouden. Door een gestandaardiseerde werkwijze te volgen, is inzichtelijk gemaakt waar de territoria zich bevinden.

Het deel van het tracé dat herzien is doorkruist met zekerheid twee territoria van steenuilen. De oude boomgaard valt met zekerheid binnen het territorium van een steenuil. Het deel ten oosten van de oude boomgaard doorkruist met zekerheid het territorium van een paartje steenuilen. Ten zuiden van de boomgaard ligt op korte afstand een territorium. In de omgeving van het onderzoeksgebied zijn geen mogelijkheden voor een nieuw territorium. Aan de noordzijde zijn geen steenuilen waargenomen maar hier is de omgeving niet geschikt. Bovendien vormt de Ressenestraat een barrière voor overvliegende steenuilen. De dieren vliegen vaak laag over de grond waardoor de kans op verkeersslachtoffers aanzienlijk is.

De omvorming naar modernere vormen van fruitteelt en de aanleg van de busremise hebben al geleid tot een vergaande achteruitgang van de kwaliteit van het leefgebied. Door de aanleg van het snelfietspad door de genoemde territoria komt de lokale populatie verder onder druk te staan wat leidt tot een negatief effect op de populatie.

Om bovenstaande redenen is besloten om het zuidelijk deel van het tracé over de bestaande infrastructuur te laten lopen. Hiermee de lokale populatie niet verder onder druk komt te staan.

3.5.6 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

3.6 Explosieven

Het gebied tussen Arnhem en Nijmegen heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog, in de periode september 1944 - april 1945, in de gevechtlijn gelegen waarbij het front een aantal malen op en neer golfde. Uit die periode zijn grote hoeveelheden Conventionele Explosieven (CE) achtergebleven, die van tijd tot tijd in de bodem worden aangetroffen. Alvorens ingrepen in de bodem plaats kunnen vinden dient onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van explosieven. De resultaten van dit onderzoek zullen worden opgenomen in het ontwerpplan.

3.7 Verkeer en parkeren

De ontsluiting van het gebied tussen Arnhem en Nijmegen wordt door de aanleg van het RijnWaalpad aanzienlijk verbeterd voor fietsers. Daarnaast wordt het plangebied voor een groot deel autoluw gemaakt. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de planbeschrijving. Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

3.8 Economische uitvoerbaarheid

In de Programmabegroting 2011 is de aanleg van het Rijnwaalpad genoemd in het Uitvoeringsplan 2011-2014 (onderwerp 2.44). De gemeenteraad heeft middels de vaststelling van de Programmabegroting ingestemd met de realisering in 2012. De gemeenten Lingewaard en Overbetuwe werken samen om dit project te realiseren, met dien verstande dat er een aansluiting kan plaatsvinden op de trajectdelen die in

gemeenten Arnhem en Nijmegen liggen. Lingewaard en Overbetuwe ontvangen elk een kostenbijdrage van 90%. Voor de onder de A15 aan te leggen fietstunnel is door de Stadsregio Arnhem Nijmegen een bijdrage van 100% toegezegd.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

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

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

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

4.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een tweede bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

4.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. In voorliggend plan zijn een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en algemene procedureregels opgenomen.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

4.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

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

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook vergunningen en ontheffingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vallen onder de Wabo.

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

4.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

Bij de keuze van de bestemmingen is aansluiting gezocht bij het voorontwerp-bestemmingsplan 'Park Lingezen'. De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven.

Dit bestemmingsplan kent de bestemming 'Verkeer - Snelfietspad' de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologisch monument', 'Waarde - Archeologische verwachting 1,2 en 3' en 'Leiding- Gas'.

Verkeer - Snelfietspad

De voor 'Verkeer - Snelfietspad' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie zowel gericht op verblijf als op de afwikkeling van het fietsverkeer, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen. Het fietspad wordt op twee tracé delen ook gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. Dit alles met bijbehorende gebouwen, waaronder de bestaande nutsvoorzieningen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen. Gebouwen mogen niet worden gebouwd, met uitzondering van nutsvoorzieningen, die een maximale bouwhoogte van drie meter hebben en een maximale inhoud van 36 m³. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, anders dan voor de wegaanduiding, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag maximaal tien meter bedragen. Bestaande wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie zijn aangeduid met de aanduiding 'verkeer'.

Waarde - Archeologisch monument

Terreinen die als Rijksmonument zijn aangeduid (AMK-terreinen) worden aangeduid op de verbeelding met de aanduiding 'waarde - Archeologisch monument'. Hiervoor is de monumentenwet van toepassing. In dit bestemmingsplan is daarom geen aparte regeling voor Rijksmonumenten opgenomen.

Waarde - Archeologische verwachting 1 tot en met 3

De gebieden met een zeer hoge, hoge en middelmatige archeologische verwachtingswaarde zijn bestemd als Waarde - Archeologische verwachting 1 t/m 3. Deze gebieden worden eveneens beschermd door middel van een verplichting tot het overleggen van een archeologisch onderzoek bij aanvragen voor een omgevingsvergunning voor het bouwen en omgevingsvergunning ex art. 3.3 onder a Wro. Voordat het bevoegd gezag beslist over de aanvraag voor zo'n omgevingsvergunning, wint het advies in bij een (al dan niet gemeentelijke) archeologisch deskundige.

Het onderscheid tussen de gebieden wordt gemaakt in oppervlakten waar onderzoek noodzakelijk is. Het volgende geldt in de bestemming:

- Waarde - Archeologische verwachting 1 wat gebieden met een zeer hoge verwachtingswaarde betreft:
 - onderzoeksplicht als het bruto oppervlak van de ingreep groter is dan 30 m² én de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm.
- Waarde - Archeologische verwachting 2 wat gebieden met een hoge verwachtingswaarde betreft:
 - onderzoeksplicht als het bruto oppervlak van de ingreep groter is dan 100 m² én de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm.
- Waarde - Archeologische verwachting 3 wat gebieden met een middelmatige verwachtingswaarde betreft:
 - onderzoeksplicht als het bruto oppervlak van de ingreep groter is dan 500 m² én de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm.

Binnen de bestemmingen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarbij deze bestemming kan worden toegevoegd of verwijderd. Dit kan blijken uit archeologisch onderzoek ter plaatse op basis waarvan inzichten gewijzigd kunnen zijn en een aanpassing van deze bestemming noodzakelijk kan zijn.

Leiding- Gas

In het plangebied ligt een gasleiding. Rondom de aardgasleiding is een dubbelbestemming gelegen waarbinnen geen nieuwe bouwwerken mogen worden opgericht. Met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken. De leidingen zijn middels de dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding en in de regels.

4.2.2 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

5 Inspraak en overleg

5.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

Artikel 1.3.1 Bro Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet het voornemen tot een ontwikkeling worden gepubliceerd. Aan deze verplichting is voldaan met een publicatie van het voornemen in het huis-aan-huis blad Het Gemeentenieuws van 23 maart 2011. In deze publicatie is onder meer vermeld dat een inloopavond wordt gehouden. (zie hierna).

5.2 Overleg burgers

Op 31 maart 2011 is in een algemene informatieavond gehouden omtrent dit project. Tijdens deze avond is aan belangstellenden uitleg gegeven over het plan en bestond de gelegenheid om vragen te stellen.

5.3 Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met 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. De ontwikkeling betreft een intergemeentelijk project, waarbij de gemeenten Arnhem, Nijmegen en Overbetuwe betrokken zijn.

Het RijnWaalpad loopt door het plangebied van Park Lingezegen. Voor Park Lingezegen wordt samen met de gemeente Overbetuwe een bestemmingsplan voorbereid. Dit bestemmingsplan is eveneens in samenspraak met de gemeente Overbetuwe tot stand gekomen.

Het plan is verder voor overleg toegezonden aan Waterschap, Provincie Gelderland en aan de VROM-inspectie. Deze organisaties hebben als volgt gereageerd.

Waterschap Rivierenland.

Het waterschap reageert als volgt.

1. Het waterschap kan instemmen met de principe oplossing dat de compensatie van waterberging wordt gevonden in de aanpassingen van watergangen of de aanleg van een wadi/zakslot in de bermen van het fietspad. Gevraagd wordt

de ontbrekende PM's in de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen

2. De opmerking dat de eerste 1500 m2 niet hoeft te worden gecompenseerd is niet geheel juist. De aanleg van het RijnWaalpad wordt gezien als één uitvoeringsproject en de vrijstelling van 1500 m2 is al op een andere locatie in het tracé toegepast. In Lingewaard dient daarom de volledige toename van verharding te worden gecompenseerd.
3. Opgemerkt wordt dat door waar het fietspad watergangen kruist in de meeste gevallen duikers gerealiseerd moeten worden. Over de grootte van de duikers dient overleg met het waterschap te worden gevoerd.
4. Opgemerkt wordt, dat voor de uitvoering van het project een watervergunning nodig is. hierover kan contact worden opgenomen met de afdeling vergunningen.

Reactie

1. *De ontbrekende PM's zijn ingevuld.*
2. *Van deze opmerking wordt kennisgenomen en hier wordt rekening mee gehouden bij de watertoets*
3. *Er zal overleg worden gevoerd met het waterschap over de grootte van duikers.*
4. *van deze opmerking wordt kennisgenomen en te zijner tijd zal vergunning worden aangevraagd.*

VROM-Inspectie

De VROM-Inspectie wijst erop dat het tracé bestaande gasleidingen kruist. Geadviseerd wordt daarom de buisleidingen met de belemmerde strook op de verbeelding en in de regels (met omgevingsvergunning) op te nemen.

Reactie:

Het bestemmingsplan zal conform de overleg-reactie worden aangepast.

Provincie Gelderland

Het volgende wordt opgemerkt.

1. Het beleid ten aanzien van de EHS is goed verwerkt en het plan conflicteert ten aanzien van dit aspect niet met de belangen van Park Lingezegen.
2. Geconstateerd wordt, dat het tracé geprojecteerd is op een archeologisch diamant- en parelgebied. Verzocht wordt daarom om nader geïnformeerd te worden over de uitkomsten van het archeologische onderzoek.

Reactie:

1. *Van deze opmerking wordt kennisgenomen.*
2. *Het archeologisch onderzoek zal worden toegezonden aan de provinciale diensten, zodra het is uitgevoerd. De uitvoering zal in ieder geval voor de vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvinden.*

5.4 zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Bestemmingsplan RijnWaalpad heeft met ingang van 23 juni 2011 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van 6 weken kon eenieder schriftelijk en mondeling zijn/haar zienswijze omtrent het bestemmingsplan kenbaar maken aan het college van burgemeester en wethouder van de gemeente Lingewaard. Gedurende deze termijn zijn vier zienswijzen ingekomen. Als gevolg van deze zienswijzen is het bestemmingplan op enkele punten gewijzigd. Voor meer informatie over de zienswijzen en de gemeentelijke beantwoording ervan wordt verwezen naar de zienswijzennota die als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.