

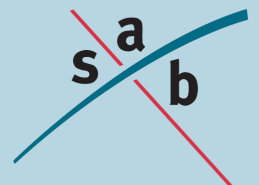
Bestemmingsplan

Bemmel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat

Toelichting

Gemeente Lingewaard

Datum: 31 oktober 2013
Projectnummer: 120402
NL.IMRO.1705.83-VG01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Bij het plan behorende stukken	4
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.5	Uitwisselbare en vergelijkbare bestemmingsplannen	5
1.6	Leeswijzer	5
2	Bestaande situatie	6
2.1	Historische ontwikkeling	6
2.2	Wegenstructuur	7
2.3	Ruimtelijke en functionele structuur	8
3	Beleidskader	9
3.1	Europees beleid	9
3.2	Rijksbeleid	9
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Regionaal beleid	17
3.5	Gemeentelijk beleid	18
3.6	Conclusie	20
4	Planbeschrijving	21
5	Milieu en omgevingsaspecten	24
5.1	Bodem	24
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	24
5.3	Flora en fauna	26
5.4	Akoestiek	28
5.5	Externe veiligheid	30
5.6	Luchtkwaliteit	32
5.7	Water	34
6	Juridische planopzet	37
6.1	Algemeen	37
6.2	Dit bestemmingsplan	39
6.3	Bestemmingen	39
7	Economische uitvoerbaarheid	40

8	Overleg en inspraak	41
8.1	Informatieavond	41
8.2	Overleg	41
8.3	Zienswijzen	41

Bijlagen

1. Ontwerp kruispunt
2. Archeologisch onderzoek
3. Akoestisch onderzoek
4. Activiteitenplan flora- en fauna
5. Reactienota
6. Nota Zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Lingewaard is, in samenwerking met de provincie Gelderland, voornemens het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat te Bemmelen aan te passen. Op een aantal locaties zijn maatregelen getroffen om het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (buslijn 300) vlot te laten doorstromen. Ook ter plaatse van genoemd kruispunt zijn maatregelen voorzien. Vanaf de bushalte op het gemeentelijk wegennet wordt een busstrook naar het kruispunt met de verkeerslichtenregeling aangelegd. In de verkeersregeling krijgt de bus prioriteit in de afwikkeling. Om vervolgens nog voldoende afwikkelingsniveau op het kruispunt voor het fietsverkeer en autoverkeer te kunnen bieden moet het aantal opstelvakken op de hoofdrichting van het kruispunt uitgebreid worden.

De bestaande fietsoversteek aan de noordzijde van het kruispunt komt te vervallen. Aan de zuidzijde van het kruispunt komt een fietsoversteek voor twee richtingen, onder andere ten behoeve van de fietsers naar de nabijgelegen middelbare school. In combinatie met de reconstructie van het kruispunt wordt er een nieuw geluidsschermbloot geplaatst.

De reconstructie van het wegvlak is op basis van het geldend bestemmingsplan niet mogelijk. Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld. Doel van dit bestemmingsplan is het bieden van een adequate juridisch-planologische regeling voor de realisatie van de hiervoor beschreven ontwikkeling.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

In de huidige situatie wordt het kruispunt omgeven door bebouwing (zuiden en westen) en agrarische grond in het noorden en oosten. Het plangebied bestaat uit wegen, sloten, verschillende bomen(rijen) en een (waterbergings)vijver. De ligging en globale begrenzing van het plangebied is met een rood kader op de navolgende afbeeldingen weergegeven. De exacte locatie en begrenzing van het plangebied is op de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Globale ligging van het plangebied aan de oostelijk rand van de kern Bemmelen

Bron: Google Earth, 2012



Globale begrenzing van het plangebied

bron: Google Earth, 2012

1.3 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting met bijlagen. De bijlagen maken deel uit van de toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van dit bestemmingsplan.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het geldende bestemmingsplannen “Kom Bommel”, “Bedrijventerrein Houtakker” en “Houtakker 1981”. Het bestemmingsplan Kom Bommel is door de gemeenteraad vastgesteld op 30 juni 2011. Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Houtakker II is door de gemeenteraad vastgesteld op 29 september 2011. Het bestemmingsplan Houtakker 1981 is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 mei 1982 en goedgekeurd door GS van Gelderland op 30 juni 1983.

De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de mogelijkheid tot aanpassing van het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat te Bommel zoals voorzien. Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

1.5 Uitwisselbare en vergelijkbare bestemmingsplannen

Het kabinet streeft ernaar om de kwaliteit van de dienstverlening, de transparantie en de samenwerking binnen de overheid te verbeteren. Digitaal uitwisselbare en vergelijkbare ruimtelijke plannen dragen daaraan bij. Ze zorgen ervoor dat burgers, bedrijven en mede-overheden te allen tijde inzicht kunnen krijgen in het ruimtelijk beleid. Daarnaast zijn digitale plannen eenvoudiger actueel en betrouwbaar te houden waardoor rechtsongelijkheid vermindert. Tot slot zijn ze een stap in de richting van een betere informatiehuishouding en snellere procedures. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld het toetsen van bouwvergunningen, het maken van een bestemmingsplan en het uitvoeren van een watertoets effectiever en efficiënter worden uitgevoerd. Doordat de plannen digitaal worden opgesteld, is het mogelijk bestemmingsplannen digitaal uit te wisselen en te raadplegen. Het voorliggende plan is digitaal opgesteld conform het Handboek van de gemeente Lingewaard.

1.6 Leeswijzer

De toelichting bestaat uit een aantal onderdelen. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan de relevante beleidskaders op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 is de planbeschrijving opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de verschillende omgevingsthema's. In hoofdstuk 6 wordt zowel de juridische als de feitelijke planopzet beschreven en in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 aandacht besteed aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2 Bestaande situatie

Voor het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangssituatie, de bestaande situatie in het plangebied, goed in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk komt aan de orde wat de huidige situatie is met betrekking tot de ruimtelijke structuur en de functionele structuur.

2.1 Historische ontwikkeling

2.1.1 Gemeente Lingewaard

De gemeente Lingewaard ligt in de streek Over-Betuwe, die globaal begrensd wordt door de Rijn en de Waal. Van oorsprong was deze streek een delta zonder dijken, een gebied dat bestond uit oeverwallen met woerden en kommen waar het water vrijelijk haar gang kon gaan. In het voorjaar liepen deze natuurlijke oeverwallen over en kwamen de komgronden blank te staan.

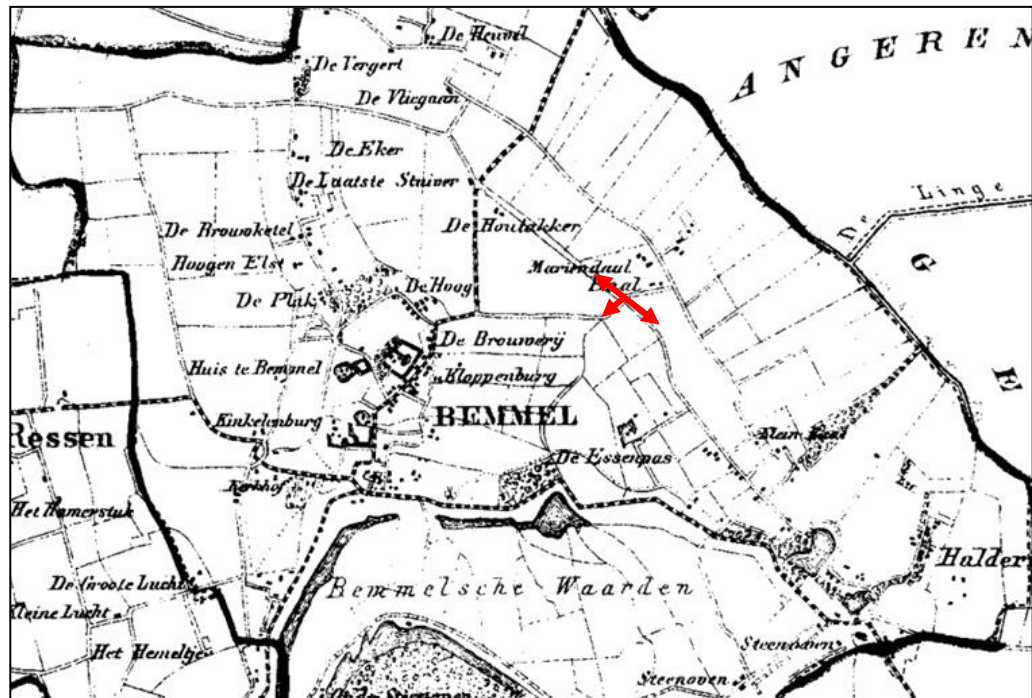
Bewoning vond in het algemeen alleen plaats op de hoger gelegen gronden. Bijna al deze hogere gronden zijn de kern van een dorp geworden, vroeger buurschap of kerspelsel genoemd. De buurschap is in deze streek (Over-Betuwe) de typische nederzettingenvorm; bij elkaar liggende bouwhoven (boerderijen) met een gezamenlijk veld, broek of meent als achterland.

De bewoonde hoogten vormden in het landschap geen losse, eenzame terpen, maar doorlopende ruggen. De afzonderlijke woonplaatsen bleven ook tijdens overstromingen met elkaar verbonden. Zo werd een onafgebroken woontraditie in de Over-Betuwe mogelijk. De streek werd lange tijd beheerst door de Rijn. De Waal, waar de dorpskern Bemmelse aan ontstaan is, kwam pas in opkomst rond de derde eeuw.

2.1.2 Bemmelse

Bemmelse maakt deel uit van de gemeente Lingewaard en ligt ten zuidoosten van het knooppunt Ressen waar de snelwegen A15 en A325 elkaar kruisen. Aan de zuidkant van de kern loopt de Waaldijk en aan de noordkant, naast de A15, tevens het tracé van de Betuweroute.

De oudst bewoonde delen van het dorp Bemmelse zijn twee tot woonheuvels verhoogde delen van de oeverwallen, genaamd 'De Plak' en 'Bemele'. Beide woonheuvels waren grote terreinverhogingen, waar het veilig wonen was in de tijd dat de rivier nog niet bedijkt was en met haar vele zijarmen vrij spel had. De 'Plak', gelegen tussen twee oude Waalarmen, is vermoedelijk het oudst bewoonde terrein; de sporen gaan zelfs terug tot de prehistorie. Op Bemele zijn aardewerkfragmenten gevonden op grond waarvan aangetoond kan worden dat de bewoningsgeschiedenis zeker terug gaat tot het jaar 700 na Christus. Bemele zou uiteindelijk uitgroeien tot een kerkdorp. De ligging van Bemmelse aan de handelsroute Arnhem-Nijmegen zal aanvankelijk een gunstige invloed hebben gehad op de verdere ontwikkeling van het dorp. Op de navolgende afbeelding is fragment uit een historische kaart uit 1868 opgenomen. Het plangebied is aangeduid met een rode pijlendauiding.



Fragment historische atlas 1868

bron: atlas1868.nl

2.2 Wegenstructuur

De regio wordt ontsloten via de A325 en de A15 waarmee Arnhem en Nijmegen bereikbaar zijn. Aansluitingen op de A325 bij het knooppunt Ressen worden momenteel nog gevormd door de N15 die het eindpunt is van de A15 en aansluit op de Van Elkweg (N839) die Huissen en Bemmelen met elkaar verbindt en onderdeel uitmaakt van een ringvormige ontsluitingsstructuur waar alle kernen van de gemeente Lingewaard op aanhaken.

Bemmelen heeft vanwege de directe nabijheid van deze snelwegen prima ontsluitingsmogelijkheden. Met de toekomstige doortrekking van de A15 zal de aantrekkingskracht van Bemmelen alleen maar verder toenemen. De wegenstructuur van het dorp zelf is 'opgehangen' aan een centrale as die van west naar oost loopt en bestaat uit de Ressenestraat, de Herckenrathweg en de in het plangebied gelegen Papenstraat. De Papenstraat sluit in westelijke richting aan op de N839. De N839 is de hoofdontsluitingsweg aan de oostzijde van de kern Bemmelen. Deze provinciale weg sluit in noordelijke richting aan op de A15 en zuidelijke richting op de kernen Haalderen en Gendt.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

In de huidige situatie wordt het kruispunt omgeven door woon- en bedrijfsbebouwing (zuiden en westen) en agrarische grond in het noorden en oosten. Het plangebied bestaat uit wegen, fietspaden, sloten, groen en een (waterbergings)vijver. Binnen het plangebied ligt ook een bushalte en het plangebied grenst aan de noord- oostkant aan een carpoolplaats. Navolgende afbeeldingen geven een indruk van de huidige situatie van het plangebied.



Globale indruk huidige situatie plangebied

bron: foto's SAB, 2012

2.3.1 Functionele structuur

Het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat heeft een belangrijke functie als hoofdontsluiting van Bemmelen. Het kruispunt vormt de verbinding van de A15- Haalderen en Gendt. Bovendien is het kruispunt een belangrijk Openbaar Vervoer knooppunt met een bushalte en carpoolplaats. Vanwege de nabijgelegen middelbare school maakt het kruispunt onderdeel uit van een veel gebruikte fietsroute door scholieren.

3 Beleidskader

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente. Het bestemmingsplan is op dit aspect getoetst. In dit hoofdstuk is aangegeven wat hiervan de resultaten zijn.

3.1 Europees beleid

3.1.1 *Verdrag van Malta*

Met de ondertekening van het verdrag van Malta (1992) en de parlementaire goedkeuring daarvan (1998) heeft de Nederlandse overheid zich verplicht erop toe te zien dat bij ruimtelijke plannen rekening gehouden wordt met het bekende en het nog niet bekende archeologische “bodemarchief”. De Wet op de archeologische monumentenzorg is sinds 1 september 2007 van kracht en legt de verplichting op om de archeologische waarden van de grond te betrekken in de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunt van de wet is het archeologische erfgoed zoveel mogelijk ter plekke (in-situ) te bewaren

3.1.2 *Vogel- en Habitatrichtlijn*

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europees Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de al bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden.

De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten inge-

zet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

De ontwikkeling bestaat uit de reconstructie van een kruising in Bemmelen. Hiermee wordt geen nationaal belang geschaad.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaagen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en Ladder voor duurzame verstedelijking.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijkswaagen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;

- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

De regels die zijn opgenomen in het Barro zijn, behoudens de 'Ladder voor verstedelijking' niet van toepassing op onderhavig plangebied. Ten aanzien van de 'Ladder voor verstedelijking' is het van belang te constateren dat de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte aangezien de beoogde ontwikkeling voorziet in een betere doorstroming van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

3.2.3 Nationaal Waterplan en Waterwet

In december 2009 heeft het kabinet 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, beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiertoe worden genomen. Het Nationaal Waterplan (NWP) 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.

De Waterwet is op 22 december 2009 in werking getreden. Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de „watersysteembenadering”. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, w.o. de Kaderrichtlijn Water. Een opvallend feit is dat met de inwerkingtreding van de nieuwe Waterwet de Wvo-vergunning voor het lozen vanuit gemeentelijke rioolstelsels op het oppervlaktewater en de heffing op riooloverstorten verdwijnen. Deze worden vervangen door algemene regels die zijn geformuleerd in het Besluit lozen buiten inrichtingen. Niet alles is echter onder te brengen in de algemene regels. Daartoe introduceert de Waterwet de integrale watervergunning. In de integrale watervergunning gaan zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) op in één aparte watervergunning.

3.2.4 Flora en fauna- en Natuurbeschermingswet

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europees Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de al bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortbescherming is de status als EHS niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is de Flora- en faunawet bepalend. Deze wet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Deze wet heeft de beschermingsregels, zoals die ook in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast.

Deze bescherming is als volgt in de Flora- en faunawet opgenomen:

- het is verboden beschermde plantensoorten te plukken, verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8);
- het is verboden beschermde diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen (artikel 9), opzettelijk te veront-rusten (artikel 10) en hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren (artikel 11).

De procedurele consequenties zijn afhankelijk van de soorten die door de ingreep worden beïnvloed. Kortweg kunnen drie beschermingsregimes worden onderscheiden:

1. beschermingscategorie 1:
een groot aantal beschermde soorten is in Nederland algemeen voorkomend. Op basis van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten uit de Flora- en faunawet mogen ruimtelijke ingrepen worden uitgevoerd die tot effect hebben dat de verblijfplaatsen van deze soorten worden aangetast;

2. beschermingscategorie 2:
voor beschermde soorten die minder algemeen zijn en extra aandacht verdienen, kan een vrijstelling (behalve voor het opzettelijk verontrusten) verkregen worden als de initiatiefnemer een goedgekeurde gedragscode heeft. Indien dit niet het geval is dient voor deze categorie een ontheffing aangevraagd te worden.
In een dergelijke gedragscode worden gedragslijnen aangegeven die men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Ontheffing is, als wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode, voor deze soorten alleen nog nodig als werkzaamheden afwijkend van de gedragscode worden uitgevoerd;
3. beschermingscategorie 3:
voor ongeveer honderd zeldzame soorten geldt géén vrijstelling als het gaat om ruimtelijke ingrepen. Ontheffingen voor deze groep soorten worden slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat, de ingrepen een in de wet genoemd belang dienen en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Deze uitgebreide toets geldt ook voor alle vogelsoorten.

Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet. Voor aantastingen van verblijfplaatsen en belangrijke (onderdelen van) leefgebieden van meer strikt beschermde soorten, is ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en faunawet nodig van het ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I).

3.2.5 Conclusie

Gelet op de aard en omvang van onderhavig plan is het plan niet in strijd met het rijksbeleid.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2

Het provinciaal beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP 2, 2004). Het PVVP 2 geeft tot 2015 richting aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij naar een duurzame balans wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. Voor elk van deze aspecten formuleert het PVVP ambities.

Ambities voor bereikbaarheid:

- het verkeers- en vervoerssysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

De afgelopen jaren heeft groei van de mobiliteit plaatsgevonden, waardoor zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand is toegenomen. Door deze toename van mobiliteit doen zich ook bereikbaarheidsproblemen voor.

Leefomgevingen:

- zorgen voor een veilige mobiliteit;
- evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

Onveiligheid in het wegverkeer is een groot maatschappelijk probleem. De provincie wil dan ook zorgdragen voor een veilige mobiliteit, waarbij zowel een aanpak van gevaarlijke wegvakken en kruispunten een rol speelt, als ook de aanpak van knelpunten met betrekking tot weggebruikers zoals jeugdige weggebruikers en beginnende bestuurders.

Specifiek voor Stadsregio Arnhem-Nijmegen formuleert het PVVP 2 de opgaven om de mobiliteitsgroei op een verantwoorde wijze op te vangen, de interne samenhang te versterken en in te zetten op een goede relatie tussen hoofdwegennet en het stedelijke en regionale net. Voor het KAN-gebied zijn de volgende projecten/acties uitgewerkt:

Acties provincie op infrastructureel en niet-infrastructureel gebied

- 1 Medestimuleren van vervoersmanagement via een uitvoeringsorganisatie (momenteel VCC-Oost).
- 2 Meewerken aan BB-KAN en besluiten over provinciale inzet en financiële bijdrage aan DVM-maatregelen en noodzakelijke infra-aanpassingen.
- 3 Doorstromingsmaatregelen treffen t.b.v. openbaar vervoer op provinciale wegen (busbaan Malden, busbaan Nijmegen, busbaan Arnhem).
- 4 Investeren inabri's en fietsvoorzieningen bij bushaltes langs provinciale wegen.
- 5 Aanpak en kwaliteitsverbetering van een aantal fietsverbindingen langs provinciale wegen vanuit het bovenlokale netwerk (verkenning Beuningen-Wijchen, kwaliteitsverbetering Malden-Nijmegen, verkenning Arnhem-Hoenderloo in het kader van Veluwe 2010).
- 6 Samen met het KAN het belang van bovenlokaal fietsnetwerk bezien.
- 7 Multimodale infrastructuur (uitbreiding Container Terminal Nijmegen, ontwikkeling Rail Service Centrum Valburg, multimodale ontsluiting (regionale) bedrijfstreinen).
- 8 Aanpak/verbetering stedelijke distributie goederenverkeer onder meer via ontwikkeling proefprojecten.

De voorgenomen ontwikkeling is niet specifiek benoemd in het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2. De ontwikkeling is wel in lijn met de doelstellingen en de acties 3 en 4, zoals zijn opgenomen in het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2.

3.3.2 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. En op 2 maart 2011 in werking getreden.

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.

Ten aanzien van onderhavig plangebied gelden geen relevante regels. De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

3.3.3 Waterplan Gelderland 2010-2015

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 besluitgebied heeft op grond van het Waterplan de functie stedelijk gebied. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn in stedelijk gebied gericht op:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van de riolering van (diepe) drainage en instromend grond- en oppervlaktewater;

- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten en hemelwateruitlaten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling;
- het realiseren van de basiskwaliteit voor oppervlaktewater.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionaal Plan KAN 2005-2020 (nu: Stadsregio Arnhem - Nijmegen)

De gemeente Lingewaard maakt onderdeel uit van de Over-Betuwe. De Over-Betuwe is één van de acht deelgebieden die tezamen het KAN (nu Stadsregio Arnhem - Nijmegen) vormen.

De hoofddoelstellingen zijn:

- Vernieuwing van centrumdorps milieus;
- Landelijk wonen op landschappelijke gradiënten;
- Regionaal landschapspark als impuls voor plattelandsvernieuwing;
- Extensivering van landelijk gebied;
- Herstructurering van de woningvoorraad in bestaande wijken en dorpen;
- Herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen;
- Blijvend sterke concentratie van glastuinbouw tussen Huissen Bemmelen.

In het regionaal plan is de beoogde ontwikkeling in het plangebied niet nader benoemd. Het Regionaal Structuurplan heeft de juridische status van streekplanuitwerking en is daarmee een toetsingskader voor gemeentelijke plannen. Omdat geen nadere invulling aan de ontwikkeling in het plangebied is verbonden is het regionale beleid verder niet van toepassing. De ontwikkeling is daarmee in lijn met het regionaal beleid.

3.4.2 Regionale nota mobiliteit

De Regionale Nota Mobiliteit is het inhoudelijke en financiële kader met betrekking tot mobiliteit in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, voor de periode tot en met 2020. De nota is een visie op basis van hoofdkeuzes, die verder worden (of al zijn) uitgewerkt in de verschillende beleidsonderdelen (bv. fiets, openbaar vervoer, verkeersveiligheid). Met de Regionale Nota Mobiliteit kiest de Stadsregio Arnhem Nijmegen nadrukkelijk voor interne bereikbaarheid.

Een van de beleidskeuzes van de stadsregio is De regionale bereikbaarheid verbeteren. Dit betekent die projecten uitvoeren die zich richten op het faciliteren van de grote regionale vervoersstromen. Dit zijn vooral de stromen die goed zijn te bundelen op de regionale corridor en op de radialen. Het regionaal openbaar vervoer (StadsRegioRail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Inzetten op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet en de exploitatie daarvan is dan hoofdzaak. Dit betekent een keuze voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vooral gericht op de grote reizigerstromen. Dit betekent een trendbreuk in het traditioneel denken over openbaar vervoer. Voor het aanbieden van een minimale mobiliteitsvoorzieningen gaat de stadsregio op zoek naar nieuwe en innovatieve openbaar vervoerssystemen. De stadsregio richt zich op de projecten die de doorstroming op het regionale wegennet verbeteren en om daarmee de Regionale Ruit beter haar

functie te laten vervullen. Betere benutting van de bestaande infrastructuur zal ook op de langere termijn een belangrijke bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheid. De ontwikkeling en aanpassing van de zwakke schakels in het netwerk wordt ondersteund, maar zal vooral door samenwerking met de eigenlijke wegbeheerders worden vormgegeven.

Verspreid over de regio zijn doorstroommaatregelen voor het openbaar vervoer nodig om de reistijd te verkorten en meer concurrerend te zijn met de auto. De ambitie is hoog en vergt dan de reservering van een aanzienlijk budget. Een deel van de financiële impuls naar aanleiding van de Netwerkanalyse, wordt ingezet voor openbaar vervoer-infrastructuur. Bij de ambitie voor hoogwaardig openbaar vervoer hoort ook aandacht te zijn voor sociale veiligheid.

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het beleid, zoals opgenomen in de Regionale Nota Mobiliteit. De ontwikkeling in het plangebied draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming en optimalisering van het hoogwaardig openbaar vervoernet in de stadsregio.

3.4.3 *Beleid Waterschap Rivierenland - Waterbeheersplan 2010-2015*

Het beleid uit het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Rivierenland is erop 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 de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfiltreerd te worden in de bodem of anderszins via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 *Structuurvisie Lingewaard 2012-2022*

De Structuurvisie Lingewaard 2010-2022 is op 31 mei 2012 vastgesteld. De structuurvisie beschrijft op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid van de gemeente en geeft de hoofdlijnen van de voorziene en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Lingewaard voor de komende tien jaren weer. Daartoe zijn een aantal ruimtelijke opgaven geformuleerd waaraan de komende tien jaren wordt gewerkt. De structuurvisie geeft tevens inzicht in de wijze waarop die ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd en hoe lokale organisaties bij het opstellen van de structuurvisie betrokken zijn geweest.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn de volgende ruimtelijke opgaven van belang:

- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- De lokale 'ring' als utilitaire verplaatsingsroute, de dijk als verplaatsingsroute voor de genieter.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn bijzondere vraagstukken, zeker voor Lingewaard, waar de mogelijkheden om naar de omliggende steden te komen beperkt zijn door de barrière die de rivieren vormen. De bevolkingstoename tussen de rivieren verhoogt de druk op de bestaande wegenstructuur. Dagelijks staan er zowel in de richting van Nijmegen als Arnhem al files om met z'n allen de brug over te komen. Rekening houdend met de toename van inwoners en werkers tussen de rivieren moeten we ons niet alleen maar richten op meer asfalt maar meer op andere manieren om te verplaatsen: openbaar vervoer. Openbaar vervoer over weg, rail en water kunnen hierbij bekeken worden.

Binnen de Stadsregio wordt druk gewerkt aan het upgraden van het openbaar vervoer naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Voor het uitbouwen van een HOV-netwerk worden studies gedaan naar de verbetering van bestaande en de realisatie van nieuwe verbindingen.

De tracés die bij de route Arnhem – Huissen – Bemmelen – Nijmegen en Zevenaar – Tiel horen zijn voor onze gemeente het meest belangrijk. Het verbinden van openbaar vervoer met knooppunten, woningbouwlocaties en bedrijvigheid is essentieel om het HOV zo effectief mogelijk te laten functioneren. De opgave ligt vooral in het op een juiste manier koppelen van ontwikkelingen en daarmee stopplaatsen genereren aan de HOV-route die op een snelle manier via de gemeente Lingewaard tussen de steden rijdt. Een aantal van deze stopplaatsen ligt voor de hand, namelijk centrum Huissen, bedrijventerreinen, centrum Bemmelen. Andere logische stopplekken zijn in de toekomst: de publieksintensieve parkfunctie aan de Karstraat, knooppunt A15- 'ring' en knooppunt Ressen. Op snelle manier verplaatsen met openbaar vervoer betekent ook kiezen voor één modaliteit en een korte reistijd. Voor de kleinere woonkernen is verbetering van de overstapmogelijkheden tussen het HOV en auto, fiets of bus van belang.

De lokale 'ring' als utilitaire verplaatsingsroute, de dijk als verplaatsingsroute voor de genieter.

Binnen de gemeente is er vooral sprake van intern verkeer en verkeer dat zich vanaf of naar Lingewaard verplaatst. Vooral de 'ring' maar ook de dijk zijn hiervoor veel gebruikte wegen. De 'ring' is de verbindingsweg tussen de kernen en vormt een belangrijke ontsluitingsweg in de richting van de grotere wegen. De weg loopt over de oeverwallen en past daarmee goed in de opbouw van het 'oorspronkelijke' landschap. Voornamelijk door auto's maar ook door fietsers wordt deze route dagelijks veel gebruikt.

Lingewaard heeft de ambitie om de leesbaarheid van het landschap, daar waar mogelijk te bevorderen. Sturende schakels kunnen hierin een belangrijke rol vervullen. Zowel de 'ring' als de dijk zijn sturende schakels in het landschap, zij het met een verschillende functie.

De 'ring' is vooral geschikt voor utilitaire verplaatsingen, dat wil zeggen de dagelijkse verplaatsingen naar school, werk of winkel etc. en de dijk voor iedereen die wil genieten van de omgeving. Dit hoeven niet alleen recreanten te zijn maar ook bijvoorbeeld mensen die dagelijks op een prettige manier naar hun werk willen. De 'ring' zou een meer oriënterende werking kunnen hebben, zodat je beter weet waar je bent: op de oeverwal. Om deze oriëntatie te verbeteren bestaan er verschillende mogelijkheden, bijvoorbeeld: nieuwe ontwikkelingen zoals woon- of werklocaties koppelen aan de

'ring' of de 'ring' overal op een zelfde een herkenbare manier aankleden. Andere belangrijke punten die bij de 'ring' aandacht behoeven hebben te maken met de overstekbaarheid, veiligheid en de leefbaarheid in de kernen langs de ring.

Onderhavige ontwikkeling is niet specifiek benoemd in de Structuurvisie. Wel is in de structuurvisie het upgraden van het Hoogwaardig openbaar vervoer en de lokale ring als verplaatsingsroute genoemd.

De ontwikkeling bij het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat draagt bij aan een goede doorstroming van het HOV. Voorliggend plan draagt ook bij aan het optimaliseren van de ringstructuur en zorgt voor een vermindering van de belasting en verbeterd de overstekbaarheid, veiligheid en de leefbaarheid in de kern van Bemmelen. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in lijn met het beleid, zoals benoemd in de Structuurvisie Lingewaard.

3.5.2 Gemeentelijk mobiliteitsplan

Door ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei van de regio neemt de bereikbaarheid van de kernen en het buitengebied van de gemeente Lingewaard af. Meer inwoners, uitbreiding van Lingewaard en meer werkgelegenheid zorgen voor extra verkeersbewegingen. Ook de stijgende welvaart zorgt voor meer mobiliteit. Bovendien zijn mensen hogere eisen gaan stellen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving; en dat terwijl de toegenomen mobiliteitsbehoefte die omgevingskwaliteit nu juist bedreigt. Ten aanzien van het hoogwaardig openbaar vervoer is in het mobiliteitsplan voor Bemmelen een aantal uitgangspunten opgenomen. In de navolgende alinea's zijn deze opgenomen.

Uitgangspunt voor de gemeente Lingewaard is één HOV-systeem. Het HOV zou een centrale ligging in Bemmelen moeten hebben. De Herckenrathweg is hiervoor de meest geschikte route, maar houdt in dat deze een minder doorgaande functie moet krijgen. Het realiseren van een goede ontsluitingsmogelijkheid naar alle kanten zodat het externe verkeer snel de kern kan verlaten, is dan essentieel. Voor de Herckenrathweg waar het OV een belangrijke plek in gaat nemen, betekent de komst van het HOV een ontwerp-opgave die nog verder uitgewerkt zal moeten worden. Met name de Papenstraat is hierin nog een punt van zorg. De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied lost voornoemde problematiek op en is daarmee in lijn met het gemeentelijk mobiliteitsplan.

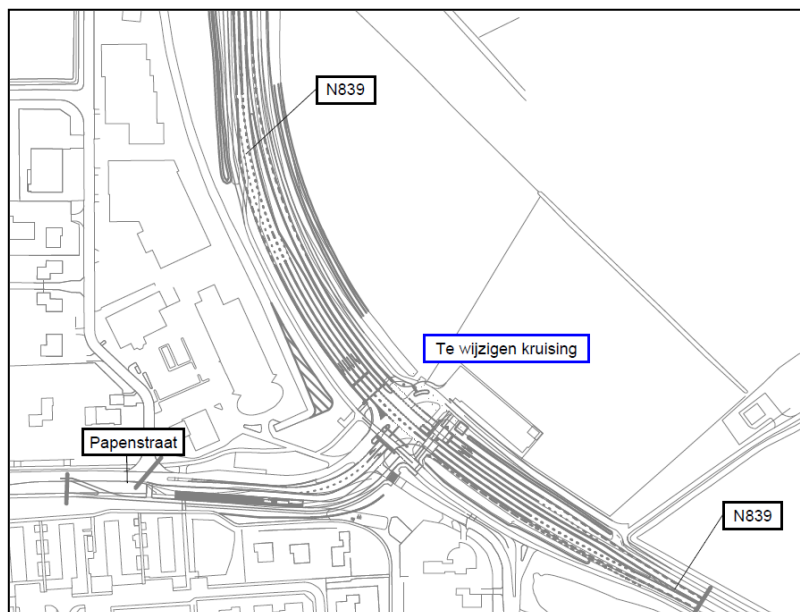
3.6 Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het plan aansluit bij het ruimtelijk beleid op zowel rijks, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau.

4 Planbeschrijving

Verkeersmaatregelen

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de reconstructie van het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat aan de rand van de kern Bemmelse. Het plan bestaat uit de realisatie van diverse maatregelen die op korte termijn leiden tot een betere leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van onder andere de HOV buslijn (lijn 300) op de Van Elkweg. Op de navolgende afbeelding is de kruising in het plangebied weergegeven.



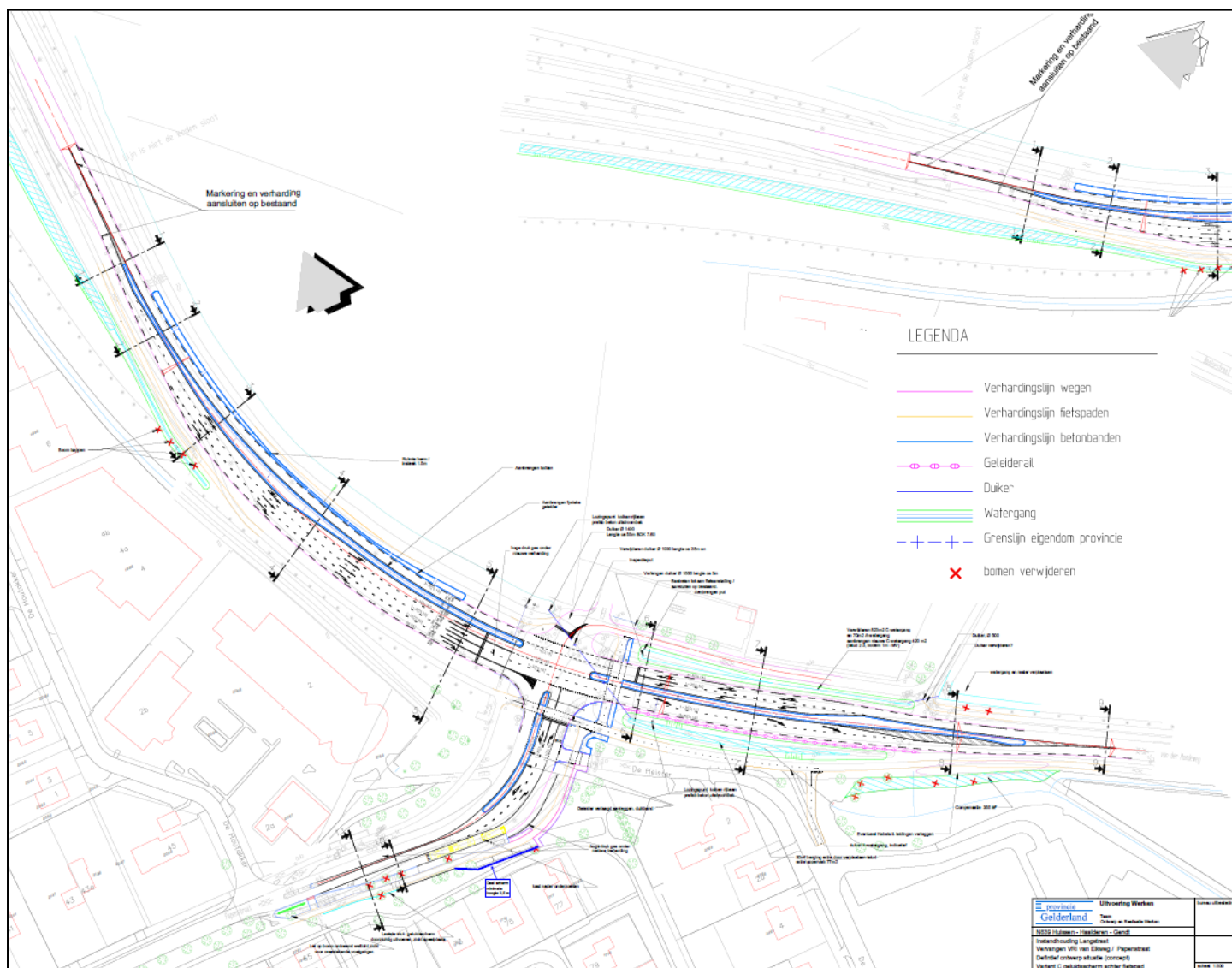
Weergave te reconstrueren kruising Papenstraat/N839

Bron: Schoonderbeek en Partners Advies BV

De Stadsregio heeft een HOV buslijn tussen Nijmegen via Bemmelse naar Arnhem; de RijnWaaalsprinter. Op een aantal locaties zijn maatregelen getroffen om de bus vlot te laten doorstromen. Bij de aansluiting van de gemeentelijke Papenstraat op de provinciale N839 ondervindt de bus nog vertraging door de wachttijd voor de verkeerslichten. Door op het kruispunt een aparte busbaan aan te leggen, waarbij de bus ook prioriteit krijgt in de verkeerslichtenregeling, kan een optimale doorstroming van het busvervoer op het kruispunt bereikt worden. Behalve de HOV lijn 300 maken ook de buslijnen 33 (richting Gendt) en lijn 35 (Bemmelse – Elst_ gebruik van de nieuwe busbaan).

Vanaf de bushalte op het gemeentelijk wegennet wordt een busbaan naar het kruispunt met de verkeerslichtenregeling aangelegd. Hierdoor kan de bus ongehinderd vanaf de halte het kruispunt passeren. De halte ligt op een dusdanige afstand van het kruispunt dat er voldoende tijd is voor de bus om zich te melden en het kruispunt vrij te geven. Om vervolgens nog voldoende afwikkelingsniveau op het kruispunt voor het autoverkeer te kunnen bieden moet het aantal opstelvakken op de hoofdrichting van het kruispunt uitgebreid worden. Aan de zuidzijde van het kruispunt komt een fietsoversteek voor twee richtingen onder andere ten behoeve van de fietsers naar de nabijgelegen middelbare school. De fietsoversteek aan de noordzijde komt te vervallen.

Op de navolgende afbeelding is het ontwerp¹ van het kruispunt Van Elkweg/Papenstraat opgenomen. Het ontwerp is tevens opgenomen in de bijlage.



Ontwerp kruispunt Van Elkweg/Papenstraat, 14 maart 2013

bron: Provincie Gelderland

Geluidsscherm

Er dient voor de realisatie van de busstrook een geluidsscherm verplaatst te worden. In de huidige situatie is het geluidsscherm ca. 95 meter lang en 2 meter hoog. Als aanvullende maatregel is voorzien in een nieuw geluidsscherm van 3 meter hoog en circa 140 meter lang. Een deel van het scherm, met een lengte van circa 35 meter, krijgt een hoogte van minimaal 3,5 meter. Het betreft het deel van het scherm achter de woningen Viermorgen 73,75 en 77. Het scherm komt op deze plek voor de fietsenstallingen en het fietspad te liggen (gezien vanaf de woningen). Ter hoogte van de woning Viermorgen 77 wordt een opening/doorgang gerealiseerd.

¹ De locatie van de compenserende waterberging in de zuidoosthoek is inmiddels gewijzigd. Op het kaartje in paragraaf 5.7.4 is de juiste locatie aangegeven.

Water

De verkeersmaatregelen in het plangebied hebben tot gevolg dat enkele watergangen moeten worden verwijderd en duikers moet worden verlengd. Tevens wordt het verhard oppervlak als gevolg van de maatregelen vergroot. Om die reden is compenserende waterberging nodig. In paragraaf 5.7 wordt hier nader op ingegaan.

5 Milieu en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante milieuaspecten aan de orde gesteld. Hierbij dienen aan de orde te komen bodem, archeologie, flora en fauna, akoestiek, externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, luchtkwaliteit, water en verkeer.

5.1 Bodem

5.1.1 Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

5.1.2 Onderzoek

De ontwikkeling in het plangebied voorziet in de reconstructie van het kruispunt N839/Papenstraat. Bij de gemeente zijn geen gegevens van de bodemkwaliteit bekend. De locatie is onverdacht voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Omdat het feitelijk gebruik van de gronden in het plangebied niet wijzigt en de locatie geen gevoeligere functie krijgt is het niet noodzakelijk om een bodemonderzoek uit te voeren.

5.1.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologische waarden

Algemeen

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. De gemeente heeft een archeologische inventarisatie voor het gehele Lingewaardse grondgebied uitgevoerd en vertaald naar een archeologische verwachtingen- en beleidskaart. Met de vaststelling van de archeologische waarden- en verwachtingenkaart door de gemeenteraad is er in de toekomst niet meer voor elk afzonderlijk bouwplan een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Gebieden met een lage verwachting worden pas vanaf één hectare onderzoeksplichtig gesteld. Bij toekomstige ontwikkelingen op plaatsen met een reeds bekende archeologische waarde (de zogenaamde AMK-terreinen) en de historische dorpskernen zal verstoring van de diepere ondergrond zoveel mogelijk moeten worden voorkomen of beperkt. Bij ingrepen vanaf 100 m² en de diepte van de ingreep dieper reikt dan 30 cm –mv zullen deze waardevolle gebieden zelfs aan een (bureau)onderzoek en nadere afweging onderworpen moeten worden.

Waar behoud in de bodem niet realiseerbaar is, zullen de consequenties voor wat betreft de aantasting van het bodemarchief in een zo vroeg mogelijk stadium inzichtelijk moeten worden gemaakt voor alle partijen die betrokken zijn bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling.

Onderzoek

Door Archeodienst BV is in het kader van onderhavige planontwikkeling een bureau-onderzoek archeologie alsmede een inventariserend veldonderzoek² uitgevoerd. Op basis van de resultaten van het booronderzoek zijn er mogelijk archeologische vindplaatsen in het plangebied te verwachten. Wanneer de geplande graafwerkzaamheden in de niet geasfalteerde zones dieper reiken dan 30 cm beneden maaiveld kunnen eventueel aanwezige archeologische resten verloren gaan en is vervolgonderzoek noodzakelijk. Gezien de aanwezige kabels en leidingen in het niet geasfalteerde deel van het plangebied is het zeer lastig om het plangebied door middel van een karterend booronderzoek nader te onderzoeken. Geadviseerd wordt om de locaties waar diepere bodemingrepen plaatsvinden archeologisch te laten begeleiden.

Op basis van de resultaten van het onderzoek heeft de gemeente als bevoegd gezag besloten dat er archeologische begeleiding bij de uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden. Hiermee zijn eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied gewaarborgd.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

5.2.2 Cultuurhistorische waarden

Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Om die reden is een korte analyse verricht van de cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Onderzoek

Binnen het plangebied liggen een geen Rijks- en/of gemeentelijke monumenten. Tevens herbergt het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle elementen waar dit plan invloed op heeft.

Conclusie

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

² Archeodienst BV (2012), Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase Van Elkweg – Papenstraat te Bommel. Archeodienst Rapport 180, 8 november 2012.

5.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur van toepassing. Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de reeds bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

5.3.2 Onderzoek

Door SAB is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Deze quick scan is verwerkt in een Activiteitenplan flora en fauna voor deze locatie³. De conclusies van de quickscan worden hierna beschreven.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Geconcludeerd kan worden dat gezien tussenliggende reeds verstorende elementen (wegen en bebouwing) en het huidige intensieve gebruik van het plangebied zowel directe als indirecte negatieve effecten van de plannen op het beschermde gebied en EHS niet zijn te verwachten. Met de plannen worden geen instandhoudingsdoelstelling van het Natura 2000-gebied de Gelderse Poort of kernkwaliteiten van de EHS aangetast.

Soortenbescherming

De meeste van de in het plangebied voorkomende soorten zijn beschermd en vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Met de plannen zijn negatieve effecten op Poelkikker en Kamsalamander niet op voorhand uit te sluiten. Bij het vergraven van de noordelijke oevers van de (waterbergings)vijver ten zuiden van de N389 is nader onderzoek naar het voorkomen van beide soorten noodzakelijk. Onderzoekperiode maart (Kamsalamander) of mei (Poelkikker).

³ SAB (4 oktober 2013), Activiteitenplan met quick scan flora en fauna en nader onderzoek Bemmelse, aanpassing kruispunt N839 en Papenstraat.

ker) tot en met medio augustus. Het gebruik van het plangebied door deze soorten kan door middel van nader onderzoek in beeld worden gebracht zodat het werkelijke effect van de ingreep op (het leefgebied van) daadwerkelijk aanwezige soorten kan worden bepaald. Pas dan kan worden bepaald of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is.

In de directe omgeving van het plangebied komt de Rugstreeppad voor.

5.3.2.1 Nader onderzoek Kamsalamander en Poelkikker

Uit bovenstaande quick scan flora en fauna blijkt dat de aanwezigheid van strikt beschermde amfibieën (Poelkikker en Kamsalamander) niet is uit te sluiten binnen het plangebied. Op enkele plaatsen worden watergangen gedempt of vergraven. Het overgrote deel van de watervoerende elementen zijn alleen watervoerend bij veel neerslag en daarmee ongeschikt voor amfibieën. De vijver in het westen van het plangebied, ten zuiden van de N389, is permanent watervoerend en door de aanwezige watervegetatie geschikt als voortplantingsbiotoop voor amfibieën. Bij het vergraven van de noordelijke oevers van de (waterbergings)vijver zijn negatieve effecten op amfibieën niet uit te sluiten. Om die reden is een nader onderzoek naar amfibieën⁴ uitgevoerd door SAB.

Bij het bemonsteren van de vijver in het plangebied zijn geen strikt beschermde amfibieën als de Poelkikker en de Kamsalamander aangetroffen. Wel is de Bittervoorn, Marmergrondel, Vetje, Blauwband, Tiendoornige stekelbaars, Kleine watersalamander en Bruine kikker aangetroffen. Van deze aangetroffen soorten is de Bittervoorn strikt beschermd.

Voor het vergraven van de oevers voor waterberging wordt het leefgebied van de Bittervoorn (tijdelijk) aangetast. Voor deze ingreep is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig of dienen maatregelen getroffen te worden die overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen.

5.3.2.2 Maatregelen Bittervoorn

Bij werkzaamheden aan oevers in het water is er vaak sprake van dat er voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen aan de Bittervoorn worden weggenomen of dat de functionaliteit daarvan niet behouden kan blijven. Door toepassing van zorgplicht maatregelen en activiteit specifieke maatregelen kan dit worden voorkomen. In de paragraaf Maatregelen Bittervoorn in het Activiteitenplan zijn⁴ deze specifieke maatregelen toegelicht.

Met het uitvoeren van bovenstaande mitigerende en compenserende maatregelen wordt gegarandeerd dat de Bittervoorn in het plangebied voor kan blijven komen, zowel tijdens de werkzaamheden als in de nieuwe situatie. De lokale populatie wordt met de plannen niet aangetast door de ingrepen en een ontheffing is niet noodzakelijk.

⁴ SAB (4 oktober 2013), Activiteitenplan met quick scan flora en fauna en nader onderzoek Bemmel, aanpassing kruispunt N839 en Papenstraat.

5.3.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling. Met de ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de mitigerende en compenserende maatregelen voor de Bittervoorn in het plangebied.

5.4 Akoestiek

5.4.1 Algemeen

De Wet geluidhinder regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien geluidgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting een akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en spoorwegen. Wanneer er aanpassingen worden gedaan aan wegen moet er ook een akoestisch onderzoek worden verricht. Bij een toename van 1,5 dB of meer in tien jaar, moeten er maatregelen worden onderzocht en afgewogen om de toename te verminderen.

5.4.2 Gemeentelijk geluidsbeleid

Op 31 januari 2008 is het Geluidsbeleid van de gemeente Lingewaard vastgesteld door de Raad. Het doel van het gemeentelijke geluidsbeleid is het behouden van een goede geluidskwaliteit waar die reeds aanwezig is en het benutten van kansen om voor de overige gebieden de geluidskwaliteit te verbeteren. Een belangrijke subdoelstelling is het realiseren van een per gebied passende geluidskwaliteit. Geluidhinder is lokaal van aard. De gemeente is daarom primair verantwoordelijk voor het geluidsbeleid. Sinds de gewijzigde Wet geluidhinder (2006) van kracht is geworden, heeft de gemeente meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden gekregen. Dit biedt de gemeente meer gelegenheid om naar eigen inzicht te werk te gaan en beter maatwerk te leveren. De nieuwe verantwoordelijkheden en bevoegdheden bieden de gemeente vooral de mogelijkheid om eigen keuzes te maken en eigen prioriteiten te stellen. Op het raakvlak tussen Milieu en Ruimtelijke Ontwikkeling kan de gemeente flexibeler en slagvaardiger opereren. Dit sluit aan bij de integrale, gebiedsgerichte benadering van de milieukwaliteit in de leefomgeving.

In het geluidsbeleid zijn ambities vastgesteld. Dit leidt tot de consequentie dat er woningen in de gemeente zijn waar niet aan deze ambitie wordt voldaan. Het wegnemen van deze geluidsbelasting vindt zo veel mogelijk plaats op momenten dat reconstructie – of onderhoudswerkzaamheden plaats vinden. Het geluidsbeleid heeft vooral betrekking op nieuwe situaties zoals de aanleg van nieuwe wegen en woonwijken. Voor deze ontwikkelingen gelden de vastgestelde ambities. Om deze ambities te realiseren, worden ter beperking van geluidhinder maatregelen genomen. Op gebiedsniveau kunnen geluidskwaliteit en andere aspecten van de leefomgeving zoals sociale, ruimtelijke en economische kwaliteiten, afgestemd worden.

Ter hoogte van onderhavig kruispunt heeft de gemeente conform haar geluidbeleid een ambitie van maximaal 48 dB. Hier kan van afgeweken worden tot maximaal 65 dB, mits er maatregelen zijn onderzocht. Het navolgende akoestisch onderzoek is uitgevoerd met inachtneming van het gemeentelijk geluidbeleid, waarbij verschillende maatregelen zijn onderzocht.

5.4.3 Onderzoek

Door SPA Ingenieurs is een akoestisch onderzoek⁵ uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan.

De bestaande kruising van de N839 met de Papenstraat wordt aangepast. In het kader van de Wet geluidhinder dient onderzocht te worden wat de gevolgen voor de geluidbelasting zijn voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen langs dit deel van de weg (een zogenaamd reconstructie onderzoek).

Wijziging N839

De N839 wordt ter hoogte van de kruising met de Papenstraat voorzien van extra opstelstroken. In de geluidzone van het te wijzigen gedeelte van de N839 liggen woningen en een school (De Heister 1, rekenpunten 015.1 en 015.2).

Uit de rekenresultaten volgt dat de geluidbelasting bij de geluidgevoelige bestemmingen maximaal toeneemt met 1,49 dB. Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de toename van het verkeer en gedeeltelijk door de fysieke wijzigingen.

Er is ten gevolge van de wijziging van deze weg geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Wijziging Papenstraat

De Papenstraat wordt ter hoogte van de kruising met de N839 verlegd en voorzien van een busbaan. Hierdoor is het noodzakelijk dat het bestaande geluidscherm verplaatst wordt. In de geluidzone van de Papenstraat liggen alleen woningen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat:

- de geluidbelasting toeneemt met maximaal 3,9 dB. De maximaal toegestane toename van 5 dB wordt hiermee niet overschreden. De grootste oorzaak voor de toename van de geluidbelasting is de verplaatsing van het geluidscherm in de toekomstige situatie (deze komt gedeeltelijk verder van de weg af te liggen). Hierdoor vermindert de afschermdende werking van het scherm. De toename wordt verder nog gedeeltelijk veroorzaakt door de verkeerstoename en de fysieke wijziging;
- er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij 5 woningen, namelijk aan de Viermorgen 57, 59, 73, 75 en 77.

Bronmaatregelen

Om het reconstructie-effect weg te nemen is het effect van een stiller wegdektype onderzocht. Het toepassen van een stiller wegdektype op deze locatie van de Papenstraat is niet mogelijk. Geluidreducerende wegdektypen, zoals dunne deklagen of ZOAB, zijn slecht bestand tegen het wringen van banden (optrekken, afremmen en bochten), hierdoor zijn ze niet geschikt om toe te worden gepast dichtbij snelheidsremmende obstakels, in deze situatie een kruising, een bushalte en een zijweg.

⁵ SPA Ingenieurs (2013), Wijziging kruising N839-Papenstraat in Bemmelen. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier. Rapportnummer: 20110462.R03. 15 mei 2013.

Overige bronmaatregelen

Overige bronmaatregelen zijn niet verder onderzocht, omdat deze niet gewenst zijn of niet kunnen. Het verlagen van de maximum rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur heeft een reductie van de geluidbelasting tot gevolg. De Papenstraat zou dan veranderen van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. De Papenstraat is qua verkeer een structuurdrager en deze functiewijziging is vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk.

Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidbelasting afkomstig van de Papenstraat te reduceren tot de voorkeurswaarde is het effect van het verhogen en verlengen van het bestaande (verplaatste) geluidscherm onderzocht.

De berekende geluidbelastingen met het scherm zijn weergegeven in het akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek is de lengte en hoogte van het geluidscherm weergegeven om de toename van de geluidbelasting bij de reconstructiewoningen aan de Viermorgen weg te nemen, uitgaande van SMA 0/6 als wegdektype. Door de provincie is de lengte en hoogte van het scherm aangegeven. Hieruit blijkt dat het bestaande geluidscherm in westelijke richting moet worden verlengd (tot het voetpad) en een hoogte moet hebben van 3 en 3,5 m +mv. Aan de oostzijde van de bushalte wordt een opening in het scherm voor voetgangers gerealiseerd.

De gemeente voorziet in de extra overdrachtsmaatregelen, een hoger en langer geluidsscherm. Er is daarom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en er hoeven geen hogere waarden vastgesteld te worden.

5.4.4 Conclusie

Het aspect geluid vormt, met inachtneming van voornoemde maatregelen, geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico).

Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb).

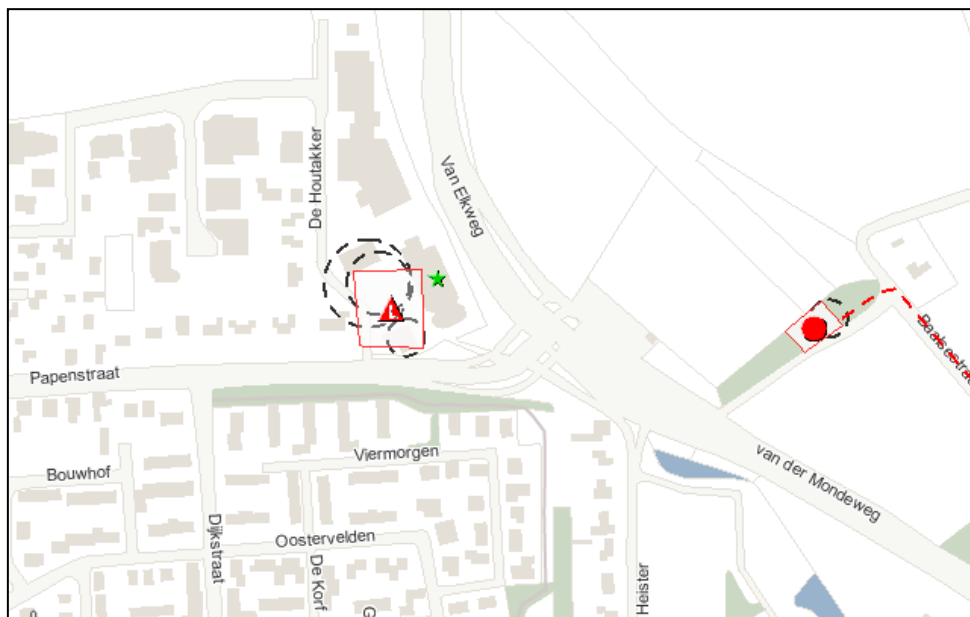
Overeenkomstig het gestelde in de Externe Veiligheidsvisie (EV-visie) van Lingewaard conformeert de gemeente Lingewaard zich aan het wettelijke kader en de circulaires voor het omgaan met de externe veiligheidsproblematiek en anticipeert op de beleidsontwikkelingen rond het transport van gevaarlijke stoffen.

5.5.2 Onderzoek

Om de haalbaarheid van het plan aan te kunnen tonen is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van stationaire en mobiele bronnen in de omgeving van het plangebied. In de navolgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

5.5.2.1 Stationaire bronnen

Op de navolgende afbeelding is een fragment van de provinciale risicokaart Gelderland opgenomen. Hieruit blijkt dat er in de omgeving van het plangebied twee stationaire bronnen zijn gelegen. Dit betreft een LPG tankstation aan de Houtakker 2 en een gas ontvang station aan de Baalsestraat ong. Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet voorziet in een nieuw (beperkt) kwetsbaar object kan een nadere beoordeling achterwege blijven.



Fragment provinciale risicokaart Gelderland

5.5.2.2 Mobiele bronnen

Provinciale weg N839

De Provinciale weg N839 is geen route die met een routeringsbesluit als een verplichte route voor vervoer van gevaarlijke stoffen is aangewezen. Er mogen daarom gevaarlijke stoffen over deze weg vervoerd worden.

Omdat de reconstructie in het plangebied geen wijziging of nieuwvestiging van (beperkt) kwetsbare mogelijk maakt vormt het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N839 geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

Buisleidingen

Ten oosten van het plangebied is de hogedrukaardgasleiding N-578-22-KR-001 gelegen. Ten noorden van het plangebied liggen 2 aardgastransportleidingen. Het aandachtsg gebied groepsrisico van deze aardgastransportleidingen ligt over het plangebied.

Omdat de reconstructie in het plangebied geen wijziging of nieuwvestiging van (beperkt) kwetsbare mogelijk maakt vormt deze hogedrukaardgasleiding geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

5.5.3 Conclusie

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

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Inleiding

Momenteel vinden er een aantal aanpassingen aan de infrastructuur van de N839 en de Papenstraat in Bemmels plaats. Langs de Provinciale weg de N839 wordt een extra rijstrook aangelegd. Deze extra rijstrook start vanaf de Rijksweg A15 en loopt door tot aan de VRI installatie ter hoogte van Bemmels. De extra rijstrook gaat na het kruispunt over in een invoegstrook om het verkeer in de richting van Haalderen weer naar één rijstrook te laten invoegen.

Op de Papenstraat in Bemmels komt een vrije busbaan van 200 meter lengte tot aan de Verkeers Regel Installatie, Papenstraat-Elkweg. Het busverkeer krijgt bij de VRI voorrang op het overige verkeer. De frequentie van voorrang verlening ligt op 4 tot 6 maal per uur.

Deze maatregelen hebben geen verkeersaantrekkende werking, daarmee blijft de autonome verkeer ontwikkeling gelijk aan 1% per jaar.

5.6.2 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de 'Wet Luchtkwaliteit 2007' van kracht geworden. De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit Europese luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen

werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. In de Wet Luchtkwaliteit 2007 zijn grenswaarden voor stikstofdioxiden (NO₂) en zwevende deeltjes PM₁₀ opgenomen.

De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit 2007' in werking zijn getreden. Voor het beoordelen van de luchtkwaliteit geldt de ministeriële regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007', Staatscourant 13 november 2007, nr. 220.

Echter, op 1 augustus 2009 is het Besluit derogatie luchtkwaliteitseisen (C2009 2560, definitief) in werking getreden. Dit houdt in dat:

- met ingang van 1 januari 2015 een jaargemiddelde grenswaarde NO₂ van 40 µg/m³ geldt. Tot die datum geldt, conform de wet Milieubeheer (bijlage 2, voorschrift 2.1a), een jaargemiddelde grenswaarde van 60 µg/m³.
- met ingang van 11 juni 2011 een jaargemiddelde grenswaarde PM₁₀ van 40 µg/m³ geldt. Bovendien geldt dan een 24-uurs gemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³, waarbij geldt dat deze laatste maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Tot die datum geldt, conform de wet Milieubeheer (bijlage 2, voorschrift 4.2), een jaargemiddelde grenswaarde van 48 µg/m³ en een 24-uurs gemiddelde grenswaarde van 75 µg/m³, waarbij geldt dat deze laatste maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Voor de beoordeling of in 2011 wordt voldaan aan de grenswaarde voor het jaargemiddelde wordt geheel 2011 getoetst aan de verhoogde grenswaarde van 48 µg/m³.

Voor PM₁₀ mag voor het aandeel van nature aanwezige zeezoutdeeltjes in de lucht een plaats afhankelijke correctie worden toegepast. Het aandeel zeezout in de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ varieert van circa 7 µg/m³ langs de westkust tot circa 3 µg/m³ in het oostelijke deel van Nederland. Voor Doetinchem bedraagt de wettelijke zeezoutcorrectie 3 µg/m³. Bovendien mag in het kader van de zeezoutcorrectie het aantal etmalen met een overschrijding van de 24-uurs gemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³, met 6 worden verminderd alvorens te toetsen.

Voor wat betreft fijn stof PM_{2,5} geldt vanaf 2015 een grenswaarde van 25 µg/m³. Tot 2015 geldt dit niveau als richtwaarde.

5.6.3 Luchtkwaliteit

Jaarlijks vindt er een doorrekening plaats van de lokale luchtkwaliteit langs een selectie van wegen. Deze doorrekening is gebaseerd op de gegevens van het voorgaande jaar. Recentelijk zijn de luchtkwaliteit concentraties over het jaar 2011 opgeleverd. Niet alle wegen worden doorgerekend zo is er dus wel een doorrekening van de Provinciale weg de N839 en niet van de gemeentelijke weg de Papestraat. De gegevens worden gebaseerd op meerdere parameters, een van de parameters is de verkeersintensiteit en de samenstelling van het verkeer. Op het wegvak van de N839 tussen de Rijksweg en de kruising met de Papestraat varieert de berekende lokale luchtkwaliteit voor stikstofdioxide van 27.3 – 31 mg/m³. De fijn stof concentratie, PM₁₀, ligt rond de 26,4 mg/m³ jaargemiddeld. Dat houdt in dat er voor beide stoffen er geen overschrijdingen zijn van de bandbreedte of grenswaarde. Gezien de hoogte van de con-

concentraties en het aantal verkeersbewegingen op de Papenstraat lager liggen, is het aannemelijk dat de Papenstraat in een vergelijkbare orde van grote ligt. Mogelijk dat de bebouwing langs de weg de concentratie enigszins negatief beïnvloed, maar dat weer teniet gedaan door de lagere intensiteiten.

5.6.4 Invloed weg aanpassingen

De invloed van de aanpassingen aan de N839 op de lokale luchtkwaliteit zal gunstig zijn. Door de extra rijbaan is er sprake van een betere doorstroming van het verkeer. Dit heeft een positieve invloed op de lokale concentraties.

In de Papenstraat zal ook de busbaan voor een betere doorstroming zorgen. Tenslotte kan het gangbare verkeer ter hoogte van de VRI sneller weggewerkt worden. De momenten dat de bus, 6 maal per uur, voorrang krijgt op het overige verkeer weegt niet op tegen de voormalige wachttijd. Deze zal vermoedelijk langer zijn geweest. Ook hier zal er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden.

Gezien de huidige concentraties, de “minimale” weg aanpassingen met geen invloed op de autonome verkeersontwikkeling, kan men concluderen dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen zal er eerder een lichte verbetering optreden in de lokale luchtkwaliteit.

5.6.5 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

5.7 Water

5.7.1 Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan 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.

5.7.2 Provinciaal beleid

Waterplan Gelderland 2010-2015

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 besluitgebied heeft op grond van het Waterplan de functie stedelijk gebied. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn in stedelijk gebied gericht op:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van de riolering van (diepe) drainage en instromend grond- en oppervlaktewater;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten en hemelwateruitlaten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling;
- het realiseren van de basiskwaliteit voor oppervlaktewater.

5.7.3 Regionaal beleid

Beleid Waterschap Rivierenland - Waterbeheersplan 2010-2015

Het beleid uit het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Rivierenland is erop 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 de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfilteerd te worden in de bodem of anderszins via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater.

5.7.4 Situatie plangebied

Keur

Het Waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving. Deze regelgeving is bedoeld om watergangen, wateren, onderhoudspaden, kaden en dijken te beschermen tegen beschadiging. Volgens de Keur van het waterschap mogen in de beschermingszones langs watergangen geen obstakels worden aangebracht die het uitvoeren van het onderhoud kunnen belemmeren of de stabiliteit van de oevers kunnen aantasten.

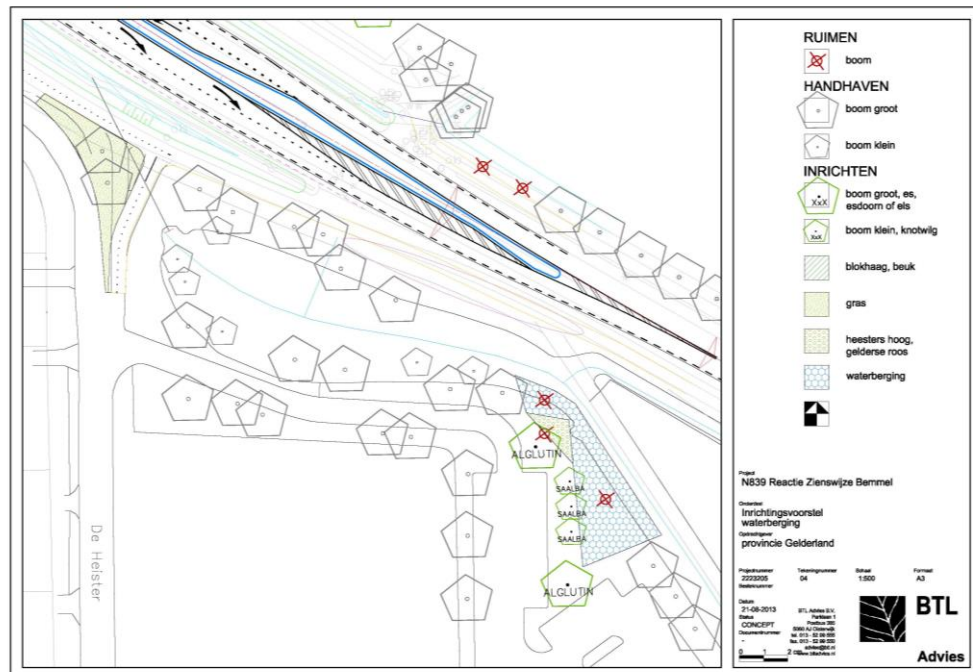
Beschrijving van het waterhuishoudkundige situatie

In de bestaande situatie is reeds sprake van grotendeels verhard terrein. In het zuidoosten van het plangebied is een watervoerend element aanwezig.

Door de reconstructie van de kruising neemt de verharding toe. Vanuit het waterschap wordt compenserende waterberging geëist voor de toename van verhard oppervlak en te dempen watergang. In het plangebied worden maatregelen getroffen (realiseren van extra waterberging) om te kunnen voldoen aan de eisen voor compensatie van de waterberging.

Onderstaand is berekend hoeveel extra waterberging nodig is voor de toename van aan het verharde oppervlak ten gevolge van de reconstructie van de kruising. Het verharde oppervlak neemt toe met 3.588 m². Voor het buitengebied geldt er een compenserende vrijstelling van 1.500 m². Dit betekent dat er in totaal 2088 m² verhard oppervlak gecompenseerd moet worden.

De benodigde oppervlakte van de waterberging bedraagt $(2088 \times 0.0436) / 0.30 = 304$ m². Deze benodigde waterberging wordt gerealiseerd aansluitend aan de bestaande A-watergang aan de zuidoostzijde van het plangebied. Hier is maximaal 355 m² water oppervlak beschikbaar.



locatie extra waterberging (lichtblauw)

Hemelwater afkomstig van het wegdek mag niet op de riolering worden geloosd. Het hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem en/of wordt op de aanwezige berm-sloten geloosd.

5.7.5 Conclusie

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

6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

6.1.1 *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:

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

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

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken, 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 de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijk Verordening, de Wet milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijke beleid.

6.1.2 *Over bestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de regels zijn opgenomen. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen met behulp van een aanduiding nader worden ingevuld. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding is 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.

6.1.3 *Hoofdstukopbouw van de regels*

De regels zijn verdeeld over drie hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifiek ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de toegestane functies. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. bevat een aantal algemene regels zoals een anti-dubbeltelbepaling.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6.1.4 *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...'.

6.2 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.

Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hierboven is beschreven. Tevens is aangesloten bij de meest actuele landelijke standaard voor de regels en de verbeelding, te weten de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008.

Het doel van dit bestemmingsplan is het beheer van de bestaande ruimtelijke situatie in het plangebied met ruimte voor kleine ontwikkelingen (via wijzigingsbevoegdheden). Verwezen wordt korthedshalve hier naar hoofdstuk 4 van deze toelichting voor een beschrijving van het plan.

6.3 Bestemmingen

Het voorliggende bestemmingsplan kent de bestemmingen Verkeer en Water, alsmede de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'.

Binnen de bestemming Verkeer zijn de functies wegen en straten, wandel- en fietspaden toegestaan met een functie zowel gericht op verblijf als op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Tevens zijn de gronden met deze bestemming bestemd voor parkeer-, groen- en speelvoorzieningen alsmede bermen. Daarnaast zijn waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen toegestaan. Ten slotte is een geluidsscherm toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm'.

Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijn toegestaan, alsmede gebouwen ten dienste van openbare nutsvoorzieningen.

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde bedraagt maximaal 10 m, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van geluidsschermen 4 m bedraagt. De bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen is maximaal 3 m. Tevens geldt een maximale inhoud van 50 m³.

De bestemming Water is opgenomen ter plaatse van de A-watergangen. Ten behoeve van de onderhoudsstrook welke vrij moet blijven van obstakels is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' opgenomen. Daarbij is het mogelijk dat de hoofdwatergang niet zichtbaar is, maar onderduikerd. De dubbelbestemming zorgt ervoor dat de instandhouding van de hoofdwatergang is gewaarborgd.

7 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien, het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De maatregelen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn onderdeel van de bestuurlijke overeenkomst tussen de provincie Gelderland en de gemeente Lingewaard over de vervanging van de verkeersregelininstallatie en de opwaardering van de haltevoorzieningen met de aanleg van een busbaan. Voor de uitvoering van het plan is budget beschikbaar bij de provincie en bij de gemeente. Een deel van de kosten zijn gedekt door een financiële bijdrage van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Het vaststellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer noodzakelijk.

8 Overleg en inspraak

8.1 Informatieavond

In het kader van de procedure is op 26 februari 2013 een inloopavond georganiseerd. Hierbij is het ontwerp van de reconstructie gepresenteerd aan omwonenden. Om tegemoet te komen aan de ingekomen reacties zijn enkele aanpassingen aan het eerder gepresenteerde geluidsschermbaan gedaan. Zo is ter hoogte van de woningen Viermorgen 73, 75 en 77 het fietspad achter het geluidsschermbaan (gezien vanaf de woningen) komen te liggen. In de reactienota welke als bijlage bij dit plan is gevoegd zijn de reacties samengevat en van een beantwoording voorzien.

8.2 Overleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het bestemmingsplan toegezonden aan het Waterschap Rivierenland. Het waterschap heeft te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het plan.

Overigens zijn de uitgangspunten voor onderhavig bestemmingsplan opgesteld onder andere in samenwerking met het Waterschap Rivierenland.

8.3 Zienswijzen

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan Bommel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat met ingang van 23 mei 2013 gedurende zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn is één zienswijze binnengekomen, ondertekend door meerdere reclamanten.

Voor een samenvatting van de zienswijze en een weergave van de gemeentelijke reactie wordt verwezen naar de Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen ontwerpbestemmingsplan Bommel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat. In deze nota is tevens een overzicht van de ambtshalve wijzigingen opgenomen.