

Bestemmingsplan "Huissen, Nielant - Ir.Molsweg"
Gemeente Lingewaard



Bestemmingsplan "Huissen, Nielant - Ir.Molsweg"

Gemeente Lingewaard

Rapportnummer: 211X03382.052721_1

Datum: 15 april 2010

Contactpersoon opdrachtgever: Mevrouw E. Weijde

Projectteam BRO: Wim de Ruiter

Concept: juli 2009

Voorontwerp: september 2009

Ontwerp: januari 2010

Vaststelling: 22 april 2010

Trefwoorden: -

Beknopte inhoud: -

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplannen	3
1.4 Leeswijzer	4

DEEL A – DE VISIE

2. PLANBESCHRIJVING	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten	7

3. JURIDISCHE PLANOPZET	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Systematiek	13
3.2.1 Inleidende regels	13
3.2.2 Bestemmingsregels	14
3.2.3 Algemene regels	14
3.2.4 Overgangs- en slotregels	15
3.3 Systematiek per bestemming	15

DEEL B – VERANTWOORDING

4. BELEIDSKADER	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Rijksbeleid	21
4.3 Provinciaal beleid en regionaal beleid	22

5. ONDERZOEK EN VERANTWOORDING	27
5.1 Inleiding	27
5.2 Verkeer	27
5.3 Luchtkwaliteit- en akoestisch onderzoek	28
5.4 Externe veiligheid	30
5.5 Bodemkwaliteit	34
5.6 Archeologie	35
5.7 Waterhuishouding	37
5.8 Grondwaterbeschermingsgebied	43
5.9 Natuur	44
5.9.1 Beleid	44
5.9.2 Onderzoek	45
 6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	 53
 7. INSPRAAK EN OVERLEG	 55
7.1 Inleiding	55
7.2 Overleg burgers	55
7.3 Overleg	57

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft het voornemen om met de betrokken gemeenten een Hoogwaardige Openbaar vervoer (HOV) as te realiseren tussen Arnhem en Nijmegen, via Huissen en Bemmelen. Vooruitlopend hierop wil de stadsregio knelpunten op de huidige openbaar vervoer route aanpakken en zo nodig dienstregelingen aanpassen zodat de huidige route de kwaliteit van hoogwaardig benadert.

Uit een inventarisatie van de stadregio blijkt, dat onder andere de Ir. Molsweg vanaf de Nielant richting Arnhem een knelpunt is in alle varianten van een HOV route. De ontsluiting van het verkeer vormt in de ochtend en avondspits een probleem voor zowel het openbaar vervoer als voor het gemotoriseerd verkeer. Het probleem voor het openbaar vervoer op de Ir. Molsweg wordt mede veroorzaakt door het gegeven dat de OV route niet vrijliggend is en dat de bus daardoor in dezelfde file staat als de auto. Daarnaast maken alle verkeersstromen (richting Arnhem zuid, Pleij-route richting A12, Pleij-route richting Nijmegen) gebruik van één rijstrook, waardoor een aantal voertuigen “voor niets” in de file staat: de afslag verderop is namelijk vrij.

Om het knelpunt op de Ir. Molsweg (gedeeltelijk) op te lossen, de doorstroming van verkeer te bevorderen en de openbaar vervoer route via de Ir. Molsweg hoogwaardig te maken, bestaat het voornemen het openbaar vervoer te scheiden van het overige verkeer door het aanleggen van een vrij liggende openbaar vervoersbaan evenwijdig aan de Ir. Molsweg. De openbaar vervoer route loopt dan niet meer via de Ir. Molsweg, maar loopt via de Oude Huissenseweg en Huissensestraat richting het centrum van Arnhem. De kwaliteit van de OV route verbetert hierdoor aanzienlijk.

Daarnaast bestaat het voornemen de wegvakken Nielant en Ir. Molsweg (tot aan de aansluitingen van de Pleijweg) te reconstrueren. Voor de Nielant houdt dit in, dat vanaf de kruising met de Silo vrijwel meteen de busbaan tussen de twee rijstroken wordt ingelegd. Het wegprofiel wordt hierdoor verbreed. De Ir. Molsweg krijgt van de rotonde Ir. Molsweg/Nielant tot aan de aansluiting van de Pleijweg een extra rijstrook. De rotonde krijgt eveneens een extra rijstrook en wel ten behoeve van het verkeer vanuit Huissen richting Arnhem. Tevens wordt bij de rotonde een vrije rechtsaf gecreëerd voor verkeer komende vanaf de Pleijweg de Nielant op.

Teneinde al deze maatregelen te kunnen realiseren moeten de bestemmingsplannen van zowel de gemeente Arnhem als van de gemeente Lingewaard worden herzien. Dit bestemmingsplan ziet op het Lingewaardse grondgebied.



A		C		D		E		F		G		H		I		J		K		L		M		N		O		P		Q		R		S		T		U		V		W		X		Y		Z		AA		AB		AC		AD		AE		AF		AG		AH		AI		AJ		AK		AL		AM		AN		AO		AP		AQ		AR		AS		AT		AU		AV		AW		AX		AY		AZ		BA		BB		BC		BD		BE		BF		BG		BH		BI		BJ		BK		BL		BM		BN		BO		BP		BQ		BR		BS		BT		BU		BV		BW		BX		BY		BZ		CA		CB		CC		CD		CE		CF		CG		CH		CI		CJ		CK		CL		CM		CN		CO		CP		CQ		CR		CS		CT		CU		CV		CW		CX		CY		CZ		DA		DB		DC		DD		DE		DF		DG		DH		DI		DJ		DK		DL		DM		DN		DO		DP		DQ		DR		DS		DT		DU		DV		DW		DX		DY		DZ		EA		EB		EC		ED		EE		EF		EG		EH		EI		EJ		EK		EL		EM		EN		EO		EP		EQ		ER		ES		ET		EU		EV		EW		EX		EY		EZ		FA		FB		FC		FD		FE		FF		FG		FH		FI		FJ		FK		FL		FM		FN		FO		FP		FQ		FR		FS		FT		FU		FV		FW		FX		FY		FZ		GA		GB		GC		GD		GE		GF		GG		GH		GI		GJ		GK		GL		GM		GN		GO		GP		GQ		GR		GS		GT		GU		GV		GW		GX		GY		GZ		HA		HB		HC		HD		HE		HF		HG		HH		HI		HJ		HK		HL		HM		HN		HO		HP		HQ		HR		HS		HT		HU		HV		HW		HX		HY		HZ		IA		IB		IC		ID		IE		IF		IG		IH		IJ		IK		IL		IM		IN		IO		IP		IQ		IR		IS		IT		IU		IV		IW		IX		IY		IZ		JA		JB		JC		JD		JE		JF		JG		JH		JI		JJ		JK		JL		JM		JN		JO		JP		JQ		JR		JS		JT		JU		JV		JW		JX		JY		JZ		KA		KB		KC		KD		KE		KF		KG		KH		KI		KJ		KK		KL		KM		KN		KO		KP		KQ		KR		KS		KT		KU		KV		KW		KX		KY		KZ		LA		LB		LC		LD		LE		LF		LG		LH		LI		LJ		LK		LL		LM		LN		LO		LP		LQ		LR		LS		LT		LU		LV		LW		LX		LY		LZ		MA		MB		MC		MD		ME		MF		MG		MH		MI		MJ		MK		ML		MN		MO		MP		MQ		MR		MS		MT		MU		MV		MW		MX		MY		MZ		NA		NB		NC		ND		NE		NF		NG		NH		NI		NJ		NK		NL		NM		NN		NO		NP		NQ		NR		NS		NT		NU		NV		NW		NX		NY		NZ		OA		OB		OC		OD		OE		OF		OG		OH		OI		OJ		OK		OL		OM		ON		OO		OP		OQ		OR	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De nieuw aan te leggen busbaan ligt op grondgebied van de gemeenten Lingewaard en Arnhem. In Lingewaard wordt de openbaar vervoer route aangepast vanaf de Nielant, waar na de kruising Silo en Grevenveld de weg wordt verbreed door het invoegen van een busbaan. Vervolgens wordt de rotonde Nielant/Ir. Molsweg aangepast en loopt de nieuwe vrijliggende busbaan ten zuiden van de Ir. Molsweg. Ter hoogte van de gemeentegrens Lingewaard-Arnhem buigt de busbaan af in zuidelijke richting en sluit deze aan op de Oude Huissenseweg. De Ir. Molsweg wordt vanaf de rotonde Nielant- Ir. Molsweg gereconstrueerd.

De zogenoemde vliegerweide die grenst aan de Ir. Molsweg is tevens opgenomen binnen het plangebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Buitengebied

De aan te leggen busbaan is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied van de v.m. gemeente Huissen, vastgesteld 14 november 1979, goedgekeurd en onherroepelijk geworden op 29 december 1980.

Het nieuwe tracé van de Ir. Molsweg (inclusief busbaan) is in het bestemmingsplan Buitengebied bestemd tot Dijken met waterkerende functie en tot recreatieve doeleinden/stedelijk groen. Het nieuwe tracé past niet binnen het op de verbeelding aangegeven wegprofiel van de bestemming Dijken met waterkerende functie en is bovendien in strijd met de bestemming recreatieve doeleinden/stedelijk groen.

Bestemmingsplan Pleybrug

Daarnaast ligt het plangebied in het geldende bestemmingsplan Pleijburg, vastgesteld 9 juni 1982, goedgekeurd 27 juni 1983 en onherroepelijk geworden 19 oktober 1985. De bestemming in dit plan is dezelfde als in het bestemmingsplan Buitengebied.

Bestemmingsplan Zilverkamp, 1^e en 2^e fase.

Het bestemmingsplan Zilverkamp 1^e en 2^e fase, vastgesteld 9 november 1988, goedgekeurd en onherroepelijk geworden op 26 juni 1989.

Het nieuwe tracé Ir. Molsweg, rotonde en het tracé Nielant is voor zover het is gelegen in het bestemmingsplan Zilverkamp 1^e en 2^e fase bestemd tot verkeersdoeleinden en openbaar groen en waterpartijen. Ook hier geldt, dat het nieuwe wegtracé niet past binnen het wegprofiel en strijdig is met de bestemming openbaar groen en waterpartijen.

Om de aanleg van de busbaan en de aanpassing van het wegtracé mogelijk te maken moeten deze bestemmingsplannen worden herzien.

1.4 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan bestaat uit twee delen.

Deel A- Visie

Deel A geeft de visie op het gebied weer en vormt de kern van de toelichting. In dit deel wordt de ruimtelijk functionele en juridische vormgeving in woord en beeld beschreven. Anders gezegd, in deel A wordt antwoord gegeven op de vraag “wat gaat er gebeuren in het plangebied” (hoofdstuk 2 ruimtelijke visie) en “hoe gaat dat gebeuren” (hoofdstuk 3 juridische visie).

Deel B – Verantwoording

Plandeel B geeft de achtergronden, toelichting en motovatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk geleid tot de uitgewerkte planopzet. In dit planonderdeel worden onder meer het beleidskader, de huidige situatie, de milieu-, natuur-, water en bodemaspecten en de economische uitvoerbaarheid uiteengezet.

DEEL A – DE VISIE

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de nieuwe HOV-busbaan en van de te reconstrueren Ir. Molsweg. Hoewel dit bestemmingsplan alleen ziet op de ontwikkelingen die plaatsvinden op Lingewaards grondgebied is voor het volledige beeld het gehele tracé van HOV-busbaan en de Ir. Molsweg beschreven.

2.2 Ruimtelijke en functionele aspecten



Tracé van de nieuwe busbaan vanaf de Oude Huissenseweg in Arnhem tot aan de Nielant in Huissen

HOV route

Tracé

In het ontwerp is gekozen om de busbaan te bundelen met de Ir. Molsweg om versnippering van het landschap zoveel mogelijk te beperken. Bij het eerste deel van de busbaan is dit echter niet mogelijk. De flauwe bocht die de busbaan maakt vanaf huisnummer 2 op de Oude Huissenseweg doorsnijdt het bestaande landschap. Vervolgens loopt de busbaan parallel aan de Ir. Molsweg om ter hoogte van de rotonde op de Ir. Molsweg aan te takken op de Nielant.

Het tracé van de busbaan is in totaal ongeveer 800 meter lang en ligt voor ongeveer 700 meter op het grondgebied van de gemeente Lingewaard en voor ongeveer 100 meter op Arnhems grondgebied. De busbaan heeft een breedte van 8,8 meter. Het totale oppervlak bedraagt daarmee ongeveer 7040 m², waarvan 880 m² op het grondgebied van Arnhem.

De Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding start op de bestaande Oude Huissenseweg. Hier wordt gebruik gemaakt van de bestaande verharding.

Ter plaatste van de fietstunnel onder de toerit van de N325 start de nieuw te maken HOV verbinding. Hier wordt een betonnen bussluis toegepast. De HOV verbinding betreft een (ongewapend) betonnen busbaan met een totale breedte van 8,40 meter. Na de aansluiting op de Huissenseweg loopt de HOV verbinding met een bocht richting de Ir. Molsweg. Deze bocht wordt ten opzicht van het bestaande maaiveld verlaagd, in een insnijding, aangelegd. Langs de insnijding worden taluds van 1:3 toegepast. Naast de oude Huissenseweg wordt een droge sloot/ wadi toegepast om het hemelwater te bergen en in de ondergrond te infiltreren.

Vervolgens wordt de HOV verbinding parallel aan de Ir. Molsweg in de Vliegerweide aangelegd. De busbaan wordt ten opzichte van het bestaande maaiveld circa 80 cm boven maaiveld aangelegd, aansluitend op het bestaande talud van de Ir. Molsweg. De as van de HOV verbinding ligt op +13,71 m NAP. Naast de betonnen HOV verbinding wordt een zaksloot aangelegd. De HOV verbinding wordt 'op-1-oor' aangelegd, afwaterend naar de zaksloot tussen de Ir. Molsweg en de HOV verbinding.

Hierna loopt de HOV verbinding richting de Nielant. Allereerst wordt de bestaande Oude Huissensedijk gekruist. De HOV verbinding verloopt hier naar het bestaande maaiveld, te weten +14,31 m NAP. Het bestaande fietspad en de Oude Huissensedijk worden verwijderd en de HOV verbinding sluit met een scherpe bocht (straal = 50 meter) aan op de Nielant. Net voor de aansluiting wordt wederom een bussluis toegepast.

Vanaf het kruispunt Nielant/Silo is er voor de HOV verbinding een aparte busstrook tot aan de aansluiting op de HOV verbinding.

Inrichting busbaan

De busbaan zal verlicht worden met lichtmasten die in de berm van de busbaan worden opgericht. Het exclusieve karakter van de busbaan zal gegarandeerd worden door het toepassen van bussluizen aan het begin en het eind van de busbaan. Wanneer in de toekomst een trolleylijn doorgetrokken zou worden naar Huissen, kan de busbaan getrolleyficeerd worden door het aanleggen van een bovenleiding.

Inrichting omgeving busbaan

Het gebied heeft door de aanwezigheid van de waterkering van de Nederrijn een afwisselende maaiveldhoogte. Om dit hoogteverschil te overbruggen zal grondverzet moeten plaatsvinden. De flauwe bocht vanaf de Oude Huissenseweg tot aan de Ir. Molsweg zal ten opzichte van het huidige maaiveld verlaagd, in een insnijding aangelegd worden. Langs de insnijding worden taluds van 1:3 toegepast. Om het hemelwater te bergen en in de ondergrond te kunnen laten infiltreren worden wadi's of droge sloten toegepast. Het tracé van de busbaan langs de Ir. Molsweg wordt 80 cm boven het bestaande maaiveld aangelegd, aansluitend op het bestaande talud van de Ir. Molsweg.

Verbreding Ir. Molsweg

Huidige situatie

Vanaf de afrit van de N325 is er een VRI met een aparte regeling voor de richting Huissen via de Ir. Molsweg. Vanaf deze VRI ligt er een enkelbaans rijbaan tot aan rotonde Nielant. Voor de rotonde is er een fietsoversteek via de middengeleider vanaf Oude Huissenseweg. Vervolgens ligt er een enkelstrooks rotonde met drie afslagen. Aan de noordzijde van de rotonde wordt het fietspad afgeschermd door een geleidebarrier. Het busvervoer heeft geen aparte regeling en rijdt 'gewoon' mee met het normale verkeer.

Na de afslag vanaf de rotonde richting Nielant is er eerst een fietsoversteek via de middengeleider. De Nielant bestaat uit een enkelbaans weg met aan beide zijden een enkelstrooks fietspad. Vervolgens is er een gelijkvloerse kruising bij de Nielant/Silo. Hier staat ook een infohaven met infobord.

De Ir. Molsweg is een enkelbaans weg tussen de rotonde Nielant en de N325. Met een aparte uitvoeger voor de afslag N325 richting A12.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt de uitvoeger vanaf de N325 gereconstrueerd en buiten de VRI regeling gelegd. Op deze manier is er een vrije toerit naar de Ir.

Molsweg. Na de aparte uitvoeger is er een invoegstrook over een lengte van 220 meter, rijbaanbreedte 3.65 meter

Halverwege de Ir. Molsweg is er een nieuwe infohaven met infobord gesitueerd. Voor de rotonde is er een aparte uitvoegstrook, lengte 265 meter, met daarna een extra rijstrook (bypass) langs de rotonde richting Nielant. Deze bypass voegt in op de Nielant net na de rotonde en voor de aansluiting van de HOV baan.

Op de Nielant is vanaf het kruispunt Nielant/Silo tot de rotonde Nielant een aparte busbaan gelegen. Aan beide zijden van de Nielant wordt bovendien een tweezijdig fietspad aangelegd met een oversteek op het kruispunt Nielant/Silo. De fietspaden worden afgeschermd van de rijbanen door middel van scheidingshekken. De kruising Nielant/Silo wordt gereconstrueerd en verhoogd uitgevoerd. In de middengeleiders zijn fiets- en voetgangersoversteken gelegen. Om eenheid met de rest van de Nielant te creëren worden de middengeleiders in geel beton uitgevoerd.

Vanaf centrum van Huissen naar de rotonde Nielant worden over een lengte van 105 meter een extra invoeger aangelegd. De rotonde wordt verbreed met een bypass langs de Noordzijde van de rotonde voor het doorgaande verkeer naar de N325. De bestaande rijbaan en nieuwe bypass van de rotonde wordt gescheiden door middel van overrijdbare scheidingsbanden.

Vanaf de rotonde richting de aansluiting op de N325 wordt de Molsweg verbreed naar een tweebaansweg. Er is geen aparte uitvoegstrook richting de VRI. De bestaande VRI regeling blijft gehandhaafd.

Landschappelijke uitgangspunten

Het uitgangspunt in het landschappelijk ontwerp vormt het behouden en de versterking van de landschappelijke kernkwaliteiten. Deze zijn:

- de gave gradiënten van kom-oeverwal-uiterwaard-rivier en de dynamiek van de rivieren;
- een overwegend open landschap met in de kom afwisseling van weidebouw;
- oude strangen en kleiputten met ooibos,
- vrij uitzicht vanaf de dijk over het binnendijkse landschap.

Vanwege de landschappelijke kwaliteit en de ecologische functie van het gebied wordt de omgeving van de busbaan zodanig ingericht dat de landschappelijke en ecologische diversiteit van het gebied vergroot wordt.

Context

Het gebied maakt deel uit van het natuurgebied Gelderse Poort en van de EHS en heeft mogelijk de potentie een ecologische stapsteen te worden tussen de Rijn en de Linge indien de juiste compenserende maatregelen worden getroffen. Daarnaast sluit het gebied via park Holthuizen en het Zeegbos aan op het te ontwikkelen park

Lingezegen en grenst het gebied aan het door de provincie aangewezen waardevol Landschap Ooijpolder en Rijnstrangen.

Het plangebied maakte voor de aanleg van de Ir. Molsweg en de Pleijweg deel uit van een groot uiterwaardengebied van de Nederrijn, de Huissensche Waarden genaamd. Na aanleg van de Ir. Molsweg en de Pleijweg werd dit gebied definitief afgesneden van de uiterwaarden, een van oorsprong nat gebied. Daarbij werd de oude dijk afgesneden en doorbroken. Deze oude dijk is nog in het landschap terug te vinden en loopt vanaf wijkboerderij 't Duifje in noordoostelijke richting (zie figuur 9).

Het uitgangspunt in de landschappelijke inrichting vormt het behoud en de versterking van de landschappelijke kernkwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn de oude dijk en het open karakter van het gebied. Er is bovendien beoordeeld of het gebied ontwikkeld kan worden tot een ecologische stapsteen uitgaande van het model Rietzanger. Bij een dergelijke ontwikkeling zou het gebied gevormd moeten worden naar natte natuur. Echter het gebied, voor zover het op Lingwaards grondgebied ligt, betreft een voormalige stortplaats en gelet hierop is het door de bodemgesteldheid niet mogelijk het gebied om te vormen.

Om toch te komen tot een goede landschappelijke en ecologische verantwoorde inrichting zullen de volgende ingrepen worden gedaan:

- de busbaan zal op het traject vanaf de flauwe bocht tot aan de Ir. Molsweg in Huissen ten opzichte van het huidige maaiveld worden verlaagd, in een lichte insnijding worden aangelegd. Op deze wijze wordt het asfalt door het groengebied zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken;
- de oude dijk wordt zoveel mogelijk in oude vorm hersteld en het grondlichaam wordt weer goed zichtbaar in het landschap, zodat een stukje cultuurhistorie weer beter leesbaar wordt;
- het 'eindpunt' van de dijk wordt goed vormgegeven als doorsnijding; dit vormt een ontwerpopgave op zich (hier wordt de doorsnijding van de dijk namelijk letterlijk ervaren), bijvoorbeeld d.m.v. een kunstwerk dat deze doorsnijding benadrukt;
- het verloop van de oude dijk wordt extra benadrukt door middel van knotwilgen op de dijk, de bestaande knotwilgen vormen de inspiratiebron;
- de busbaan parallel aan de Ir. Molsweg wordt gecamoufleerd met plukken gebiedseigen struweelbeplanting, (kornoelje/sleedoorn/meidoorn);
- bestaande bomen worden in het gebied zoveel als mogelijk gehandhaafd;
- zoom van taludbeplanting wordt versterkt en doorgezet tot aan de Ir. Molsweg;
- een nieuwe groep grijze populieren wordt aangeplant in het grasland tussen busbaan en Ir. Molsweg en vormt een beeldbepalende groep bomen, passend in het gebied (als referentie geldt de fraaie groep bestaande bomen nabij de rotonde in Huissen).

Bovenstaande maatregelen zijn hierna verbeeld. Waarbij wordt opgemerkt, dat zoals hiervoor is gesteld het niet mogelijk is op Lingewaards grondgebied een moerasig gebied te ontwikkelen.



3. JURIDISCHE PLANOPZET

3.1 Algemeen

De in deze toelichting beschreven planopzet is juridisch-planologisch vertaald in een bestemmingsregeling, die bindend is voor overheid en burgers. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels en is voorzien van een toelichting. De regels en verbeelding vormen het juridisch bindende deel, terwijl de toelichting geen juridische binding heeft, maar moet worden beschouwd als handvat voor de uitleg en de onderbouwing van de opgenomen bestemmingen.

De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een rol voor toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

3.2 Systematiek

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet.

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de SVBP2008. Voor de inhoudelijke systematiek is aangesloten op het geactualiseerde handboek bestemmingsplannen van de gemeente Lingewaard.

Hieronder wordt de systematiek, opbouw en indeling van de regels kort toegelicht.

3.2.1 Inleidende regels

Begrippen

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten:

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

3.2.2 Bestemmingsregels

In het tweede hoofdstuk komen de bestemmingen aan de orde.

De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

- *bestemmingsomschrijving*: de omschrijving van de doeleinden. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.
- *bouwregels*: in de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de verbeelding;
- *specifieke gebruiksregels*: in dit onderdeel is aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de in de bestemmingsomschrijving genoemde doeleinden;

3.2.3 Algemene regels

- *Anti-dubbeltelbepaling*: deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld;
- *Algemene bouwregels*: deze bepaling bevat algemene regels omtrent ondergronds bouwen en regelt verder op welke onderwerpen de bouwverordening een aanvullende werking heeft.
- *Algemene wijzigingsregels*: in deze bepaling is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven het plan te wijzigen. Het gaat hier om wijzigingsbevoegdheden met een algemene strekking. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven;
- *Algemene procedureregels*: in deze bepaling staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij de voorbereiding van het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid.

3.2.4 Overgangs- en slotregels

- *Overgangsrecht:* bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een bouwvergunning kan worden verleend. Burgemeester en wethouders kunnen in beginsel dus nog gewoon gebruik maken van hun handhavingsbevoegdheid;
Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan mag eveneens worden voortgezet;
- *Slotregel:* deze bepaling geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

3.3 Systematiek per bestemming

Het plan kent in meerdere bestemmingen. Deze worden hieronder kort toegelicht.

De bestemming 'Groen'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor Groen aangewezen grond is o.a. bedoeld voor groenvoorzieningen, water(lopen), waterberging, natuur en landschapswaarden.

-bouwmogelijkheden-

Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

De bestemming 'Recreatie'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor 'Recreatie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het uitoefenen van activiteiten gericht op dagrecreatie en voor natuur- en landschapswaarden.

-bouwmogelijkheden-

Er mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 3 meter. De maximale oppervlakte van nutsvoorzieningen bedraagt 25 m².

De bestemming 'Verkeer'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor Verkeer aangewezen grond is bedoeld voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk en verkeersfunctie. Ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoer' zijn de gronden bestemd voor een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding. De inrichting moet plaatsvinden conform de op de verbeelding aangegeven dwarsprofielen. Daarnaast zijn binnen de bestemming o.a. groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen toegestaan.

-bouwmogelijkheden-

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken maximaal 6 m¹ mag bedragen, met uitzondering van kunstwerken.

De bestemming 'Leiding - Riool'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor 'Leiding – Riool' aangewezen gronden zijn primair bedoeld voor het onderhoud, instandhouding en bescherming van de in het plangebied aanwezige rioolpersleiding.

-bouwmogelijkheden-

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd na een ontheffing van de bouwregels. Werken en werkzaamheden zijn alleen toegestaan na het verlenen van aanlegvergunning.

De bestemming 'Waarde - Archeologie'

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

Er is daartoe een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Omdat de gronden onder de weg en de HOV-verbinding al voldoende zijn onderzocht hebben deze geen dubbelbestemming gekregen.

Omdat de bouwmogelijkheden zeer gering zijn (in ieder geval minder dan 30 m²) is het niet nodig om een bouwverbod op te nemen. Immers volgens het gemeentelijke archeologiebeleid is alleen archeologisch onderzoek noodzakelijk als een bouwwerk groter is dan 30 m².

De bestemming 'Waterstaat - Waterkering'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor 'Waterstaat – Waterkering' aangewezen gronden zijn primair bedoeld voor het onderhoud, instandhouding en bescherming van de in het plangebied aanwezige primaire waterkerende dijk.

-bouwmogelijkheden-

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd na een ontheffing van de bouwregels. Werken en werkzaamheden zijn alleen toegestaan na het verlenen van aanlegvergunning. Een uitzondering hierop geldt voor werken en werkzaamheden, die betrekking hebben op de aanleg van de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding en de reconstructie van de Ir. Molsweg. Immers hiervoor zijn al afspraken gemaakt met het Waterschap.

De bestemming 'Waterstaat – Grondwaterbeschermingsgebied'

-gebruiksmogelijkheden-

De voor 'Waterstaat – Grondwaterbeschermingsgebied' aangewezen gronden zijn primair bedoeld voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit.

-bouwmogelijkheden-

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd na een ontheffing van de bouwregels. Werken en werkzaamheden zijn alleen toegestaan na het verlenen van aanlegvergunning. Een uitzondering hierop geldt voor werken en werkzaamheden, die betrekking hebben op de aanleg van de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding en de reconstructie van de Ir. Molsweg. Immers hiervoor zijn al afspraken gemaakt met provincie en Vitens.

DEEL B – VERANTWOORDING

4. BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante provinciale en gemeentelijke beleid voor het plangebied, te weten: de provinciale structuurvisie van Gelderland en de StructuurvisiePlus van Lingewaard. Tevens wordt ingegaan op het relevante verkeersbeleid.

4.2 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar mobiliteitsbeleid verwoord in de Nota Mobiliteit. Deze Nota Mobiliteit dateert van 2005. De Nota stelt nadrukkelijk vast dat die zaken, die hoofdzakelijk een regionale beleidscomponent hebben, door de regio moeten worden uitgewerkt en vastgelegd: 'decentraal wat decentraal kan en nationaal wat nationaal moet'. Het Rijk vraagt aan de decentrale overheden aandacht voor de uitvoering van essentiële beleidsonderdelen. Voor de stadsregio belangrijke beleidsonderdelen zijn:

- de integratie van het beleid voor ruimtelijke ordening met het beleid voor verkeer, vervoer en economie;
- verbeteren van de betrouwbaarheid van het regionaal wegennet en het leveren van informatie over reistijden aan weggebruikers;
- het laten aansluiten van het netwerk van openbaar vervoer bij het specifieke karakter van de regio in één samenhangend netwerk van trein, (streek)bus en aanvullend openbaar vervoer;
- het zorgen voor een netwerk van veilige en comfortabele fietsroutes en het zorgen voor voldoende stallingsvoorzieningen;
- het uitwerken van de verkeersveiligheidsdoelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners in regionale maatregelenpakketten, waarbij zowel op gedrag, voertuig als infrastructuur wordt ingezet.

In de Planwet Verkeer en Vervoer is vastgelegd dat de stadsregio deze beleidsonderdelen binnen 1,5 jaar na vaststelling van het rijksbeleid uitwerkt in een regionaal mobiliteitsplan. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit zijn daarom door de stadsregio Arnhem Nijmegen overgenomen in de Regionale Nota Mobiliteit.

4.3 Provinciaal beleid en regionaal beleid

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Het provinciale streekplan en het regionale plan van de stadsregio Arnhem Nijmegen is vervangen door de provinciale structuurvisie. De provincie Gelderland heeft geen nieuwe structuurvisie gemaakt, maar de streekplannen van rechtswege, beleidneutraal, omgezet. Hierdoor is het beleid zoals opgenomen in het streekplan en in het regionaal plan, nog steeds van toepassing.

Streekplan Gelderland 2005, Kansen voor de regio's.

Het Streekplan stelt dat het doel van het ruimtelijk- infrastructurele beleid gericht is op het streven naar een goede bereikbaarheid van en in Gelderland. Bereikbaarheid van kernen wordt in de eerste plaats verbeterd door de bestaande infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. Waar nodig moet het verkeers- en vervoerssysteem worden verbeterd.

Regionaal plan 2005-2020

Het Regionaal Plan 2005 – 2020 beschrijft de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen tot 2020 voor de Stadsregioraad. Het plan werkt aan een Aantrekkelijke en internationaal Concurrerende regio en richt zich op de ambities op het gebied van ruimte, wonen en werken.

In het Regionaal Plan wordt geconcludeerd dat de stadsregio haar eigen identiteit tussen de Randstad en het Ruhrgebied moet uitbuiten, zodat de stadsregio zich krachtiger op de kaart zet. De Netwerkanalyse brengt hardnekkige verkeersknelpunten in beeld, vooral in de Arnhemse Ruit en de Nijmeegse

Driehoek. Uit de Visie Openbaar Vervoer komt de noodzaak naar voren om het openbaar vervoer te verknopen met de auto. Stilstand betekent economische achteruitgang en daarmee minder leefkwaliteit.

Over mobiliteit en openbaar vervoer wordt het volgende gesteld. Doelstelling ten aanzien van mobiliteit is het realiseren van een comfortabel mobiliteitsnetwerk in de stadsregio, opdat burgers op een veilige wijze hun sociale netwerken kunnen onderhouden, de economische dynamiek wordt gestimuleerd en de leefomgeving zo gering mogelijk wordt belast. Er worden oplossingen hiervoor gezocht: maatregelen voor verbetering van het regionale wegennetwerk, maatregelen voor een beter functioneren van het openbaar vervoer en een betere afstemming tussen de bereikbaarheidskwaliteiten van het netwerken de multimodale knooppunten daarin.

Het mobiliteitsnetwerk moet verleiden tot het meer gebruiken van openbaar vervoer en de fiets. Een hoogwaardig openbaar vervoer levert een bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De mate waarin het openbaar vervoer betekenis heeft voor de bereikbaarheid is sterk afhankelijk van de kwaliteit van het OV-netwerk en de kwaliteit van voor- en natransport.

Regionale Nota Mobiliteit

De Regionale Nota Mobiliteit is een uitwerking van dit Regionaal Plan. Deze nota (inclusief het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit) is in december 2006 vastgesteld door de Stadsregioraad. De stadsregio kiest voor een gebiedsgerichte aanpak voor vijf gebieden en daarop toegespitste opgaven. In de Regionale Nota Mobiliteit komt nog sterker naar voren dat de stadsregio niet alleen kaders stelt en toetst, maar richt zich vooral op ontwikkelen, initiëren, coördineren en stimuleren. Er bestaat een duidelijke relatie tussen de ruimtelijk en economische ontwikkelingen enerzijds en de mobiliteitsontwikkeling anderzijds.

Er wordt in deze nota nadrukkelijk gekozen voor de interne bereikbaarheid van de stadsregio. De meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut: daar is nog capaciteit om de groei op te vangen. Deze meerwaarde komt tot stand door afstemming op en verknoping met andere netwerken: auto, fiets en bus/trein. De ontwikkeling van de vervoersknopen is hierbij van groot belang.

Regionaal Masterplan openbaar vervoer 2008-2020

Het "Masterplan openbaar vervoer 2008 – 2020" (MOV), dat is vastgesteld op 28 november 2008 door de Stadsregioraad, stippelt uit hoe het Regionaal Plan, de Netwerk analyse (juni 2006), de Regionale Nota Mobiliteit en de visie Openbaar Vervoer wordt uitgevoerd door de stadsregio. Het Masterplan is dus niet compleet nieuw, maar bevat wel nieuwe perspectieven. Het heet Masterplan om aan te geven dat het geen in beton gegoten blauwdruk is, maar een verzameling uitgangspunten en prioriteiten voor een vloeiende uitvoering de komende 12 tot 20 jaar. Die nieuwe perspectieven zijn de volgende.

- Concentreren van publiekstrekkers rond knooppunten van openbaar vervoer.
- Koppelen van het openbaar vervoer aan de auto.
- De bus sterker richten op de stations (feederen).
- Overheidsgeld niet meer uitsmeren over het hele net maar investeren vooral in snelheid, frequentie, comfort en zichtbaarheid van 'dikke' lijnen.
- Doorgaande lijnen laten rijden zodat reizigers minder hoeven overstappen.
- Als publieke opdrachtgever hecht samenwerken met private opdrachtnemers (vervoerders).
- Het openbaar vervoer één uitstraling geven ('Fluvius') die de identiteit van ons gebied versterkt.

- Onze kaarten zetten naast de rail-as Den Bosch – Doetinchem op de oost-as Arnhem – Huissen – Bemmelen – Nijmegen en verbeteren Arnhem – Doetinchem.
- Streven naar één stadsregionale concessie met trein én bus.
- Samen met partners werken rondom de stadsregio omdat samenwerken van zeer groot belang is voor het behalen van de doelstellingen.

Het Masterplan kent strategische projecten om onze ambities waar te maken op vijf aandachtsgebieden:

- Concessies
- Stadsregiorail
- HOV
- (inter)nationale bereikbaarheid ketenvervoer.

De strategische projecten, maar eigenlijk alle projecten die raken aan openbaar vervoer in het natuurlijk vervoersgebied dienen aan de doelstellingen van de programma's (ruimtelijke ontwikkeling rond knooppunten, verknoping openbaar vervoer met auto, samenhangend en herkenbaar openbaar vervoer) te voldoen.

Concessies, Stadsregiorail, HOV, (inter)nationale bereikbaarheid en ketenvervoer vragen om investeringen die voor een deel al zijn gedekt door de stadsregio, het Rijk en private financiers. Bijvoorbeeld uit de BDU (Brede Doeluitkering) en het MIRT (Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport). Het langjarig sturen op hogere ambities en meer samenhang is nieuw. Dat vraagt om extra geld. Daarnaast zijn sommige projecten omvangrijker dan begroot. De investeringsagenda is daarom gesplitst in een deel voor de strategische agenda en een deel voor de projecten.

Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2008

In december 2008 heeft de Stadsregioraad het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) vastgesteld. De Stadsregio heeft besloten om een bijdrage te leveren aan de aanleg van vrijliggende infrastructuur langs de Ir. Molsweg als voorloper van de HOV netwerk is de HOV - as Arnhem - Nijmegen via Huissen en Bemmelen. Daarnaast is in de concessie van 2010 – 2013 de route Arnhem – Nijmegen via Huissen en Bemmelen opgenomen als snelle busverbinding onder de naam Rijn-Waalsprinter. Deze moet gebruik gaan maken van de vrijliggende infrastructuur langs de Ir. Molsweg.

Structuurvisie Plus Lingewaard

De Ir. Molsweg en Nielant zijn in de StructuurvisiePlus aangeduid als hoofdinfrastructuur. Gesteld is dat de hoofdroute door Huissen Ir Molsweg/Stadswal/Karstraat een gebrek aan ruimtelijk aan ruimtelijke samenhang vertoond en deels heringericht zal moeten worden. In samenhang met de wijk Loovelden wordt ook de Looststraat en Nielant verkeerskundig en ruimtelijk verbeterd. Ten aanzien van openbaar vervoer is gesteld dat de verantwoordelijkheid voor openbaar vervoer verbindingen in hoofdzaak ligt bij de vervoersmaatschappijen. Daarnaast is voor de gemeente het overleg met de stadsregio over openbaar vervoer van belang.

Op dit moment is een gemeentelijk mobiliteitsplan Lingewaard in voorbereiding. HOV is hierin opgenomen als één van de meest kansrijke oplossingen voor het mobiliteitsprobleem van Lingewaard.

5. ONDERZOEK EN VERANTWOORDING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plan getoetst aan andere ruimtelijk relevante belangen die in het gebied spelen of aanwezig zijn. Tevens wordt bekeken of het plangebied voldoet aan de eisen die vanuit milieuwetgeving en natuurwetgeving worden gesteld waarbij tevens getoetst wordt aan specifiek gemeentelijk beleid.

5.2 Verkeer

Met de groei van het aantal woningen en bedrijven in de regio is de congestie op het wegennet de laatste jaren enorm toegenomen. Eén van de plaatsen waar dagelijks file ontstaat, is de Ir. Molsweg tussen Huissen en de Pley-brug - Huissensestraat. Van deze dagelijkse file hebben niet alleen automobilisten last maar ook de bussen uit Huissen en Bemmelen. Daarnaast zorgt de congestie voor een verdere verslechtering van de toch als lage luchtkwaliteit rondom de drukke Pley-route.

Met het aanleggen van de busbaan verkorten de reistijden in de spits tussen Huissen en Arnhem aanzienlijk, waarmee het openbaar vervoer een serieus alternatief wordt voor de forenzende automobilist. De aan te leggen busbaan biedt bovendien de mogelijkheid om trolleylijn 1 te verlengen naar Huissen. De trolley wordt door reizigers als comfortabeler ervaren dan dieselbussen en is bovendien door het ontbreken van uitlaatgassen veel milieuvriendelijker.

Het is noodzakelijk dat er sprake is van een exclusieve Openbaar vervoersverbinding. Het gebruiken van de bestaande infrastructuur over de Huissensedijk en Oude Huissenseweg is om meerdere redenen niet mogelijk. Allereerst leent de weg zich fysiek minder goed voor bussen en heeft de weg verschillende verkeersdeelnemers (automobilisten, fietsers en wandelaars) waardoor het om veiligheidsredenen niet verantwoord is om de route nog meer te belasten (De weg vormt een belangrijke langzaam verkeersroute zowel voor forenzen als voor recreatief verkeer). Daarnaast kan het intensieve gebruik van de bestaande weg voor openbaar vervoer leiden tot overlast voor omwonenden in de wijken Zilverkamp en 't Duifje waardoor een meer op afstand gelegen busbaan de voorkeur verdient. Ten slotte zorgt een aparte busbaan parallel aan de Ir. Molsweg ervoor dat de bus letterlijk langs de file rijdt. Dit concept waarbij Automobilisten vanuit de file verleidt worden gebruik te maken van het openbaar vervoer is een succesformule die meermalen is bewezen. Een goed voorbeeld hiervan is de Waalsprinter die van knooppunt Ressen naar het centrum van Nijmegen rijdt.

De busbaan takt in Huissen vanaf de Nielant vóór de rotonde met de Ir. Molsweg in noordelijke richting af om ter hoogte van de woning aan de oude Huissenseweg 2 weer aan te takken op de bestaande Oude Huissenseweg. Vervolgens rijdt de bus over de Keizerstraat via de Huissensestraat / Nijmeegseweg richting het centrum van Arnhem. Ter hoogte van de aantakking op de bestaande Oude Huissenseweg wordt een oversteekplaats voor fietsers aangelegd.

Zie voor het overige paragraaf 2.2. waarin de nieuwe busbaan gedetailleerd is beschreven.

5.3 Luchtkwaliteit- en akoestisch onderzoek

Het onderzoeksbureau DGMR heeft op 5 januari 2010 nummer V.2009.0173.03.R0001. R001 een akoestisch- en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd in verband met de fysieke wijzigingen aan de Nielant vanaf de Loostraat tot aan de Ir. Molsweg en aan de Ir. Molsweg vanaf de rotonde Nielant/Ir. Molsweg richting Arnhem.

Het onderzoek omvat:

- onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de diverse wijzigingen aan de voornoemde wegdelen;
- reconstructieonderzoek (wegverkeerslawaaï) voor de twee reconstructies aan voornoemde wegdelen inclusief de rotonde Nielant/Ir. Molsweg;
- aanvullend onderzoek naar de geluidbelasting van de nieuw aan te leggen busbaan conform de Wet geluidhinder.

Luchtkwaliteitsonderzoek

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer. Hierin zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld over onder andere concentraties zwaveldiopxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen in de lucht. Een grenswaard geeft de kwaliteit aan die op een aangegeven tijdstip moet zijn bereikt. Een plandrempel is een kwaliteitsniveau, dat bij overschrijding aanleiding geeft tot het opstellen van een plan, waarin aangegeven wordt op welke wijze voldaan kan worden aan bepaalde waarden.

Voor dit onderzoek met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn de wegen berekend met het programma GeoAir (v1.8). Volgens de berekeningen worden de grenswaarden voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ niet overschreden in de onderzochte situaties. Ook bij de Ir. Molsweg/busbaan zijn geen overschrijdingen te verwachten

Akoestisch onderzoek

De Wet geluidhinder biedt het wettelijke kader voor de toegestane geluidbelasting vanwege een weg bij geluidgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidbelasting ten gevolge van de aanleg of wijziging van een weg. In die situaties moet een akoestisch onderzoek worden verricht om de (toename van de) geluidbelasting te bepalen. De geluidbelasting wordt berekend bij de geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van de weg. De geluidbelasting en de toename ervan moet worden getoetst aan de waarden uit de Wgh.

De toetsingswaarde bedraagt 48 dB of indien in de huidige situatie de waarde groter is dan 48 dB, de heersende geluidbelasting. Er is sprake van reconstructie in de zin van de Wgh indien de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de geluidsbelasting tengevolge van het busverkeer op de geprojecteerde busbaan voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Ook bij een verdubbeling van verkeer wordt nog aan deze waarde voldaan.

Uit de resultaten volgt dat zowel voor de Ir. Molsweg als de Nielant sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Toename van de geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de wijziging van de weg, maar vooral door de toename van het verkeer tussen 2008 en 2020 (autonome groei). Hierbij neemt de geluidbelasting van de Ir. Molsweg met maximaal 3 dB toe en bedraagt de maximaal optredende geluidbelasting 59 dB. Voor de Nielant neemt de geluidbelasting eveneens met maximaal 3 dB toe en bedraagt de maximaal optredende geluidbelasting 60 dB.

Op grond van het gemeentelijke geluidbeleid dient, indien sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, te worden beoordeeld of bronmaatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidbelasting te reduceren.

Bij de reconstructie van de Nielant en Ir. Molsweg is ervoor gekozen een bronmaatregel te treffen in de vorm van toepassing van geluidreducerend asfalt (SMA0/6) toe. Voor beide wegen is deze bronmaatregelen doorgerekend teneinde voor de reconstructiesituaties de geluidbelastingen zoveel mogelijk terug te brengen naar de heersende waarden.

Uit deze berekening blijkt, dat voor een aantal rekenpunten de geluidbelasting inderdaad is teruggebracht tot de heersende waarde c.q. tot de voorkeursgrenswaarde. Voor die punten waar de geluidbelasting niet tot dat niveau is vastgesteld, zal een procedure tot vaststelling van een hogere grenswaarde worden gevolgd. En wordt onderzocht of er gevelmaatregelen moeten worden getroffen om te kunnen voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan het binnenniveau (maximaal 33 dB met geopende ventilatie voorzieningen).

5.4 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid rondom opslag, gebruik, productie en transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven. In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Beleid, wet- en regelgeving

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Voor externe veiligheid is het beleid voor inrichtingen afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat 27 oktober 2004 van kracht is geworden, en de Wet Milieubeheer. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen die op 4 augustus 2004 in de staatscourant is gepubliceerd.

De inrichtingen die onder het Bevi vallen, hebben een veiligheidscontour van een bepaalde afstand. Kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) behoren buiten deze veiligheidszone te staan. Met de QRA-methode, een risicoberekening, worden met risicocontouren de zones met een bepaald risico om een installatie begrensd. Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu die zich buiten de inrichting op een bepaalde plek bevindt, naar aanleiding van een ongeval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor het PR zijn normen vastgesteld. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 1 op een miljoen. Woningen of andere kwetsbare objecten mogen niet liggen tussen de 10⁻⁶ risicocontour en de inrichting of transportroute.

Inrichtingen die onder het Bevi vallen hebben behalve een plaatsgebonden risicocontour ook een zogenaamd invloedsgebied (het groepsrisico). Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen slachtoffer wordt van een ongeval. Het is dus gekoppeld aan personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het resultaat van een groepsrisicoberekening is een grafiek (Fn-curve).

Voor het groepsrisico geldt geen norm maar, maar een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht moeten zowel kwalitatieve als kwantitatieve elementen worden beschouwd. Voor toetsing van de kwantitatieve elementen is een oriëntatiewaarde vastgelegd.

Deze oriëntatiewaarde is geen harde norm, maar een oriënterende waarde. De oriëntatiewaarde is een lijn in de hiervoor genoemde Fn-curve. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10-5/jaar voor tien slachtoffers en 10-7/jaar voor 100 slachtoffers. Ten behoeve van de verantwoordingsplicht dient een bestuurlijke afweging plaats te vinden. Dit is wettelijk verankerd.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland is geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1995). In het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is het mogelijk een routeringsverordening op te stellen. In de aanvullende voorschriften voor Nederlands grondgebied van het VLG (Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen) is bepaald dat transporteenheden met gevaarlijke stoffen een zodanige route moeten volgen, dat bebouwde kommen zoveel mogelijk worden vermeden. Gemeenten kunnen bij plaatselijk voorschrift (verordening) wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bepaalde daartoe aangewezen gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water in Nederland is ook geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en omvat veelal vergelijkbare regels als voor vervoer over de weg, waarbij over het water geen routing mogelijk is.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota RNVGS, 1996). Met de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen Staatsblad 2004, 147, wordt dit beleid verder verduidelijkt.

Voor nieuwe situaties is de grenswaarde van het PR voor het vervoer gevaarlijke stoffen gesteld op het niveau van 10-6/jaar. Voor bestaande situaties is dit de streefwaarde. De waarde voor het groepsrisico is per km-route of -tracé bepaald op 10-2/N2. "N" is hierbij het aantal slachtoffers. Dit wil dus zeggen dat een calamiteit met 10 slachtoffers maximaal eens in de 10.000 jaar mag optreden, of een frequentie van 10-4/jaar mag hebben. Voor 100 slachtoffers geldt een frequentie van 10-6/jaar (eens in de miljoen jaar), enzovoort. Net als bij het Bevi geldt ook hier ten aanzien van het groepsrisico geen norm, maar een verantwoordingsplicht. De oriëntatiewaarde voor de transportmodaliteiten weg, spoor en water ligt in de Fn-curve op de lijn 10-4/jaar voor 10 slachtoffers en 10-6/jaar voor 100 slachtoffers.

Landelijk Basisnet

In de Nieuwe Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen heeft de overheid het zogenaamde Landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Dit basisnet met daaraan gekoppeld gebruiksruimtes en veiligheidszones, moet de spanning verminderen tussen vervoersbelangen en ruimtelijke ordening. Het Basisnet beoogt een netwerk te zijn van bestaande spoor-, weg- en vaarwegverbindingen. De Nota is

in januari 2006 in de Tweede Kamer behandeld, maar nog niet goedgekeurd. Zowel de Werkgroep Basisnet Weg als de Werkgroep Basisnet Water heeft reeds voorstellen ingediend ("Voorstel Basisnet Weg, eindrapportage, Werkgroep Basisnet Weg, 4 december 2008" en "Hoe zijn wij gekomen tot het Basisnet Water", Eindrapportage, Werkgroep Basisnet Water, 6 juni 2007). Deze voorstellen worden naar verwachting overgenomen in een komend Besluit externe veiligheid transport (Bevt).

Bestaande situatie

Risicokaart Gelderland

Op basis van de provinciale risicokaart Gelderland (hierna: risicokaart) is de bestaande situatie voor het plangebied en de omgeving daarvan in beeld gebracht. De risicokaart vormt een ruimtelijke weergave van de risico's in de omgeving. Op de risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde.

Externe veiligheid inrichtingen

De ir. Molsweg zelf wordt in het kader van het Bevi niet beschouwd als inrichting met relevante contouren voor externe veiligheid of als (beperkt) kwetsbaar object.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De dichtstbijzijnde weg waarover structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is de Pleyroute (N325 Nijmegen – Velperbroek). Deze weg heeft daarom een PR 10-6 contour en een invloedsgebied voor het GR. Volgens opgave van de gemeente Lingewaard ligt de PR 10-6 contour op 15 meter buiten de weg. Binnen deze contour bevinden zich in de huidige situatie geen (beperkt) kwetsbare objecten als woningen en scholen.

Het aandachtsgebied voor het GR van de Pleyroute reikt tot een afstand van ... meter van de weg. Binnen het aandachtsgebied bevinden zich (beperkt) kwetsbare objecten (woningen).

Het groepsrisico van de Pleyroute is volgens de risicokaart in de huidige situatie niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De Pleyroute is niet opgenomen in het toekomstige Landelijk Basisnet Weg.

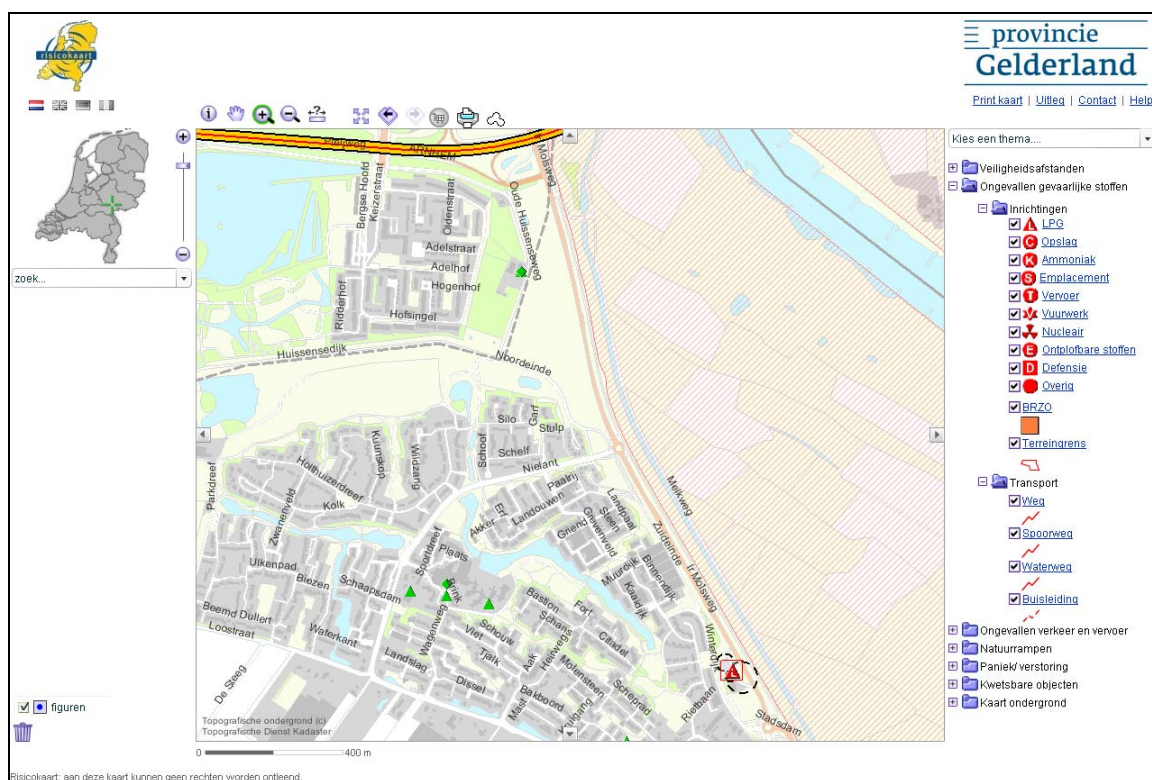
Over de ir. Molsweg vindt geen frequent transport van gevaarlijke stoffen plaats. Gegevens over externe veiligheidsrisico's vanwege deze weg zijn niet bekend. De ir. Molsweg is niet opgenomen in de Risicoatlas Weg (AVIV, 2002), het Anker-COEV onderzoek (Royal Haskoning i.s.m. Aviv, 2005) en in het Landelijk Basisnet Weg. Op basis van de hoogte van de externe veiligheidsrisico's van de Pleyroute, wordt aangenomen dat die van de ir. Molsweg lager zullen zijn.

De dichtstbijzijnde vaarweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is het Pannerdensch kanaal die overloopt in de Nederrijn. Deze vaarweg ligt op ruim 400 meter ten noordoosten van het plangebied. Volgens het voorstel voor het Basis-

net water wordt deze vaarweg opgenomen in het Basisnet Water. Het Pannerdensch kanaal zal worden aangewezen als een zogenaamde 'zwarte vaarweg', hetgeen betekent dat het gaat om binnenvaart met in meer of mindere mate frequent vervoer van gevaarlijke stoffen. De Nederrijn wordt als groene vaarweg aangewezen. Over deze vaarwegen vindt geen frequent vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het plangebied ligt buiten alle veiligheidsafstanden die voor zwarte vaarwegen zullen gaan gelden.

Voor groene vaarwegen zijn er geen veiligheidsafstanden waarmee rekening hoeft te worden gehouden. Het plangebied ligt eveneens buiten de toetsingsafstand van 200 meter waarbinnen het groepsrisico dient te worden vastgesteld.

Vanwege het voorgaande hoeft voor dit plangebied het vervoer van gevaarlijke stoffen over vaarwegen verder geen aandacht te worden besteed.



Risicokaart Gelderland (Bron: www.risicokaart.nl)

Toekomstige situatie

Externe veiligheid inrichtingen

De Ir. Molsweg wordt ook na verbreding in het kader van het Bevi niet beschouwd als inrichting met relevante contouren voor externe veiligheid of als (beperkt) kwetsbaar object.

Tevens worden in dit bestemmingsplan nieuwe bedrijfsactiviteiten die onder het Bevi vallen, uitgesloten. Als zodanig hoeft met dit aspect dan ook verder geen rekening te worden gehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De verbreding van de ir. Molsweg heeft geen verkeersaantrekkende werking op het vervoer van gevaarlijke stoffen, omdat:

- De busbaan niet wordt gebruikt voor vrachtverkeer;
- De ir. Molsweg ook na verbreding geen doorgaande route vormt;
- De risicobronnen in de omgeving gelijk blijven (er komen bestemmingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen bij;

Omdat het aantal transporten van gevaarlijke stoffen vanwege de verbreding niet zal toenemen, zullen zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico van de ir. Molsweg, niet veranderen. Het groepsrisico blijft – net als in de huidige situatie – naar verwachting beneden de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico behoeft vooruitlopend op het komende Besluit transportroutes externe veiligheid, daarom verder geen aandacht (artikel 7 Btev). Als zodanig hoeft met dit aspect verder geen rekening te worden gehouden.

5.5 Bodemkwaliteit

Royal Haskoning heeft op 28 juli 2009 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de beoordeling van het rapport blijkt dat er geen bodemhygiënische redenen zijn die een beletsel of beperking vormen ten aanzien van de beoogde plannen op de onderzochte locatie.

Voor de locatie geldt dat sprake is van een bekend geval van ernstige bodemverontreiniging. Grondverzet dient altijd plaats te vinden door middel van een BUS-melding of saneringsplan. Indien afdekgrond van de stortlocatie vrijkomt, kan dit weer op de locatie worden hergebruikt.

De vrijgekomen grond mag niet buiten de eigen locatie 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 op de locatie wordt toegepast gelden geen gebruiksbeperkingen.

5.6 Archeologie

Situatiebeschrijving

Het plangebied ligt in het Oost-Nederlandse rivierengebied, in een zone met strangen en restgeulen. Ter plaatse zijn de voorgangers van de huidige Rijn en later (in de Vroege Middeleeuwen) ontstane IJssel actief geweest. In de diepere ondergrond zijn grove grindafzettingen te verwachten. Deze hangen samen met de Rijnloop gedurende de IJstijd. Door een gebrek aan vegetatie kon de rivier in een brede vlakke met meerdere vertakkingen krachtig stromen. In het Holoceen (vanaf 10.000 v. Chr.) veranderde dat. Het klimaat werd warmer, de vegetatie nam toe, het Noordzeebekken liep vol en rivieren gingen meanderen. Bij overstromingen zette de rivier op de oevers zand af; in de loop van de tijd slibde dit zand op tot hoge zandlichamen, de zogeheten oeverwallen. Verder weg van de rivier werden in natte, komvormige laagten de fijnere kleideeltjes afgezet. Deze zones worden als “komgebieden” aangeduid. Bij grote rivierbochten kan een rivier, om de kortste route te zoeken, door zijn eigen oeverwallen heen breken waardoor een rivierbocht afgesneden raakt. Deze bocht wordt niet meer rechtstreeks met rivierwater gevoed en verandert in een restgeul. Door dichtslibbing van de bedding verlandt een rivier na verloop van tijd. De dichtgeslibde geul en oeverwallen manifesteren zich dan als een kronkelende rug in het landschap; dat effect wordt versterkt door klink van omringende grond.

Bovengenoemde processen zijn bepalend geweest voor de ondergrond van het plangebied. Oeverwallen van restgeulen en stroomruggen werden in de Pre- en Protohistorie, maar ook gedurende de Middeleeuwen, uitgekozen voor bewoning. Enerzijds had dit te maken met de hoge ligging; anderzijds betekende de zavelige ondergrond een goede bodem voor landbouw en was vers water nabij aanwezig. Veel vindplaatsen in het Oost-Nederlandse rivierengebied liggen op oeverwallen en stroomruggen, daarbij lintvormige structuren vormend. Nabij het plangebied liggen aan de Huissense zijde een aantal terpen of wierden: boerderijlocaties op een kunstmatige ophoging. Het handelt hier om boerderijlocaties met de namen: “Hut oft Warnsman”, “Grutershaus”, “Seveners Bowhuss” en “Landaan”. In het plangebied, ter hoogte van het zuidelijke deel van de busbaan, wordt een redoute verwacht. Dit is een veldschans, bestaande uit een aarden verschansing die aan alle kanten even sterk is. Verschansingen van steen zijn ook mogelijk; de bouw van redoutes was vooral in de 17e eeuw populair. Het kan niet uitgesloten worden dat zich binnenin de redoute kleinschalige bebouwing bevond. Aan de Arnhemse zijde ligt in de directe omgeving van het plangebied een oude boerderijlocatie die in ieder geval teruggaat tot het begin van de vorige eeuw en mogelijk ook tot terpbevoling kan worden gerekend. Noordoostelijk grenzend aan het plangebied ligt een sluislocatie.

Vanwege de geomorfologische situatie en de directe omgeving van het plangebied, geldt een middelhoge archeologische verwachtingskans. Ter hoogte van de terpen geldt aan de Huissense zijde een hoge archeologische verwachtingskans. Hier is echter ook opgeworpen grond aanwezig, samenhangend met een voormalige stortlocatie.

Conclusie

Gezien de archeologische verwachting van het plangebied moet bij diepreikende bodemingrepen en bodemverstoringen rekening worden gehouden met archeologisch onderzoek, met name ter hoogte van de redoute. De stappen van de Archeologische MonumentenZorg (AMZ)-cyclus moeten hierbij gevolgd worden. Deze stappen zijn: a) bureauonderzoek, b) booronderzoek, c) proefsleuvenonderzoek en d) opgravingen. De stap van het bureauonderzoek moet bij archeologie-bedreigende werkzaamheden uitgevoerd worden; de overige stappen alleen indien uit het vooronderzoek blijkt dat vervolgonderzoek noodzakelijk is en waardevolle resten niet behouden kunnen blijven.

Indien de bodemverstoringen niet dieper reiken dan de bouwvoor, dan is de inschatting dat de werkzaamheden niet bedreigend zijn voor eventueel aanwezige, archeologische waarden. Normaliter wordt voor de bouwvoor een dikte van 0,3 m aangehouden, maar aangezien het hier wat de Huissense zijde betreft ook gaat om een voormalige stortlocatie, zal de bouwvoor lokaal dikker zijn. Wordt de bodem dieper dan de bouwvoor/stortlagen verstoord, dan geldt de onderzoeksplicht. Ter hoogte van de redoute moet in dat geval maatwerk worden verricht; elders geldt dat verstoringen >100 m² voorafgegaan moeten worden door onderzoek.

De locatie betreft een voormalige stortplaats. De dikte van de deklaag ter plaatse van de stortlocatie is gemeten en hieruit blijkt dat het volgende.

- Stortlocatie, verstoring <1,0 m (deklaag stort tussen 0,7 en 1,0 m-mv, diepte stort minimaal 1 m-v) = geen archeologische onderzoek noodzakelijk;
- Redoute, verstoring <1,0 m (deklaag stort circa 1,0 m-mv) = geen archeologische onderzoek noodzakelijk.

Omdat de geplande busbaan in ophoging wordt gerealiseerd en het grondverzet over het algemeen beperkt zal blijven tot <0,3 m-mv is voor het project verder geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Een aantal percelen gelegen in het plangebied heeft op basis van de archeologische beleidsadvieskaart gemeente Lingewaard een hoge archeologische verwachtingswaarde. Deze percelen zijn opgenomen op de verbeelding. Hier geldt een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.

De rest van het plangebied heeft volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart een lage verwachtingswaarde. In verband hiermee en gezien het feit dat de locatie een voormalige stortplaats betreft, is buiten de locaties die een hoge verwachtingswaarde hebben geen dubbelbestemming opgenomen.

5.7 Waterhuishouding

Algemeen

Aangezien de waterhuishouding voor het project betrekking heeft op het hele project, dus zowel de gronden die zijn gelegen in Arnhem als de gronden die zijn gelegen in Lingewaard, wordt in deze paragraaf de totale ontwikkeling beschreven.

Huidige situatie

De Ir. Molsweg tussen de Pleijweg en de Nieland bestaat uit een enkele rijbaan met twee rijstroken. Via een rotonde sluit de Ir. Molsweg aan op de Nieland. De rijbaan van de Ir. Molsweg watert via de bermen af op de omgeving. De rotonde watert via kolken af op het gemengde rioolstelsel. Aan de oostzijde van de Ir. Molsweg ligt een vrijliggend fietspad dat ook vrij afwatert op de omgeving.

In de directe omgeving van de Ir. Molsweg is geen oppervlaktewater aanwezig.

Toekomstige situatie

De Ir. Molsweg wordt verbreed. Aan de westzijde van de Ir. Molsweg wordt een HOV-busbaan aangelegd. Deze busbaan zal aansluiten op de Oude Huissenseweg en de Nieland. Tussen de busbaan en de Ir. Molsweg zal een berm komen. Het fietspad aan de oostzijde wordt ongewijzigd gehandhaafd. Tussen het fietspad en de Ir. Molsweg komt een berm.

Ten zuiden van de Oude Huissenseweg ligt waterloop 109020. Deze waterloop is opgenomen op de legger van waterschap Rivierenland en heeft de A-status. De bergende en afvoerende functie van deze waterloop blijft ongewijzigd. Binnen de keurstrook vinden geen werkzaamheden plaats, uitgezonderd t.h.v. de Oude Huissenseweg. Hier bevindt de bestaande weg zich overigens al binnen de keurzone.

Globale beschrijving oplossingen 'water'

Het afstromende regenwater wordt in de toekomstige situatie grotendeels in de bodem geïnfiltreerd. Om te voorkomen dat de versnelde afstroming tot problemen in het watersysteem leidt worden bergingsvoorzieningen in het ontwerp opgenomen. De Ir. Molsweg ligt binnen grondwaterbeschermingsgebied. Bij het ontwerp van de infiltratievoorzieningen is daarom uitgegaan van een robuust werkend systeem met een zeer lage kans op vervuiling van het grondwater. *Ter compensatie van het extra risico op grondwatervervuiling in het grondwaterbeschermingsgebied*

zijn/worden tussen gemeente Lingewaard en provincie Gelderland afspraken gemaakt over compenserende maatregelen.

Thema 1: Waterneutraal bouwen

Zowel bij het uitbreiden van de Ir. Molsweg als bij de aanleg van de HOV-busbaan wordt uitgegaan van het huidige grondwaterregime. De ontwerppeilen zijn afgestemd op de optredende grondwaterpeilen. Er zal geen drainage en/of bemaling worden toegepast.

In de huidige, onverharde, situatie infiltreert het grootste deel van het regenwater op de plaats waar het valt. Na het verharden van de gronden zal het regenwater afstromen naar de wegberm. De afstand die overbrugt moet worden is zeer beperkt. Hierdoor zal de situatie, voor wat betreft hoeveelheid en snelheid van infiltratie, nauwelijks veranderen door de aanleg van de busbaan en het uitbreiden van de Ir. Molsweg.

Het plangebied ligt volgens de "wateratlas Gelderland" in een infiltratiegebied. Bij hoge rivierwaterstanden is kwel tot aan maaiveldniveau echter niet uit te sluiten. Door de uitbreiding van de Ir. Molsweg en de aanleg van de busbaan verandert deze situatie niet. Bij het bepalen van de bergende inhoud van infiltratievoorzieningen zal met de mogelijk hoge grondwaterstanden rekening worden gehouden.

Door de aanleg van verharding wordt de afvoer van regenwater naar het oppervlaktewater enigszins versneld. Dit kan leiden tot afvoerpieken in het oppervlaktewaterstelsel en verminderde infiltratie. Het waterschap Rivierenland schrijft daarom voor nieuwe verhardingen een compenserende waterberging voor van 436 m³ per hectare verharding. In het ontwerp van de Ir. Molsweg en de busbaan is hier invulling aan gegeven door berging te realiseren in de infiltratiegreppels langs de Ir. Molsweg en de busbaan en door de inrichting van een infiltratieveld met berging.

De bergende en afvoerende functie van waterloop 109020 zal behouden blijven. Tussen de Oude Huissenseweg en de waterloop wordt een fietspad aangelegd. Hierdoor is er ter plaatse onvoldoende ruimte om een infiltratievoorziening aan te leggen. Het regenwater zal op dit gedeelte van de verhardingen via de berm en oever in het oppervlaktewater stromen. De bergingscompensatie voor de uitbreiding van de verharding (2 fietspaden van 2 meter breed) wordt op een andere locatie gerealiseerd.

Thema 2: Schoon inrichten

Het regenwater dat van wegen stroomt, raakt vervuild door de op het wegdek aanwezige verontreinigingen. Door de afstroming via de wegberm wordt een deel van het meegevoerde vuil uit het water gefilterd. In de infiltratiegreppels wordt het water via de vegetatie (gras) en de bodem verder gefilterd en vindt biochemische

afbraak van stoffen plaats. Hierdoor is het water dat doordringt tot het grondwater schoon te noemen. In de toplaag van de bermen en de infiltratiegreppels zal enige accumulatie van vuil optreden. Periodiek zal de vervuilde toplaag afgegraven en vervangen moeten worden om doorslag van vuil naar het grondwater te voorkomen. Door de toplaag regelmatig te bemonsteren kan bepaald worden wanneer vervanging nodig is.

Door de berging in de infiltratievoorzieningen zal gemiddeld minder dan eens per 10 jaar overgestort worden op oppervlaktewater. Door de afvoer via de bermen is het overstortende water gefilterd. Daarnaast heeft in de infiltratievoorzieningen bezinking van vuil plaatsgevonden. Het overstortende water zal daarom slechts een zeer geringe negatieve invloed hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit.

Thema 3: Veilig inrichten

De Ir. Molsweg ligt op een waterkering. Bij het uitbreiden van de verharding en de aanleg van de busbaan wordt de waterkerende functie niet aangetast. Daarnaast is bij het ontwerp rekening gehouden met de stabiliteit van het dijklichaam en wordt de uitvoering van de werkzaamheden hierop afgestemd.

Overvloedige regenval kan verkeersgevaarlijke situaties opleveren wanneer het regenwater niet voldoende snel van de weg gevoerd wordt. Door de in het ontwerp opgenomen infiltratiegreppels langs de verharding wordt het regenwater snel van de weg afgevoerd en geborgen. De inhoud van de infiltratievoorzieningen is voldoende om een neerslaggebeurtenis met een theoretische herhalingstijd van 10 jaar te kunnen bergen. Hiermee wordt een voldoende hoog veiligheidsniveau gehaald. Bij overbelasting zal het overtollige water vanuit de infiltratievoorzieningen overlopen op lager gelegen gronden of op oppervlaktewater, waardoor de wegverharding wordt gevrijwaard van inundatie. De afvoergoten in het ontwerp zijn gedimensioneerd op een T=10-situatie.

Beschrijving ontwerp 'watervoorzieningen'

HOV-1: HOV-busbaan, gedeelte Oude Huissenseweg

Aan beide zijden van de bestaande verharding van de Oude Huissenseweg komt een fietspad van 2 m breedte, waardoor het verharde oppervlak toeneemt met ca. 1600 m². De aanleg van dit fietspad is bestemmingsplantechnisch al mogelijk. Er is hier geen ruimte om voor dit gedeelte een bergings- en infiltratievoorziening aan te leggen. Het regenwater dat van de verhardingen stroomt, loopt via de berm en de oever in het oppervlaktewater (waterloop 109020). Ten opzichte van de huidige situatie neemt over de lengte van dit weggedeelte de verhardingsbreedte met 4 m toe. Bergingscompensatie voor deze verharding is op deze locatie niet mogelijk. In de infiltratievoorziening langs de nieuw aan te leggen busbaan wordt dit gecompenseerd door ca. 70 m³ extra berging aan te leggen.

De bestaande verharding (Oude Huissenseweg) watert in de huidige situatie via maaiveld af op de waterloop.

HOV-2: HOV-busbaan, nieuwe verharding vanaf knik Oude Huissenseweg tot einde insnijding

In de bocht vanaf de Oude Huissenseweg tot de Ir. Molsweg ligt de nieuwe busbaan in een insnijding. De toename van verhard oppervlak in dit gedeelte is ca. 4200 m². Aan de oostzijde is het maaiveld hoger dan de verharding; aan de westzijde lager. Tussen de nieuwe busbaan en de Oude Huissenseweg is een laag gelegen stuk maaiveld beschikbaar om als bergings- en infiltratievoorziening in te richten. Het weggedeelte in de insnijding, tot het punt waar de busbaan op maaiveldniveau komt, zal via een molgoot langs de verharding afwateren op deze infiltratievoorziening.

Voor dit weggedeelte is 183 m³ berging nodig. Ter compensatie van de verharding van de fietspaden langs de Oude Huissenseweg wordt 70 m³ extra berging aangelegd. De totale inhoud van de bergings- en infiltratievoorziening komt hiermee op 253 m³.

HOV-3: HOV-busbaan, nieuwe verharding van insnijding tot afslag bij rotonde Nieland

In de berm tussen de busbaan en de Ir. Molsweg wordt een infiltratiegreppel opgenomen. De inhoud van de greppel is voldoende om aan de bergingscompensatie-eis van het waterschap te voldoen (436 m³ per hectare toename verhard oppervlak). Het wegwater wordt via de berm naar de greppel gevoerd. Om wateroverlast bij overbelasting van de greppel te voorkomen worden op twee plaatsen overstortmogelijkheden aangelegd naar de 'vliegerweide' aan de westzijde van de busbaan. Het maaiveld van de vliegerweide is laag genoeg om het overtollige water zonder overlast te kunnen verwerken (bergen, infiltreren, afvoer naar detailwaterlopen).

HOV-4: HOV-busbaan, nieuwe verharding ter plaatse van afslag bij rotonde Nieland

Tussen de afslag bij de rotonde en de Ir. Molsweg is onvoldoende ruimte voor een greppel. Hier zal het afvloeiende regenwater via een molgoot naar de greppel tussen de busbaan en de Ir. Molsweg worden gevoerd. De inhoud van de greppel is afgestemd op het totaal aangesloten verharde oppervlak.

IM-1: Ir. Molsweg, hoog gelegen gedeelte vanaf Pleijweg

Ten westen van de Ir. Molsweg wordt een infiltratiegreppel aangelegd. De inhoud van de greppel komt overeen met de bergingscompensatie-eis van het waterschap. Het regenwater stroomt oppervlakkig van de verharding via de berm in de greppel. Bij overbelasting loopt de greppel over in de lager gelegen greppel ten zuiden van dit weggedeelte (gedeelte "IM-2").

Aan de oostzijde van de Ir. Molsweg wordt de berm tussen de nieuwe verharding en het bestaande fietspad 'hol' aangelegd. Op deze manier wordt voldoende berging gecreëerd. Bij overbelasting loopt deze berm over in de berm ten zuiden van dit weggedeelte.

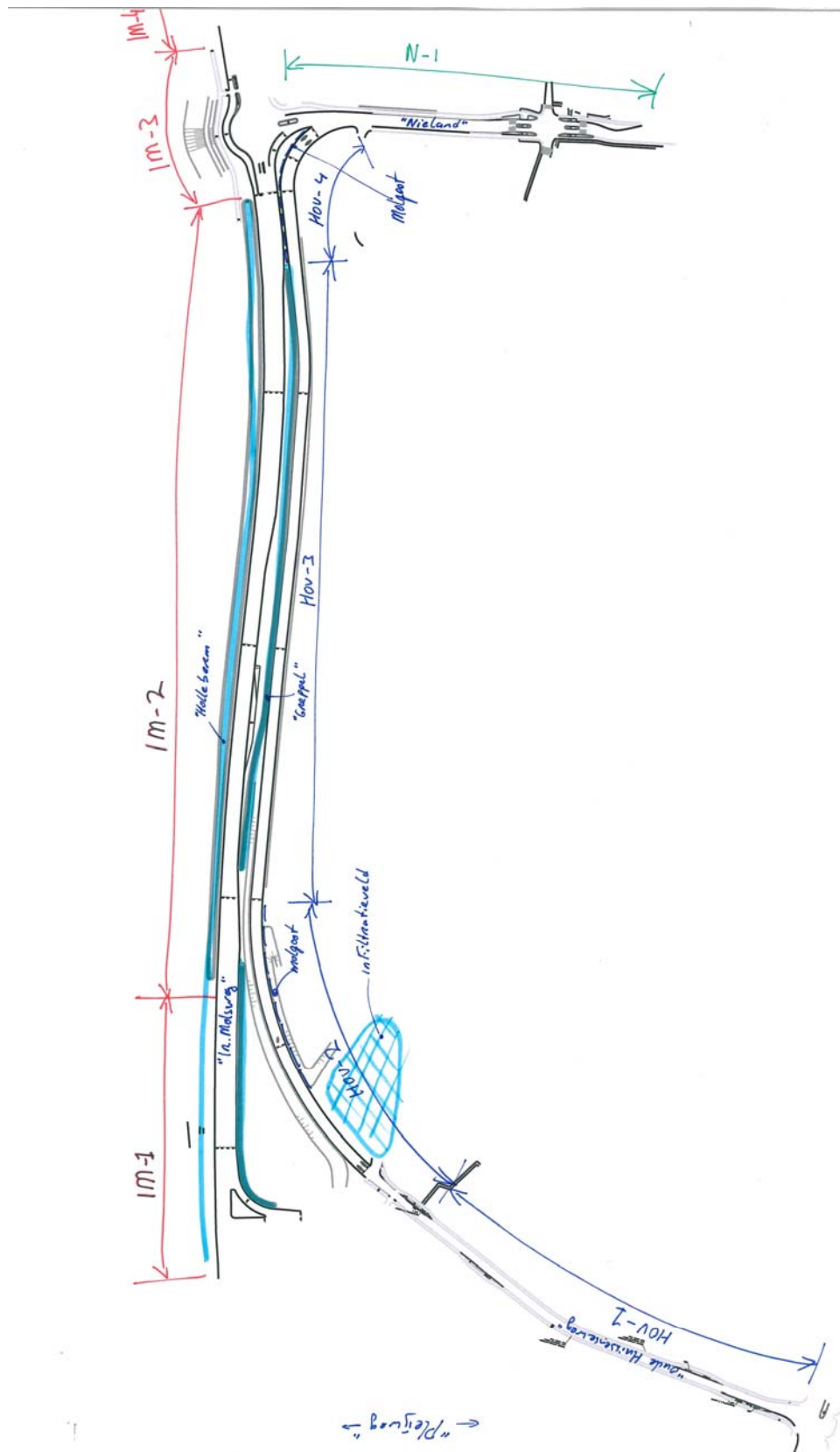
IM-2: Ir. Molsweg, lager gelegen gedeelte tot rotonde Nieland

Tussen de Ir. Molsweg en de busbaan wordt een infiltratiegreppel aangelegd. De inhoud van de greppel komt overeen met de bergingscompensatie-eis van het waterschap. Het regenwater stroomt oppervlakkig van de verharding via de berm in de greppel. Bij overbelasting loopt de greppel via enkele nieuw aan te leggen verbindingen over naar de 'vliegerweide' ten westen van de busbaan.

Aan de oostzijde van de Ir. Molsweg wordt de berm tussen de nieuwe verharding en het bestaande fietspad 'hol' aangelegd. Op deze manier wordt voldoende berging gecreëerd. Bij overbelasting loopt deze berm over in de 'vliegerweide' aan de westzijde van de busbaan.

IM-3: Ir. Molsweg, rotonde Nieland

De rotonde wordt, evenals in de huidige situatie, aangesloten op het gescheiden rioolstelsel van Huissen. Hierdoor vindt een kleine uitbreiding van het aangesloten verhard oppervlak plaats. Door het remmen en optrekken en door de bocht die voertuigen op een rotonde moeten maken, raakt de verharding vervuild met relatief veel rem- en bandenslijpsel. Het van de rotonde afstromende regenwater is daardoor minder geschikt om in de bodem te infiltreren.



IM-4: Ir. Molsweg, ten zuiden van de rotonde Nieland

Over de lengte waarvan de verhardingsbreedte van de Ir. Molsweg ten zuiden van de rotonde wordt uitgebreid zal een greppel worden aangelegd (oostzijde Ir. Molsweg). Deze greppel zal een overstort mogelijkheid krijgen naar de bermsloot aan de westzijde van de Ir. Molsweg via een nieuw te leggen verbindingsleiding.

N-1: Nieland, ten westen van de rotonde

Het verhardingsoppervlak van de Nieland, ten westen van de rotonde, neemt enigszins toe. Het extra oppervlak bestaat voornamelijk uit de verharding van het nieuwe fietspad. Binnen de plangrenzen zijn geen mogelijkheden om het afstromende regenwater via oppervlakkige voorzieningen te bergen en te infiltreren. Vanuit beheersoogpunt zijn ondergrondse voorzieningen (naast het bestaande rioolstelsel) ongewenst. Daarnaast is de toename van het verharde oppervlak gering. Er is daarom gekozen de bestaande afwateringssituatie (verharding aangesloten op gescheiden riolering) niet te wijzigen en de nieuwe verhardingen ook op de bestaande riolering aan te sluiten.

5.8 Grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied ligt in het stedelijk grondwaterbeschermingsgebied Symons te Arnhem. Ruimtelijke ontwikkelingen in een dergelijk gebied worden beoordeeld volgens het principe van stand still – step forward. Dat wil zeggen dat toekomstige ontwikkelingen geen groter risico mogen opleveren voor de grondwaterwinning dan in de huidige situatie het geval is en dat naar vermindering van het risico wordt gestreefd. Aangezien het grondwaterbeschermingsgebied een stedelijke winning betreft is de provinciale milieuverordening niet van toepassing. De provincie/Vitens hebben een adviserende rol in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Ruimtelijk zal wel compensatie geboden moeten worden. De huidige bestemmingssituatie geldt daarbij als referentiekader.

Ruimtelijke compensatie

In verband daarmee wordt ruimtelijk compensatie geboden voor de toename van het aantal vierkante meters verhard oppervlakte en zullen verder milieu-/bodemkundige maatregelen worden getroffen.

De totale toename van verhard oppervlakte voor het gehele traject (zowel op Lingewaards als op Arnhems grondgebied) bedraagt:

- Toename in verband met de aanleg van de HOV : 7.910 m² en
- Toename in verband met capaciteitsverruiming Ir. Molsweg : 5.160 m².

Voor de benodigde ruimtelijke compensatie is wordt ervan uitgegaan dat de HOV-verbinding gelet op het algemeen (milieu)belang van deze verbinding met een fac-

tor 1 gecompenseerd wordt en de capaciteitsverruiming met de gebruikelijke factor 2. De totale compensatie moet dan 18.230 m² bedragen.

Op dit moment is Molsweg met brede zone bestemd tot dijk met waterkerende functie. De gronden gelegen binnen deze bestemming zouden volledig geasfalteerd kunnen worden. In dit bestemmingsplan worden de verschillende functies gedetailleerd bestemd en wel zodanig dat uitsluitend de weggedeelten worden bestemd tot verkeer. De overige percelen krijgen een groen- waterberging of recreatiebestemming. Op deze wijze is er sprake van een planologische compensatie van totaal 16.354 m². De resterende 1.876 m² zal worden gecompenseerd op Arnhems grondgebied.

Milieu-/bodemkundige maatregelen

Met provincie en Vitens is verder nader overleg gevoerd over milieu-/bodemkundige maatregelen die getroffen worden. Een toename van aantallen vierkante meters wegen leidt tot een groter risico van grondwaterverontreiniging. Dit wordt met name veroorzaakt door het gebruik van zout bij gladheidbestrijding. De gemeente heeft aangegeven mede in het kader van dit project een de toekomst een andere wijze van gladheidbestrijding te zullen hanteren: in plaats van curatief strooien zal in de toekomst preventief met nat zout worden gestrooid. Dit levert ondanks de toename van het aantal vierkante meter wegverharding een reductie op.

Daarnaast zal in overleg met gemeente Arnhem en het waterschap Rivierenland worden gezien of verdere maatregelen genomen kunnen worden.

5.9 Natuur

5.9.1 Beleid

Waardevolle landschappen

Het plangebied ligt deels in het provinciale waardevol Landschap Ooijpolder en Rijnstrangen. Waardevolle landschappen, zijn landschappen met (inter)nationaal en provinciaal zeldzame of unieke landschapskwaliteiten van visuele, aarkundige en/of cultuurhistorische aard, en in relatie daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. In dit gebied heeft de rivier een grote invloed gehad om de vorming van het landschap. Het gebied grenst aan het uiterwaardengebied van het waardevolle landschap *Ooijpolder en Rijnstrangen*. De kernkwaliteiten van dit landschap zijn:

- de gave gradienten van kom-oeverwal-uiterwaard-rivier en de dynamiek van de rivieren;
- een overwegend open landschap met in de kom afwisseling van weidebouw;

- oude strangen en kleiputten met ooibos, en een vrij uitzicht vanaf de dijk over het binnendijkse landschap.

Het ruimtelijk beleid voor waardevolle landschappen is het behouden en versterken van de landschappelijke kernkwaliteiten. De provincie hanteert hierbij de ontwikkelingsstrategie: 'ontwikkeling met kwaliteit'. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van gebruiksfuncties moet bijdragen aan verbetering van de landschappelijke samenhang.

Bij de landschappelijke inpassing zal hier rekening mee worden gehouden (zie par. 2.2)

Ecologische Hoofdstructuur.

Het plangebied ligt ter hoogte van de rotonde Nielant-Ir. Molsweg in de Ecologische Hoofdstructuur Verweving. De groenstroken langs de Ir. Molsweg maken daarnaast onderdeel uit de een EHS Verbindingszone (EVZ).

Natura 2000

Het plangebied ligt ter hoogte van de rotonde Nielant-Ir. Molsweg met een oppervlakte van circa 0,15 ha in het Natura 2000 gebied "Gelderse Poort". Daarnaast ligt het plangebied in de directe nabijheid van de Natura 2000 gebieden "Gelderse Poort en Uiterwaarden IJssel".

5.9.2 Onderzoek

Royal Haskoning heeft op 21 juli 2009 nr. 9V10345. B6 een ecoscan uitgevoerd in verband met de voorgenomen ontwikkeling. Er is getoetst aan de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur.

Flora en Fauna wet

Soorten genoemd in Tabellen 1 tot en met 3 behorend bij de AMvB uit 2005 zijn relevant voor toetsing aan de Flora- en Faunawet. Het betreft hier alleen vleermuizen (Tabel 3) en grondgebonden zoogdieren (Tabel 1 en Tabel 2). Voor de soorten beschermd via Tabel 1 geldt bij Ruimtelijke Ontwikkeling een Algemene Vrijstelling. Daarom wordt hieronder de focus gelegd op de strenger beschermde soorten (Tabel 2 en 3).

Vleermuizen

Uit het rapport blijkt, dat verblijfplaatsen van zowel boom- als gebouwbewonende soorten binnen het plangebied kunnen worden uitgesloten. Het plangebied kan wel een functie hebben als foerageergebied.

Soorten die in het plangebied foerageren, mogen geen problemen hebben met verlichting in hun jachtgebied. Dit geldt vooral voor de in Nederland meer algemene soorten, bijvoorbeeld Gewone dwergvleermuis. Deze soort is bij uitstek bekend uit een bebouwde omgeving en is dan ook uitstekend in staat om ook in een verlichte omgeving te foerageren.

De Meervleermuis -beschermd in "Gelderse Poort"- houdt niet van lichtverstoring in zijn jachtgebied of vliegroutes (DWW, 2004). De soort foerageert bij voorkeur boven groot open water of boven onder meer vochtige graslanden binnen 500 meter van groot open water. Omdat het plangebied verlicht wordt door armaturen -langs zowel de Ir. Molsweg en Nielant als ook het fietspad- die hoger zijn dan de dijk en de graslanden achter de dijk nog volop in agrarisch gebruik zijn, wordt niet verwacht dat de Meervleermuis gebruik maakt van het plangebied. Er is immers sprake van een hoge mate van verstoring door licht achter de dijk. De voor deze soort optimale foerageergebieden zijn buiten het plangebied gelegen langs de rivier.

Direct buiten de bebouwde kom van Huissen begint een relatief groot open grasgebied met een klein populierenbosje maar zonder verdere opgaande begroeiing of oriëntatiemogelijkheden. Voor vrijwel alle Nederlandse vleermuissoorten is dit verre van optimaal foerageergebied. Het aanleggen van de busbaan zorgt voor een afname van circa 0,5 hectare grasland aan de Westzijde van de Ir. Molsweg. Mede omdat soorten als Gewone dwergvleermuis ook goed in staat zijn boven wegen te foerageren en het marginaal geschikt foerageerbiotoop betreft, wordt niet verwacht dat vleermuizen enige hinder ondervinden van deze afname. Overtreding van verbodsbepalingen wordt dan ook uitgesloten.

Hoewel het wenselijk is zo min mogelijk met aanvullende verlichting ('s nachts) te werken, zullen effecten hiervan niet aan de orde zijn. Dit omdat hiervan gedurende 4 tot 6 maanden incidenteel gebruik gemaakt zal worden binnen de zone waar ook nu al sprake is van nachtelijke verlichting.

Ten aanzien van vleermuizen kan overtreding van verbodsbepalingen worden uitgesloten.

Grondgebonden zoogdieren

Specifiek gaat het om de Steenmarter, beschermd via Tabel 2. De Steenmarter komt vooral voor in parklandschap, maar ook in volkomen bosloze gebieden, steengroeven en rotsige hellingen. Hij is vooral te vinden in de nabijheid van dorpen en boerderijen en tegenwoordig zelfs ook in grote steden. Hij heeft een voorkeur voor gebieden met kleinschalige landbouw, met oude schuren, heggen en geriefhoutbosjes. Daarbij is de aanwezigheid van elementen zoals groenstroken, heggen, bosjes, greppels en bermen van belang, omdat de steenmarter daar zijn voedsel zoekt (VZZ, 2009).

Uit het bovenstaande moet geconcludeerd worden dat het plangebied deel uit kan maken van het foerageergebied van de Steenmarter, maar dat de aanwezigheid van verblijfplaatsen niet aan de orde is. Overigens is het de vraag of er voor de Steenmarter veel voedsel beschikbaar is Westelijk van de dijk.

De voorgenomen plannen leiden tot het beperkt kleiner worden van dit foerageergebied (~0,5 ha), maar in de omgeving is en blijft ditzelfde type (of zelf meer geschikt) habitat overvloedig aanwezig. Verwacht mag worden, dat na voltooiing van de werkzaamheden vergelijkbaar habitat wordt gerealiseerd in de nieuwe berm. Effecten van het voorgaande worden niet verwacht. Mede omdat verblijfplaatsen niet worden aangetast als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden, zijn overtredingen van verbodsbepalingen onder de Flora- en Faunawet niet aan de orde.

Verbodsbepalingen worden ten aanzien van de Steenmarter niet overtreden.

Natuurbeschermingswet

De werkzaamheden zijn gedeeltelijk voorzien in Natura 2000-gebied "Gelderse poort" Specifiek gaat het om de aanleg van de "bypass" langs de aansluiting van de Ir. Molsweg op de Nielant. Het plangebied overlapt hier circa 0,15 hectare met Natura 2000-gebied "Gelderse poort".

Toetsingskader is dat de instandhoudingsdoelstellingen niet (significant) negatief beïnvloed mogen worden door de voorgenomen plannen of activiteiten. Pas wanneer een (significant) negatief effect na een Passende Beoordeling wordt vastgesteld is sprake van compensatie, waarbij dit alleen mogelijk is wanneer een Dwingende rede van openbaar belang kan worden aangetoond. Overigens geldt ten aanzien van zowel "Gelderse Poort" als "Uiterwaarden IJssel" dat externe werking aan de orde kan zijn.

Fysieke effecten

Wat betreft "Gelderse Poort" zijn fysieke effecten als gevolg van verlies aan oppervlak (voor definities van storingsfactoren zie Broekmeyer et al, 2004 met aanvullingen uit LNV (2009)) aan de orde als gevolg van de realisatie van de "bypass". Na het verleggen van de dijk zal "Gelderse Poort" circa 0,15 hectare kleiner geworden zijn, waarbij aangetekend moet worden dat de dijk zelf op termijn weer als onderdeel van "Gelderse Poort" kan functioneren. Op dit moment zijn de graslanden op en juist achter de dijk ongeschikt voor de soorten waarvoor "Gelderse Poort" is aangewezen. Zo is het aanwezige grasland bijvoorbeeld te dicht voor weidevogels en te ruig voor foeragerende ganzen. Als zodanig hebben de 0,15 hectare die verloren gaan nu nog geen duidelijke functie voor de soorten waarvoor "Gelderse Poort" is aangewezen, ook gelet op de bekende verspreiding van deze soorten.

Tijdens het veldbezoek, maar ook uit de beschikbare gegevens blijkt niet dat habitattypen of soorten beschermd in "Gelderse Poort" voorkomen in het plangebied. In potentie is de dijk wel geschikt voor de ontwikkeling van Glanshaver- en Vossenstaarthooiland (H6510). Voor dit habitatype is als instandhoudingsdoel "uitbreiding oppervlakte en verbetering van kwaliteit" geformuleerd. In het beheerplan voor "Gelderse Poort" wordt uitgewerkt waar de habitattypen in de huidige situatie aanwezig zijn, maar ook waar uitbreidingsdoelstellingen worden gerealiseerd. Provincie Gelderland is verantwoordelijk voor het opstellen van het beheerplan voor "Gelderse Poort", dat op dit moment nog niet is afgerond. De heer Van de Vegte (projectleider beheerplan "Gelderse Poort") heeft aangegeven dat op dit moment nog geen definitieve habitattypenkaart beschikbaar is. Uit het concept blijkt dat het bosje in de kruising van de Ir. Molsweg en de N325 is gekarteerd als Zachthoutooibos (H91E0). Dit valt echter buiten het plangebied. Verder zijn langs de Ir. Molsweg geen habitattypen gekarteerd, waarbij wel opgemerkt moet worden dat juist ten aanzien van de dijken een nader onderzoek wordt uitgevoerd. Ook is nog onduidelijk waar de uitbreidingsdoelstellingen ten aanzien van H6510 binnen "Gelderse Poort" worden gerealiseerd.

Ten behoeve van de "bypass" zal de dijk worden verlegd, maar niet verdwijnen. Mochten hier uitbreidingsdoelstellingen voor hooilanden (H6510) worden voorzien, kunnen deze nog steeds worden gerealiseerd. Negatieve effecten als gevolg van het aanleggen van de "bypass" -in termen van oppervlakteverlies- kunnen daarom worden uitgesloten.

Externe werking

Externe werking kan optreden als gevolg van onder meer geluid, licht, optische verstoring of emissies van gebiedsvreemde stoffen.

Er zal geen sprake zal zijn van verdragende trillingen. Wel kunnen gedurende een periode van 4 tot 6 maanden tijdelijk piekbelastingen optreden als het gaat om geluid of sprake zijn van nachtelijke verlichting. Wat betreft het effect van tijdelijke nachtelijke verlichting worden effecten uitgesloten. Deze vinden immers binnendijs plaats in een gebied dat nu ook al nachtelijke verlichting kent. De uitgestraalde verlichting zal hierdoor nauwelijks toenemen. Hetzelfde geldt voor effecten van geluid. Vooral het frezen van het oude asfalt brengt een hoge geluidbelasting binnendijs met zich mee. Ook hier geldt dat het dijklichaam de uitstraling van dit geluid zal beperken. Het bovenstaande in combinatie met het gegeven dat de natuurwaarden waarvoor "Gelderse Poort" is aangewezen niet voorkomen in de directe omgeving van het plangebied, leidt tot de conclusie dat de tijdelijke effecten tijdens de werkzaamheden geen significant negatieve effecten voor "Gelderse Poort" tot gevolg zullen hebben.

Op basis van de aannames moet geconcludeerd worden dat de mate van verlichting als ook de huidige verkeersdruk niet veranderd als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Omdat de dijk in haar huidige dimensies gehandhaafd blijft, zal ook geen sprake zijn van een verandering van eventuele optische verstoring. Gezien de afstand tot het plangebied (>2 km) zijn effecten van deze storingsfactoren op "Uiterwaarden IJssel" uit te sluiten, omdat deze dan opgegaan zijn in de achtergrondverstoring.

Emissies van gebiedsvreemde stoffen kan in zowel "Gelderse Poort" als "Uiterwaarden IJssel" leiden tot depositie van vermestende en/of verzurende stoffen. Op basis van de aanname in paragraaf 5.3 -er is geen sprake van verkeersaantrekkende werking- mag ook niet verwacht worden dat de emissie van gebiedsvreemde stoffen als gevolg van de realisatie van het project toeneemt. Hierdoor zal ook de depositie van vermestende en verzurende stoffen in "Gelderse Poort" en "Uiterwaarden IJssel" niet toenemen. Dit is van belang omdat achtergronddeposities van bijvoorbeeld stikstof lokaal hoger zijn dan de kritische depositiewaarden (bepaald door Dobben & Hiinsbergen (2008)). Tot op heden geldt dat wanneer sprake is van een overschrijding van deze waarde, sprake is van een significant negatief effect wanneer de depositie toeneemt, tenzij een ecologische onderbouwing van het tegendeel geleverd kan worden.

Uitgaand van de aannames in paragraaf 5.3 wordt niet verwacht dat het aanleggen van de busbaan en het optimaliseren van de verkeersstromen leidt tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden "Gelderse Poort" en "Uiterwaarden IJssel".

Ecologische Hoofdstructuur

De werkzaamheden, te weten het aanleggen van de "bypass", zijn gedeeltelijk voorzien in de Ecologische Hoofdstructuur. Het plangebied overlapt hier circa 0,15 hectare met de Ecologische Hoofdstructuur. Atlas Groen Gelderland (2009) laat verder zien dat de groenstroken langs de Ir. Molsweg op basis van het Streekplan 2005 zijn voorzien als Ecologische Verbindingszone en dat op het gebied ten Oosten van de Melkweg een aankooptitel rust. In 2008 heeft echter een voorstel tot herbegrenzing van de EHS ter visie gelegen. Op basis van de inspraakreacties is een voorstel tot herbegrenzing opgenomen in Atlas Groen Gelderland (2009). Deze is opgenomen in figuur 6.3. Voor zover bekend bij Provincie Gelderland heeft deze nieuwe begrenzing nog geen definitieve status. Verwachting is dat het voorstel juli 2009 door Ge-deputeerde Staten wordt behandeld, waarna de procedure om te komen tot definitieve vaststelling zal worden gestart. Definitieve herbegrenzing wordt niet vóór de eerste helft van 2010 verwacht.

Figuur 6.3 laat zien dat, op basis van de herbegrenzing, de status als Ecologische Verbindingszone is komen te vervallen en dat ook de dijk langs de Ir. Molsweg niet langer deel uit maakt van de EHS. De verwervingstitel voor het gebied ten Oosten

van de Melkweg blijft gehandhaafd, als ook de Ecologische Verbindingszone ten Westen van de Ir. Molsweg. De voorgenomen plannen zouden dan buiten de EHS plaatsvinden, maar nog steeds leiden tot een toename van de barrièrewerking voor de aan te leggen EVZ.

Uitgaande van de situatie in 2005, die wel is vastgesteld en daarmee rechtsgeldig is, is er echter sprake van een ingreep in de EHS, waardoor de stappen uit hoofdstuk 2 doorlopen moet worden.

Het streekplan (Provincie Gelderland, 2005) zegt het volgende:

“Binnen de ecologische hoofdstructuur geldt de “nee, tenzij”-benadering. Dit houdt in dat 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. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegde gezag erop toezien dat hiernaar door de initiatiefnemer onderzoek wordt verricht. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken, zal de provincie de te beschermen en te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied specificeren. De te beschermen en te behouden wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zullen in 2005/2006 als streekplanuitwerking worden vastgesteld. In deze streekplanuitwerking zullen de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken worden weergegeven, die een rol spelen bij ruimtelijke afwegingen in het groenblauwe raamwerk en de waardevolle landschappen ter bepaling van mitigatie, compensatie, saldering en kwalitatieve verbetering.”

Voor het plangebied, dat gelegen is binnen deelgebied “Rivierengebied” zijn de volgende kernkwaliteiten gespecificeerd:

- de rivier met zijn bijbehorende dynamiek en morfologie, als bron van natuurlijke processen, en als as van een keten natuurterreinen en natuurrijke cultuurlandschappen in de uiterwaarden en de daarbij behorende bijzondere natuur, zoals rivierduinen, stroomdalgraslanden, natte schraalgraslanden, hardhoutooibos en nevengeulen;
- de relatie tussen open voedselrijke foerageergebieden en rustgebieden (open water) voor overwinterende en doortrekkende ganzen, eenden en andere watervogels.
- het Rijk van Nijmegen als samenhangend geheel van bossen en natuurterreinen met zeer gevarieerde overgangen naar de omringende rivierkleigronden (Ooijpolder) met de bij deze overgangen behorende natuur met onder andere bronnen en bronbeekjes;
- de uitwisselingsmogelijkheden voor planten en dieren die de Gelderse Poort en het Rijk van Nijmegen herbergen door de centrale ligging in het Europese natuurnetwerk met verbindingen naar de Veluwe en Oostvaardersplassen, het Reichswald en de Eifel, het bovenstroomse en benedenstroomse (Duitse) rivierengebied en de bosgebieden in het Limburgs-Duitse grensgebied;

- de Nieuwe Hollandse Waterlinie als samenhangend en herkenbaar geheel van moerasgebieden en open (weidevogel-)graslanden;
- het samenhangende geheel van Linge en natuurgebied en landgoederen langs de Linge in het Westelijk rivierengebied;
- de combinatie van gedempte rivierdynamiek en kwel in het Rijnstrangengebied met als resultaat een gevarieerd rietmoeras met bijzondere soorten als moerasvogels en waterspitsmuis;
- de verbinding tussen het Maas- en het Rijnecosysteem in Fort Sint Andries;
- het open, grazige en natte karakter van binnen- en buitendijkse weidevogel- en ganzengebieden.

Als de drie voornaamste ontwikkelkansen zijn benoemd (Provincie Gelderland, 2006):

- het ontwikkelen van enkele grote, dijkoverschrijdende natuurterreinen in de Gelderse Poort, op de Noordoever van de Nederrijn, bij Fort Sint Andries en bij Loevestein met een beheer, gericht op optimaal verloop van natuurlijke processen als sedimentatie en erosie, waterstandschommelingen, begrazing en vegetatie-ontwikkeling;
- het ontwikkelen van het buitendijkse rivierengebied tot een samenhangend, gevarieerd en dynamisch natuurterrein met behoud van actuele natuur- en cultuurwaarden;
- het ontwikkelen van het binnendijkse gebied tot een natuurrijk cultuurlandschap met goede ecologische verbindingen tussen rivieren en stuwwallen en met rijke cultuurhistorie.

Het realiseren van de “bypass” bij de aansluiting van de Nielant op de Ir. Molsweg heeft voor zover bij ons bekend geen functie met betrekking tot voornoemde kwaliteiten of uitbreidingskansen. Onzes inziens duidt de herbegrenzing uit 2008 hier ook op. Bovendien wordt de dijk ter plaatse verlegd en blijft als zodanig op een iets gewijzigde locatie voortbestaan. Verder kan een Ecologische Verbindingszone nog steeds worden gerealiseerd na voltooiing van de plannen (het zoekgebied is zeer groot), ondanks het gegeven dat de barrièrewerking van de Ir. Molsweg voor de aansluiting van de EVZ op “Gelderse Poort” groter wordt. Technisch zijn deze knelpunten immers op te lossen. Wellicht vormen de voorliggende plannen juist een goede kans om de voorziene EVZ te ontwikkelen.

Conclusie is, dat op basis van de begrenzing uit 2005 geen significant negatief effect op wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS en is “afweging conform overig (rijks) ruimtelijk beleid” voldoende. In deze rapportage is dat uitgewerkt aan de hand van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet.

Conclusie

Geconcludeerd is, dat het plangebied een beperkte waarde heeft voor beschermde Flora- en Fauna. Overtreding van verbodsbepalingen is niet aan de orde. Er hoeft dan ook geen nader onderzoek te worden uitgevoerd en er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

In het kader van de Natuurbeschermingswet zijn (significante) negatieve effecten als gevolg van externe werking en oppervlakte verlies uit te sluiten.

Het plangebied is echter wel onderdeel van Natura 2000-gebied "Gelderse Poort" en de Ecologische hoofdstructuur. De busbaan, voorover gelegen op Lingewaards grondgebied, is geprojecteerd op gronden welke nu grasland zijn. Deze gronden bevatten geen bijzondere natuurwaarden. Gelet daarop hoeft geen sprake te zijn van compensatie. Hierover is overleg gevoerd met de provincie Gelderland.

Een significant effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS is niet aan de orde.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In het uitvoeringsprogramma 2009-2013 van de Kadernota 2009 is voor de aanleg van de busbaan langs de ir. Molsweg, alsmede voor capaciteitsverruimende maatregelen, een bedrag ad € 2.500.000,- opgenomen. Deze Kadernota is op 25 juni 2009 door de gemeenteraad van Lingewaard vastgesteld. De Stadsregio Arnhem Nijmegen levert een belangrijke financiële bijdrage in de kosten van het project. Deze bijdrage wordt vooralsnog geraamd op € 1.800.000,-.

Hiermee is de dekking van het project afdoende geregeld.

7. INSpraak EN OVERLEG

7.1 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).

7.2 Overleg burgers

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 Gemeentenuws van 2 september 2009. In deze publicatie is onder meer vermeld dat een inloop-/informatieavond wordt gehouden. (zie hierna).

Overleg bewoners

Op 15 september 2009 is in samenspraak met de gemeente Arnhem een algemene informatie-/inloopavond gehouden omtrent dit project. Tijdens deze avond is aan belangstellenden uitleg gegeven over het plan en bestond de gelegenheid om (schriftelijk en mondeling) vragen te stellen.

Deze avond is door circa 60 mensen bezocht. Een aantal van hen heeft een schriftelijk reactie gegeven dan wel een vraag gesteld. Deze reactie, voor zover betrekking hebbend op Lingewaards grondgebied, luiden als volgt.

1. Is het mogelijk een doorsteek voor fietsers vanaf de dijk te realiseren en dit door middel van bebording aan te geven.
Reactie: een eventuele doorsteek voor fietsers houdt geen verband met dit project en is nu dan ook niet aan de orde. Er zal wel voldoende aandacht worden besteed aan bebording.
2. De suggestie wordt gedaan om op het huidige tracé van Zuideinde, uitstuitend fietsers toe te staan. Op welke wijze wordt sluipverkeer via Nielant en Huissensedijk voorkomen? Eén van de aanwezigen doet de suggestie om be-

tonbandjes te leggen tussen de rijbaan en de busafslag om zo linksafverkeer te ontmoedigen.

Reactie: Lingewaard

Er worden geen betonbanden toegepast. De busbaan wordt afgescheiden van de rijbaan door middel van een ononderbroken streep. Door middel van bebording en markering zal de busbaan worden aangegeven. Dit uit het oogpunt van verkeersveiligheid: de banden worden bij sneeuwval een gevaarlijk obstakel voor de weggebruikers en hindert de gladheidsbestrijdingsdienst.

3. Gevraagd wordt om geen drempels in de Nielant te leggen.

Reactie: het ontwerp voorziet in een minimale drempel ter hoogte van het kruispunt Grevenveld/Nierlant/Silo. Deze is maximaal 6 cm hoog, mede ten behoeve van het busverkeer. Mede als gevolg van de flauwe helling worden geen problemen ten aanzien van trillingen verwacht.

4. Gevraagd wordt ter hoogte van de rotonde een tweebaansweg te maken.

Reactie: het ontwerp voorziet al in een tweebaansweg ter hoogte van de rotonde.

5. Gevraagd wordt vrachtverkeer via de A325 te leiden.

Reactie: een omleiding van vrachtverkeer is in het kader van dit project niet aan de orde.

6. Gevraagd wordt waarom geen ontsluiting via Bergerden of Rijkerswoerd wordt gerealiseerd.

Reactie: Een ontsluiting via Bergerden is in het kader van dit project niet aan de orde. Wij merken op, dat de gemeenteraad onlangs het Gemeentelijk mobiliteitsplan heeft vastgesteld. Hierin is aangegeven dat genoemde ontsluiting zal worden onderzocht.

7. Er wordt aandacht gevraagd voor veiligheid van kinderen nabij Paalrij/Zuideinde.

Reactie: In de nieuwe situatie wordt het gazon kleiner (trapveldje). De rijbaan ligt in de huidige situatie even ver van het grasveld af als in de nieuwe situatie. In principe wordt het dus niet gevaarlijker voor de kinderen.

8. Een aantal praktische vragen:

- a. Heeft de bus voorrang als deze de Nielant oprijdt? *Antwoord: nee.*
- b. Wordt de busbaan verlicht? *Antwoord: in principe wel.*
- c. Wat is de maximale snelheid op de busbaan? *Antwoord: 80 km/u*

- d. Moet het rijverkeer vanaf Arnhem verplicht de busbaan op in verband met de kruising met de busbaan? *Antwoord: nee.*
- e. Blijft het hondenpoepveldje bij Paalrij? *Antwoord: Het blijft in principe bestaan, maar wordt wel een stuk kleiner.*
- f. Wat is het tijdspad voor de uitvoering van de werkzaamheden. *Antwoord: De uitvoering zal waarschijnlijk plaatsvinden in de periode tot september 2010.*

7.3 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. Het bestemmingsplan is dan ook in samenspraak met de gemeente Arnhem tot stand gekomen.

Het plan is verder voor overleg toegezonden aan diverse betrokken instellingen en instanties. Indien wij geen reactie hebben ontvangen, gaan wij er van uit dat het plan de betreffende organisatie geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Van de volgende instellingen en instantie is geen reactie ontvangen.

- Tennet TSO bv
- Continuon
- Connexxion
- Wijkplatform Zilverkamp-Zuid en wijkplatform Zilverkamp-Holthuizen.

De volgende overlegreacties zijn ingekomen.

1. *Hulpverlening Gelderland Midden* merkt op dat het aspect externe veiligheid niet van toepassing is op de voorgenomen ontwikkeling. Er is dan ook geen reden om te adviseren over het groepsrisico, de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid in het plangebied.
Gemeente: van deze reactie wordt kennisgenomen.
2. *N.V. Nederlandse Gasunie* constateert, dat de ontwikkeling niet van invloed is op aardgastransportleidingen.
Gemeente: van deze reactie wordt kennisgenomen.
3. *Vitens* merkt op geen op- of aanmerkingen te hebben op het plan.
Gemeente: van deze reactie wordt kennisgenomen..

4. *VROM-inspectie* merkt op dat het plan de betrokken rijksdiensten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Gemeente: van deze reactie wordt kennisgenomen.

5. *Waterschap Rivierenland* constateert, dat het watertoets proces goed is doorlopen. Inhoudelijk heeft het waterschap de volgende opmerkingen.

- Verzocht wordt het deel van het plangebied gelegen tussen de ir. Molsweg en de oostelijke plan grens ook een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering te geven.
- Verzocht wordt een rioolpersleiding die op dit moment weliswaar niet wordt gebruikt, toch te bestemmen.
- Geconstateerd wordt dat voor de verruiming van de rotonde aanpassingen aan de waterkering noodzakelijk zijn, Deze werkzaamheden vallen deels buiten de bestemmingsplangrens, waardoor de waterkering planologisch niet is beschermd. Verzocht wordt de plangrens aan te passen dan wel het bestemmingsplan Buitendijks Gebied 2005 aan te passen.

Gemeente: de plankaart wordt zodanig aangepast, dat voldaan wordt aan de wensen van het waterschap.

6. *Gelderse milieufederatie*: is in principe voorstander van het gebruik van openbaar vervoer. Nieuwe infrastructuur moet echter zoveel mogelijk gebundeld worden met de bestaande infrastructuur om nieuwe en onnodige doorsnijdingen in het landschap te voorkomen. Met betrekking tot het bestemmingsplan worden de volgende opmerkingen gemaakt.

- Voorgesteld wordt een alternatieve route te realiseren zoals hier aangegeven, waarbij sprake is van een bundeling van infrastructuur zonder doorsnijding van de groene zone en waarbij ten behoeve van de verkeersveiligheid een rotonde wordt gerealiseerd met de Oude Huisenseweg.
- De bestemming groen te algemeen is geformuleerd, waardoor te veel mogelijk is.
- Het is niet wenselijk dat lichtmasten in de bermen worden opgericht. Gevraagd wordt de regels hierop aan te passen.

Gemeente: naar aanleiding van deze reactie merken wij het volgende op.

- De busbaan is voor het grootste deel gebundeld met de Ir. Molsweg en volgt dus het principe zoals Gelderse milieufederatie voorstaat. De nieuwe busverbinding moet voldoen aan kwalificaties van een hoogwaardig openbaar vervoer route. Dat houdt in dat het een snelle en veilige verbinding*



moet zijn. Indien de route evenwijdig wordt aangelegd aan de afrit van de Pleijroute zal een scherpe bocht gemaakt moeten worden. Het gedeelte van de busbaan zal in die situatie in een verlaging gelegd moeten worden en deze is gelet op de bestaande hoogte verschillen aanzienlijk langer dan bij het bestaande ontwerp. Een scherpe bocht in een verlaging tast de verkeersveiligheid aan. Het bestaande ontwerp voorziet in flauwe taluds, terwijl bij een verlegging zoals voorgesteld de taluds door meer ruimte beslag vragen waardoor er uiteindelijk meer groen moet verdwijnen. Inmiddels is er een ontwerp gemaakt over landschappelijke inpassing van de busverbinding. Gelet hierop zien wij geen aanleiding het tracé aan te passen zoals voorgesteld. Wij merken verder op, dat er het gelet op de toekomstige verkeersintensiteiten geen enkele noodzaak is om een rotonde aan te leggen. Bovendien vergt een rotonde een groot ruimtebeslag dat ten koste zou gaan van het aanwezige groen.

- b. Binnen de bestemming groen zijn geen gebouwen toegestaan, maar uitsluitend bouwwerken geen gebouw zijnde. Het zal in zijn algemeenheid gaan om ondergeschikte bouwwerken die niet leiden tot aantasting van het groen.*
 - c. Langs de busbaan worden in principe wel lichtmasten geplaatst. Dit gezien de kwalificaties voor hoogwaardig openbaar vervoer. Om verstoring als gevolg van licht zoveel als mogelijk te voorkomen, zal de lichtverspreiding zich beperken tot de busbaan. De werking zijn van de lichtmasten zal worden aangepast op de diensttijden van de bussen.*
7. *Het bestuur van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen: geeft aan geen op- of aanmerkingen te hebben op het plan.*
Gemeente: van deze reactie wordt kennisgenomen.
8. *Gedeputeerde Staten van Gelderland: merken het op dat het plan door de ligging in de EHS, (deels) in waardevol Landschap Ooijpolder en Rijnstrangen en door de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied van provinciaal belang wordt geacht. Met inachtneming van die belangen merken zij het volgende op.*
- a. Het plan tast de wezenlijke kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) niet aan. Dit vanwege de beperkte omvang. Ter plaatse van de aansluiting van de ecologische verbindingzone op het kerngebied wordt de barrière vergroot. Als compensatie van de extra barrièrewerking zou gedacht kunnen worden aan realisatie van stapstenen voor de aanwezigheid van fauna volgens de modellen ijsvogelvlinder en rietzanger;*
 - b. Er is een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet noodzakelijk;*
 - c. Het plan gelegen is in het Waardevol Landschap Ooijpolder en Rijnstrangen. In het plan ontbreekt een link tussen de aanleg van de bus-*

- baan en de effecten van deze ontwikkeling op de kernkwaliteiten die gelden voor dat landschap;
- d. Geadviseerd wordt waar mogelijk milieuhygiënische maatregelen te nemen ter bescherming van de bodem en het grondwater tegen vervuild wegwater dat wegspoelt naar de berm;
 - e. De provincie vertrouwt erop dat het plan voldoet aan de basiskwaliteitswaarden (geluid en lucht), zodat een goed leefmilieu is gewaarborgd. Opgemerkt wordt, dat voor lucht niet is getoetst aan het aantal dagen waarop de PM10 concentratie boven de 50 ug/m³ komt. Voor geluid is het jaar 2019 doorgerekend, terwijl de reconstructie in 2010 plaatsvindt. Derhalve zou het jaar 2020 doorgerekend moeten worden. In de toelichting dient te worden ingegaan op de aspecten van het akoestisch onderzoek.
 - f. Geadviseerd wordt de aanwezige archeologische waarden op te nemen op de verbeelding en in de regels.

Gemeente: naar aanleiding van deze reactie merken wij het volgende op.

- a. *Om er voor te zorgen dat het gebied een bijdrage levert aan de doelstellingen van de EHS zal de omgeving van de busbaan landschappelijk ingericht worden ingericht (par. 2.2). Om ervoor te zorgen dat het gebied een bestemming krijgt die recht doet aan haar ecologische- en natuurfunctie is in de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen Groen en Recreatie opgenomen "de aanleg, het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschappelijk, ecologische waarden en natuurwaarden." Hiermee zijn de gronden medebestemd voor de instandhouding en ontwikkeling van landschaps- en natuurwaarden zodanig dat voor flora en fauna verbindingen kunnen ontstaan tussen natuur- of natuurontwikkelingsgebieden;*
- b. *De betreffende vergunning is aangevraagd. Gelet op het feit dat (significante) negatieve effecten als gevolg van de externe werking en oppervlakte verleid is uit te sluiten, bestaat de verwachting dat de vergunning verleend kan worden;*
- c. *Een deel van het plangebied (vanaf oostelijke grens tot en met de Ir. Molsweg) is inderdaad gelegen in het gebied dat is aangeduid tot Waardevol landschap Ooijpolder en Rijnstrangen. Volgens provinciaal beleid mogen kernkwaliteiten niet worden aangetast. De aanleg van de busbaan en de verbreding van de Ir. Molsweg leidt niet tot een aantasting van de openheid. Door zorg te dragen voor een goede landschappelijke inpassing kan de groenstructuur worden verstrekt. De toelichting (hoofdstuk 4.3) is aangepast en wordt ingegaan op het provinciaal beleid.*
- d. *Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is dit aspect in een eerder overleg aan bod geweest. Hierbij werd geconcludeerd dat de vervuiling met name optreedt bij gladheidbestrijding door het strooien van de busbaan in de wintermaanden. Eerder is aangegeven dat er nieuwe milieuvriendelijke*

strooitechnieken zullen worden toegepast ten aanzien van de gladheidbestrijding. Deze techniek zal niet alleen op de busbaan worden ingezet maar ook op de Ir. Molsweg en andere wegen binnen het grondwaterbeschermingsgebied waardoor per saldo de milieuhygiënische situatie zal verbeteren.

- e. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds vermeld dat ervoor is gekozen om een bronmaatregel te treffen in de vorm van geluidreducerend asfalt. Dit asfalt wordt zowel op de Ir. Molsweg, de Nielant als op de nieuwe busbaan toegepast. Het akoestisch en het luchtonderzoek is naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen geupdate. De toelichting van het bestemmingsplan (par. 5.3) is hierop eveneens aanpast. De aangepaste onderzoeken worden als bijlage bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Zodra het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, wordt ook het voornemen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder ter inzage gelegd. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de noodzaak om gevelmaatregelen uit te voeren, teneinde te voorkomen dat de binnenwaarde in de woningen hoger is dan 33 dB.*
- f. De plankaart en de regels zijn zodanig aangepast dat voldaan wordt aan deze wens.*

Regels

