

Omgevingsvergunning

- Ruimtelijke onderbouwing -

Aanleg (fiets)oversteekplaatsen

Nielant in Huissen

Gemeente Lingewaard

OMGEVINGSVERGUNNING

- Ruimtelijke onderbouwing -

Aanleg (fiets)oversteekplaatsen Nielant in Huissen

Gemeente Lingewaard

IDN-nummer: NL.IMRO.1705.260-ON01

Status: ontwerp

Datum: 4 februari 2021



Locatie Nijmegen
St. Stevenskerkhof 2
6511 VZ Nijmegen

Locatie Vught
Parklaan 21
5261 LR Vught

024 - 322 45 79

info@pouderoyentonnaer.nl

www.pouderoyentonnaer.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging besluitgebied	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Beschrijving ontwikkeling	13
2.1	Verkeersproject Nielant-Wagenweg	13
2.2	Nielant - Schaapsdam	13
2.3	Nielant - Sportdreef	15
2.4	Bomen inventarisatie en BEA	17
Hoofdstuk 3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid en provinciaal beleid	21
3.2	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Bedrijven en milieuzonering	25
4.3	Bodem	25
4.4	Geluid	27
4.5	Externe veiligheid	27
4.6	Luchtkwaliteit	28
4.7	Natuur	29
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	33
4.9	Water	36
Hoofdstuk 5	Haalbaarheid	39
5.1	Financiële haalbaarheid	39
5.2	Maatschappelijke haalbaarheid	39
Hoofdstuk 6	Procedure	41
6.1	De te volgen procedure	41
6.2	Ter inzage legging	41
6.3	Watertoets	41
6.4	Het vooroverleg met diensten van Rijk en provincie	41
6.5	Vaststelling	41

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter plaatse van de kruising Nielant - Wagenweg te Huissen is sprake van een verkeerssituatie die door veel weggebruikers als onveilig wordt ervaren. Hoewel er op dit kruispunt weinig ongevallen zijn geregistreerd, is er wel regelmatig sprake van bijna ongevallen of ongevallen met beperkt letsel. Twee actieve wijkplatforms in de kern Huissen (Zilverkamp Zuid en Zilverkamp Holthuysen) hebben daarom aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid van de bestaande kruising Nielant - Wagenweg. De aanpak van de kruising is vervolgens benoemd in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2017.

In 2018 heeft de gemeente Lingewaard een adviesbureau gevraagd om samen met de twee wijkplatforms en de nabijgelegen basisscholen (het Holthuis en het Drieluik) het probleem te verkennen. Hierbij zijn tevens maatregelen verkend om het verkeersonveilige gevoel te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit deze eerste verkenning is gebleken dat het verkeersprobleem zich niet alleen richt op de kruising Nielant - Wagenweg, maar ook op de noordelijke oversteeklocatie (Nielant - Sportdreef) en de zuidelijke oversteeklocatie (Nielant - Schaapsdam). Dit was aanleiding om het onderzoeksgebied voor het verkeersplan ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid te vergroten.

In 2018 en 2019 heeft het adviesbureau, in samenspraak met de gemeente Lingewaard, de wijkplatforms en de basisscholen, ontwerpschetsen voor een verbeterde verkeerssituatie opgesteld. De ontwerpschetsen zijn vervolgens afgestemd op lopende projecten zoals de revitalisering van de Zilverkamp, aanpak Ot en Sienpad en de gebiedsvisie Hart van de Zilverkamp. Uiteindelijk heeft dit geleid tot het verkeersplan 'Huissen', dat als doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren door:

- de verkeersintensiteiten voor langzaam verkeer rondom de kruising Nielant - Wagenweg te verminderen door de aanleg van twee alternatieve langzaam verkeersverbindingen en daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren;
- één langzaam verkeersverbinding wordt ten zuiden van de kruising gerealiseerd tussen de oostelijk gelegen Wagenweg en westelijk gelegen Schaapsdam in de vorm van een vrij liggend fiets- en voetpad. Dit zorgt voor een nieuwe langzaam verkeersverbinding voor fietsers en voetgangers van en naar o.a. Loovelden en het westelijke deel van de Zilverkamp. Ten behoeve van de veiligheid van deze langzaam verkeersverbinding wordt de oversteeklocatie Nielant - Schaapsdam voorzien van verkeerslichten;
- één langzaam verkeersverbinding wordt ten noorden van de kruising gerealiseerd tussen de oostelijk gelegen Sportdreef en het westelijk gelegen fiets- en voetpad aan de Holthuisdreef in de vorm van een vrij liggend fiets- en voetpad. Dit zorgt voor een aangepaste verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar o.a. de woonwijken Zilverkamp, Holthuizen en de gemeente Arnhem. De voormalige oversteeklocatie Nielant - Sportdreef (inclusief verkeerslichten) wordt verwijderd en, aansluitend op de nieuwe langzaam verkeersverbinding, in zuidelijke richting verplaatst;
- door de alternatieve routes voor langzaam verkeer ter plaatse van Nielant - Schaapsdam en Nielant - Sportdreef, is het mogelijk om de kruising Nielant – Wagenweg optisch te versmallen voor gemotoriseerd verkeer, af te zwakken voor langzaam verkeer en een voetpad aan te leggen tussen de Holthuisdreef en de Uivernest.

Voor wat betreft de uitvoering van het plan geldt dat dit voor een groot deel mogelijk is binnen de kaders van het vigerend bestemmingplan. Echter, voor twee onderdelen van het plan is dit niet het geval:

- Nielant - Schaapsdam: de aanleg van het fiets- en voetpad tussen de Wagenweg en Schaapsdam ligt deels in de bestemming 'Groen-Waterberging'. Het aanleggen en gebruiken van een fiets- en voetpad binnen deze bestemming is toegestaan. Echter, een deel van het tracé, circa 45 meter, ligt over het terrein van de

voormalige school De Zilverzwaan. Hier is de bestemming 'Maatschappelijk' van toepassing. Daarbinnen is de aanleg en het gebruik van een (algemeen en openbaar) fiets- en voetpad en groenvoorziening niet toegestaan.

- Nielant - Sportdreef: er worden als gevolg van de aanleg van het fiets- en voetpad tussen de Sportdreef en Holthuisdreef een aantal parkeerplaatsen ter plaatse van de Sportdreef verplaatst/herschikt. Deze parkeerplaatsen komen na verplaatsing grotendeels te liggen in de bestemming 'Groen- Waterberging'. Parkeervoorzieningen zijn hier echter niet toegestaan.

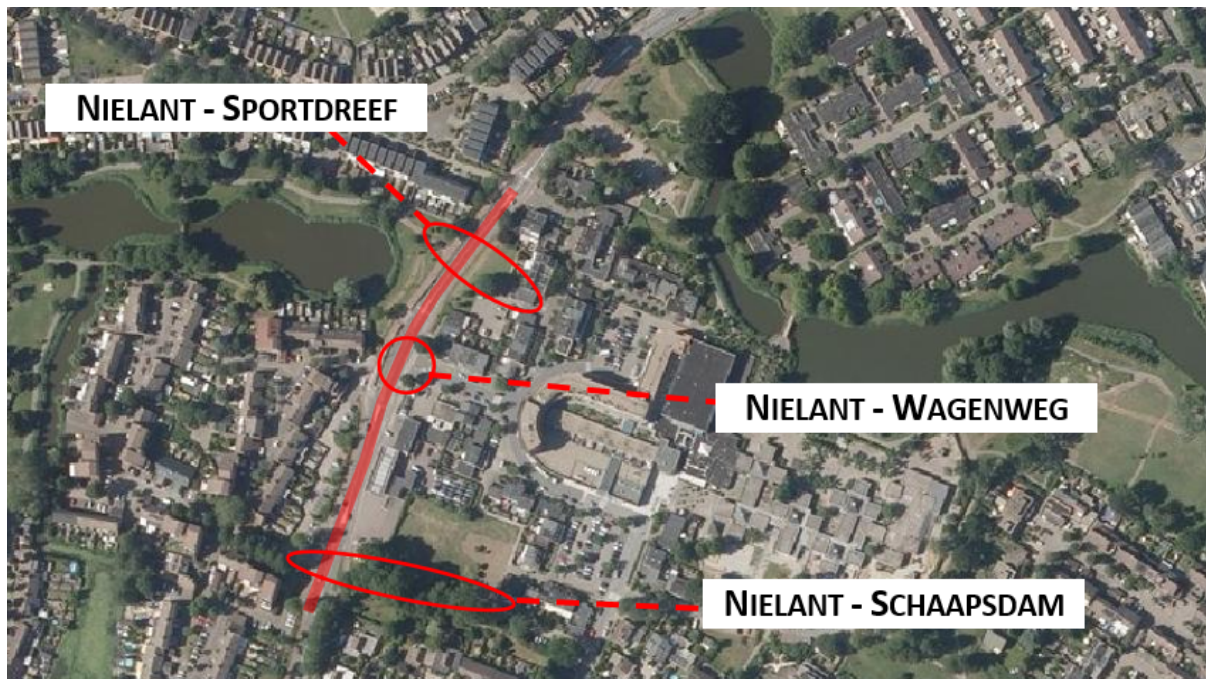
Om de uitvoering van het verkeersplan in zijn geheel mogelijk te maken, dient gedeeltelijk van het vigerend bestemmingsplan afgeweken te worden. Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de aanvraag voor de noodzakelijke omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Wabo bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 Wabo, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd.

1.2 Ligging besluitgebied

Het verkeersplan 'Huissen' bestaat in zijn geheel uit drie onderdelen:

1. de aanleg van een langzaam verkeersverbinding met oversteeklocatie ter plaatse van Nielant - Schaapsdam;
2. de aanleg van een langzaam verkeersverbinding met oversteeklocatie ter plaatse van Nielant - Sportdreef. Hierbij wordt de noordelijk gelegen oversteeklocatie verplaatst;
3. de aanpassing van het kruispunt ter plaatse van Nielant - Wagenweg.

Deze drie onderdelen met bijbehorende deellocaties, in combinatie met de herinrichting van de Nielant, vormen gezamenlijk het onderzoeksgebied voor het totale verkeersplan. In onderstaand figuur is het onderzoeksgebied voor het totale verkeersplan schematisch weergegeven.



Schematische weergave onderzoeksgebied verkeersproject Huissen

Het besluitgebied voor de aanvraag omgevingsvergunning waar onderhavige ruimtelijke onderbouwing voor is opgesteld, heeft echter geen betrekking op dit gehele onderzoeksgebied. Het besluitgebied wordt namelijk enkel gevormd door twee gedeeltes van twee deellocaties waar de voorgestelde maatregelen van het verkeersplan in strijd zijn met het vigerend bestemmingsplan. Het betreft een deel van de deellocatie Nielant - Schaapsdam en een deel van de deellocatie Nielant - Sportdreef. In onderstaande worden de locaties waaruit het besluitgebied bestaat nader gespecificeerd.

Nielant - Schaapsdam

Tussen de Wagenweg en Schaapsdam wordt een vrijliggend fiets- en voetpad met oversteeklocatie ingericht. Een deel van het beoogde fiets- en voetpad is gelegen binnen de bestemming 'Maatschappelijk' (ten behoeve van de voormalige school De Zilverzwaan). Ten zuiden van het fiets- en voetpad wordt een groenvoorziening ingericht. Het fiets- en voetpad en de groenvoorziening zijn gelegen op het zuidelijk deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Huissen, sectie H, nummer 3106. Dit vormt één deel van onderhavig besluitgebied.

Het overig deel van het in te richten fiets- en voetpad tussen de Nielant en de Wagenweg is gelegen binnen de bestemming 'Groen-Waterberging'. Binnen deze bestemming is de realisatie van een fiets- en voetpad reeds mogelijk. Dit deel van het tracé maakt derhalve geen onderdeel uit van het besluitgebied.



Ligging deellocatie besluitgebied Nielant - Schaapsdam

Nielant - Sportdreef

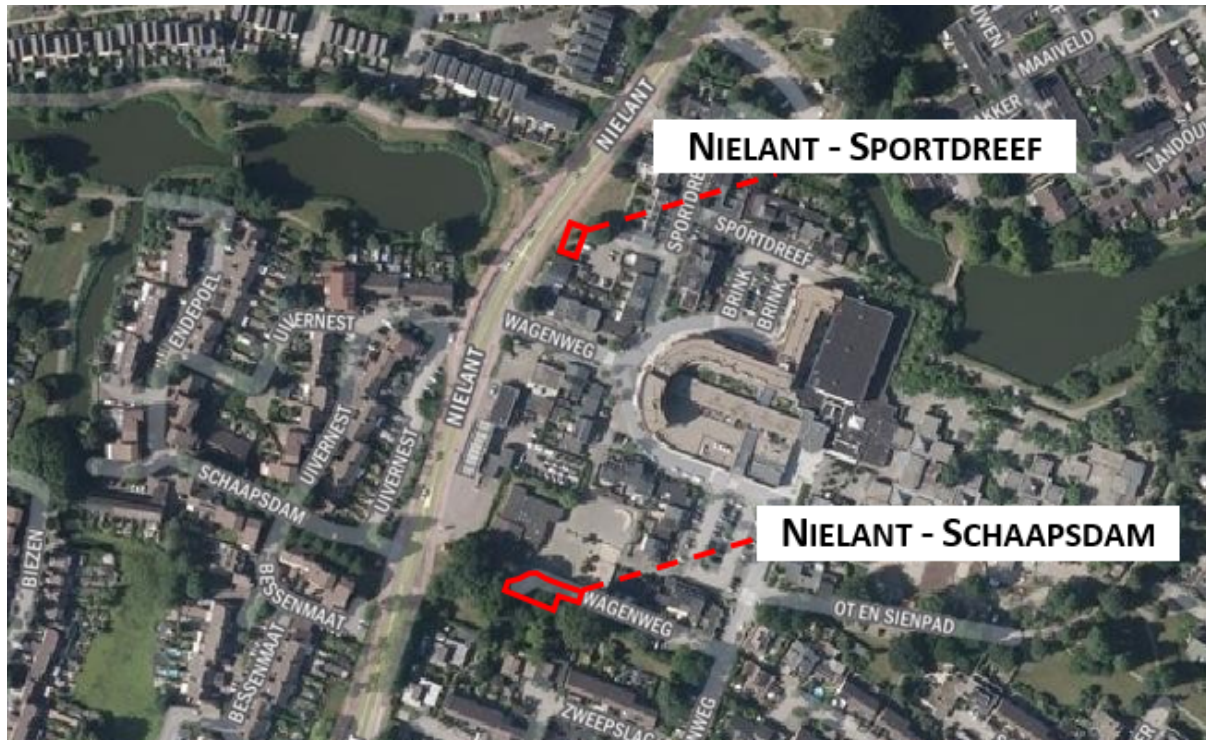
Tussen de Nielant en de Sportdreef wordt een vrijliggend fiets- en voetpad met oversteeklocatie ingericht. Er worden als gevolg van de aanleg van het fiets- en voetpad een aantal parkeerplaatsen aan de Sportdreef verplaatst. De parkeerplaatsen worden verplaatst binnen een deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Huissen, sectie H, nummer 3600. Dit deel van het perceel is bestemd als 'Groen- Waterberging' en vormt het tweede deel van het besluitgebied.

Het overig deel van het in te richten fiets- en voetpad tussen het Nielant en de Sportdreef is gelegen binnen de bestemming 'Groen-Waterberging' of 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming is de realisatie van een fiets- en voetpad en de inrichting van een parkeerterrein reeds mogelijk. Dit deel van het tracé maakt derhalve geen onderdeel uit van het besluitgebied.



Ligging deellocatie besluitgebied Nielant - Sportdreef

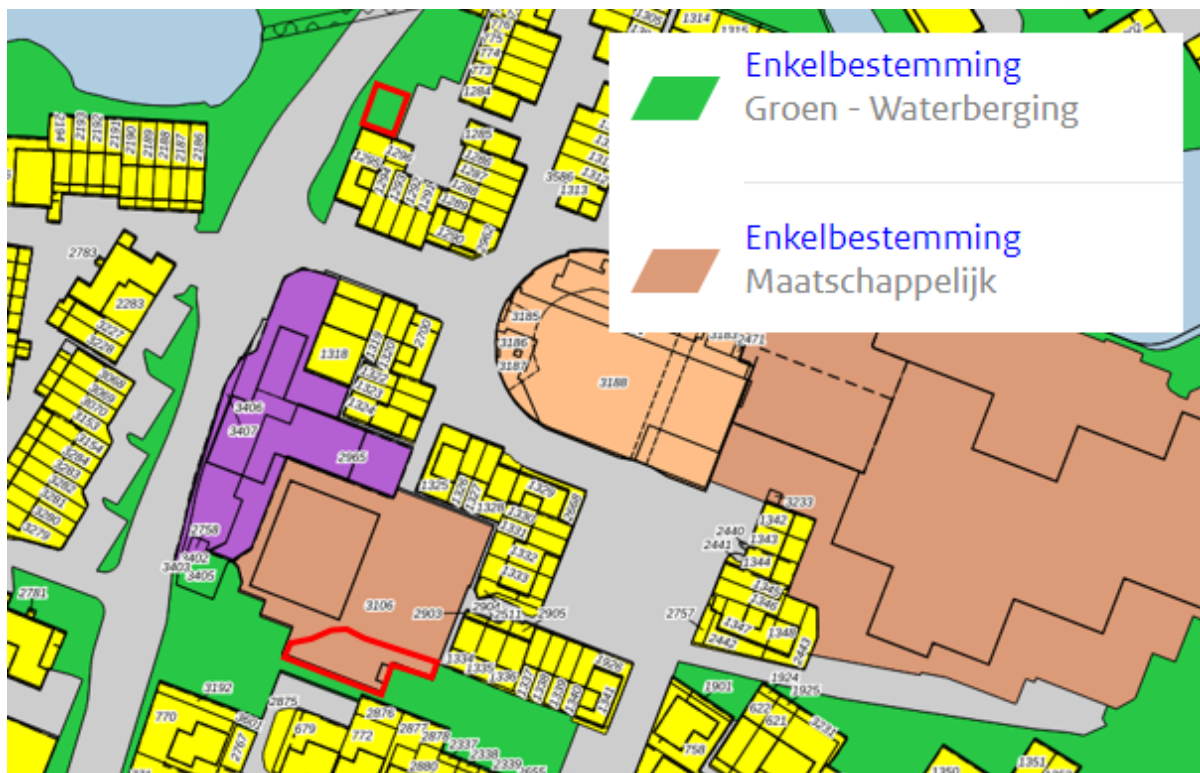
Onderstaand figuur geeft de ligging van de twee gedeeltes van de deellocaties ten opzichte van elkaar weer. De twee gedeeltes van de deellocaties vormen samen het besluitgebied voor onderhavige ruimtelijke onderbouwing.



Ligging besluitgebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het besluitgebied is het bestemmingsplan 'Kom Huissen' (onherroepelijk, d.d. 1 april 2015) geldend. Op basis van het bestemmingsplan is het besluitgebied ter plaatse van de deellocatie Nielant - Sportdreef bestemd als 'Groen - Waterberging' en ter plaatse van de deellocatie Nielant - Schaapsdam als 'Maatschappelijk'.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met besluitgebied binnen rode contour

De voor 'Groen - Waterberging' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, voet- en fietspaden, in- en uitritten, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken, waterlopen en waterpartijen en duikers. Ter plaatse van de als 'Groen - Waterberging' bestemde gronden is, als onderdeel van de realisatie van de oversteeklocatie Nielant - Sportdreef, een parkeerterrein voorzien. Het gebruik van de als 'Groen - Waterberging' bestemde gronden als parkeerterrein is echter op basis van het vigerend bestemmingsplan niet toegestaan.

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor het uitoefenen van activiteiten gericht op de sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening met de daarbij behorende wegen en paden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en duikers. Ter plaatse van de als 'Maatschappelijk' bestemde gronden is, als onderdeel van de realisatie van de oversteeklocatie Nielant - Schaapsdam, de aanleg van een fiets- en voetpad voorzien. Wegen en paden zijn in de maatschappelijke bestemming weliswaar toegestaan, maar enkel als onderdeel en ten behoeve van de maatschappelijke functie. De aanleg en het gebruik van het fiets- en voetpad ten behoeve van de oversteeklocatie Nielant - Schaapsdam maakt geen onderdeel uit van de maatschappelijke functie en is derhalve in strijd met het vigerend bestemmingsplan.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat van het vigerend bestemmingsplan dient te worden afgeweken op de volgende punten:

- de aanleg en het gebruik van een parkeerterrein ter plaatse van de bestemming 'Groen - Waterberging';
- de aanleg en het gebruik van het fiets- en voetpad en groenvoorziening (ten zuiden van het fiets- en voetpad) ter plaatse van de bestemming 'Maatschappelijk'.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de aanvraag voor de noodzakelijke omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een toelichting op het plan voor de herinrichting van de locaties. In hoofdstuk 3 is de toets van het initiatief aan het relevante planologisch beleid uitgewerkt. Daarna worden de planologisch en milieukundig relevante aspecten belicht. In de afsluitende hoofdstukken zijn de exploitatie en uitvoerbaarheid van het plan toegelicht.

Hoofdstuk 2 Beschrijving ontwikkeling

2.1 Verkeersproject Nielant-Wagenweg

Onderhavige ontwikkeling maakt onderdeel uit van het project Nielant-Wagenweg in Huissen ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom de kruising Nielant-Wagenweg en de oversteken op de Nielant.

In de huidige situatie maakt veel verkeer (ca. 3.200 motorvoertuigen per dag en 1.750 fietsers per dag) gebruik van de Wagenweg (gedeelte tussen de Nielant en winkelcentrum De Brink). Dit is namelijk de toegangsweg van en naar het winkelcentrum, de sporthal, woningen en de basisscholen. Door de hoge verkeersintensiteiten en suboptimale inrichting van de infrastructuur rondom de kruising van de Nielant en Wagenweg, ervaren veel weggebruikers het kruispunt als onveilig.

Door de gemeente Lingewaard is in 2018 een adviesbureau ingeschakeld om samen met twee wijkplatforms en basisscholen zowel het verkeersprobleem zelf als maatregelen ter vermindering van het verkeersonveilige gevoel te verkennen. Hiervoor is ook een schouw georganiseerd. Aan de hand van alle beschikbare informatie zijn in 2019 concept schetsontwerpen gemaakt. De schetsen zijn vervolgens gecommuniceerd met de omgeving en worden grotendeels gedragen. Ook onafhankelijke partijen zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de deelnemers aan het CROW-ontwerpcafé hebben positief op de ontwerp schetsen gereageerd.

Op basis van de schetsontwerpen heeft het verkeersproject Nielant-Wagenweg vorm gekregen. De hoofdlijnen van het plan zijn als volgt: om het fietsverkeer op de kruising Nielant-Wagenweg te verminderen, is de gemeente voornemens twee alternatieve langzaam verkeersverbindingen aan te leggen. Door een afname van het fietsverkeer op de kruising Nielant-Wagenweg, is het mogelijk om het verkeerslicht bij de kruising Nielant – Wagenweg te verplaatsen naar de oversteeklocatie Nielant – Schaapsdam, aansluitend op de hier beoogde langzaam verkeersverbinding. Daarnaast wordt voorgesteld om de middengeleiders van het kruispunt Nielant - Wagenweg te verbreden, de fietser een andere positie op de weg te geven en onnodige oversteekpunten te verwijderen. Deze maatregelen zorgen voor een compacter en overzichtelijker kruispunt en voorkomen riskant oversteken bij de Wagenweg. Door de aanleg van overrijdbare middengeleiders blijft het voor bevoorradingsverkeer mogelijk om van en naar het winkelcentrum te rijden.

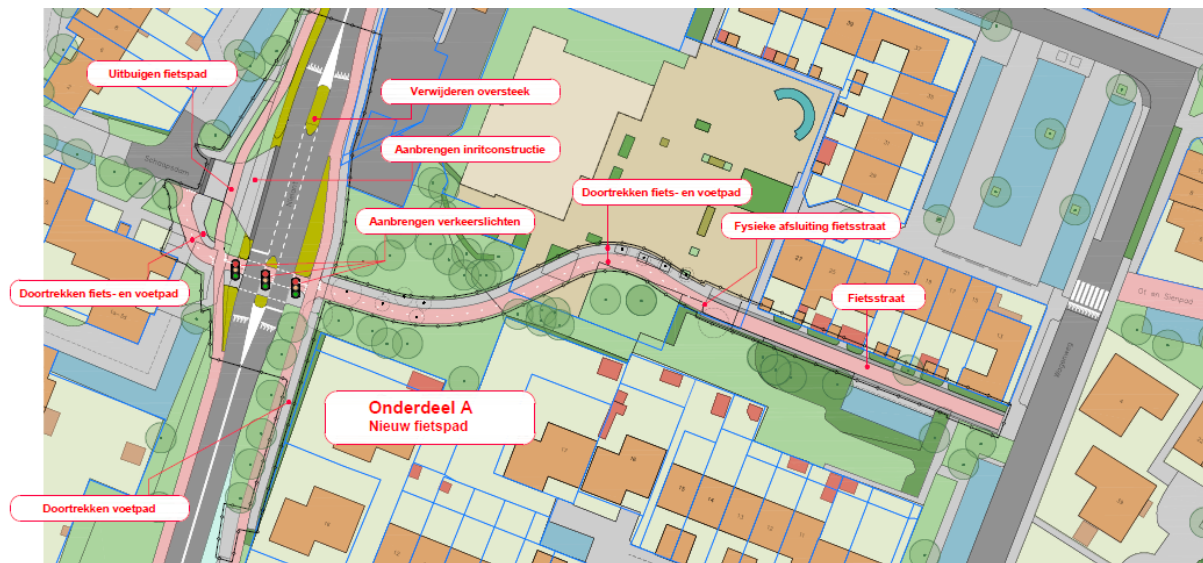
Samengevat is het beoogde effect van het verkeersproject Huissen het verbeteren van de verkeersveiligheid door twee langzaam verkeersverbindingen te maken ter plaatse van Nielant - Schaapsdam en Nielant - Sportdreef én de kruising Nielant – Wagenweg optisch te versmallen voor gemotoriseerd verkeer en af te zwakken voor langzaam verkeer. Dit leidt tot een herinrichting van de Nielant ter hoogte van de Wagenweg (tussen Schaapsdam en Sportdreef) Het totale verkeersplan is weergegeven in Bijlage 1. De maatregelen die voorzien zijn nabij de deellocaties van onderhavig besluitgebied, zijn in onderstaande nader toegelicht.

2.2 Nielant - Schaapsdam

Algemeen

De huidige oversteeklocatie Nielant – Schaapsdam wordt vooral door naar school gaande kinderen en ouderen als onveilig ervaren. Het idee is om de oversteeklocatie te versterken voor langzaam verkeer door de vormgeving aan te passen en er verkeerslichten te plaatsen. Daarnaast wordt voorgesteld een langzaam verkeersverbinding te maken tussen de Schaapsdam en de Wagenweg. Dit is tevens een actiepoint uit het Wijkontwikkelingsplan Zilverkamp 2018 – 2023. Niet geheel onbelangrijk is dat de langzaam verkeersverbinding toekomstige ontwikkelingen op de voormalige locatie van de Zilverwaan niet in de weg staat. Mede gezien de ontwikkelingen in het Ot en Sienpad wordt voorgesteld om het laatste gedeelte van de Wagenweg in te richten als fietsstraat. Hiermee wordt een duidelijke fietsroute zichtbaar vanaf de Nielant richting het Ot en Sienpad en verder. Tevens zorgt het aanbrengen van een uitritconstructie bij de Schaapsdam en het verwijderen van onnodige oversteekpunten voor een verbetering van de

verkeersveiligheid. Onderstaand figuur geeft de beoogde maatregelen rondom de aanleg van het fiets- en voetpad en de oversteeklocatie nabij Nielant - Schaapsdam schematisch weer.

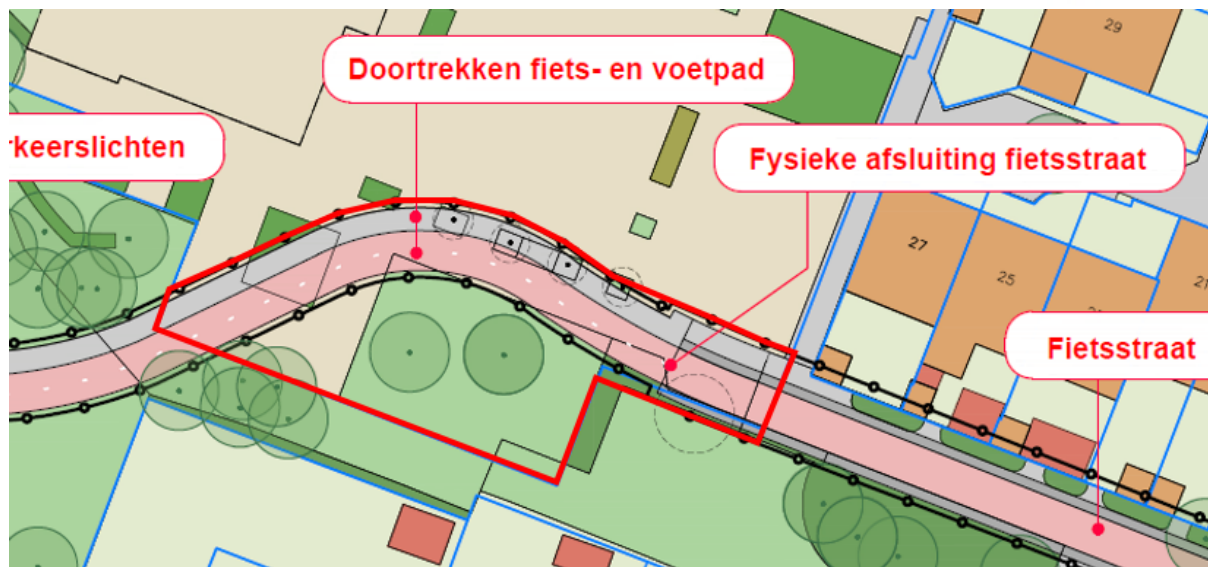


Weergave (her)inrichting ten behoeve van langzaam verkeersverbinding en oversteeklocatie Nielant - Schaapsdam

Ontwikkeling binnen besluitgebied

Binnen onderhavig besluitgebied is een deel van de aanleg van het vrijliggend fiets- en voetpad tussen de Nielant en Wagenweg voorzien. Dit deel loopt over het voormalig terrein van de school De Zilverzwaan en de gronden zijn hier nog bestemd als 'Maatschappelijk'. De gronden binnen het besluitgebied liggen momenteel braak en er zijn enkele bomen aanwezig. Met onderhavige ontwikkeling wordt ten behoeve van de aanleg van het fiets- en voetpad een deel van het terrein verhard en een aantal bomen geveld. Het vellen van de bomen en het effect van de ontwikkeling op overige aanwezige bomen is nader toegelicht in paragraaf 2.4.

Het aan te leggen fiets- en voetpad vormt als het ware een barrière tussen het noordelijk deel en het zuidelijk deel van de maatschappelijke bestemming. Gezien het feit dat de gronden gelegen ten zuiden van het fietspad, binnen de bestemming 'Maatschappelijk', geen ruimtelijke en functionele binding meer hebben met de maatschappelijke bestemming, worden deze ingericht als groen als onderdeel van de groenvoorziening.

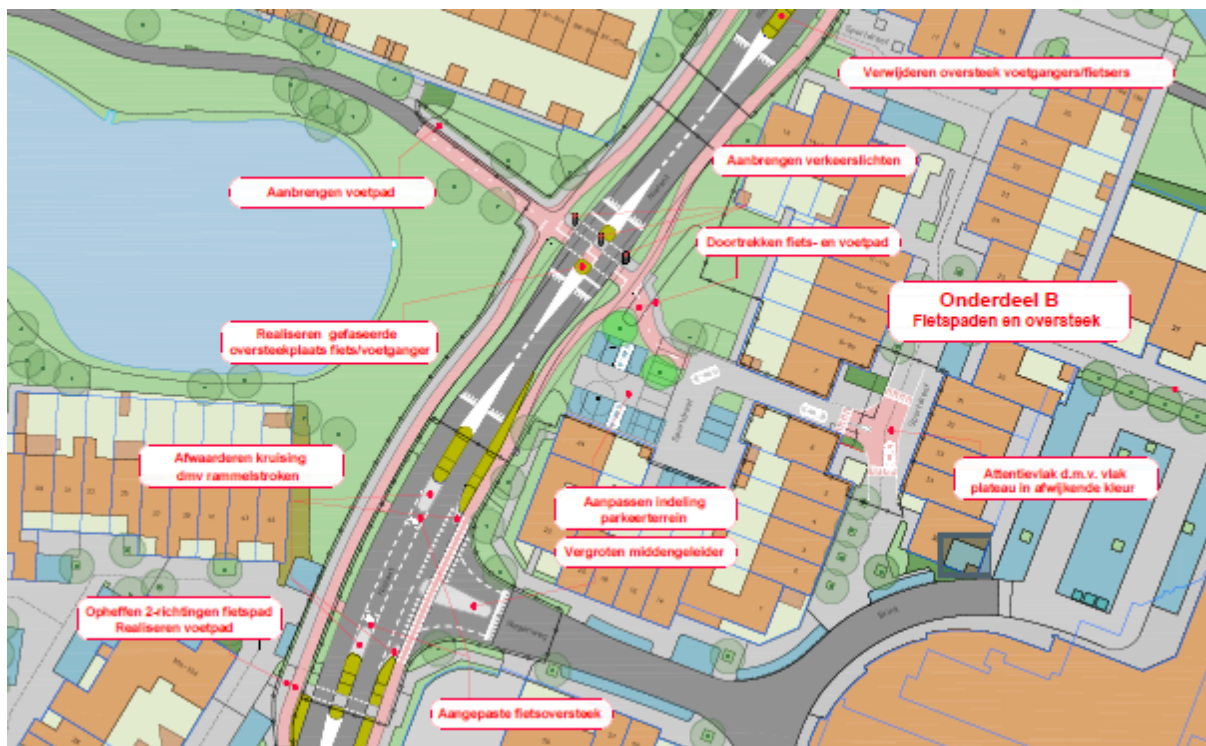


Schematische weergave beoogde maatregelen binnen besluitgebied (rode contour)

2.3 Nielant - Sportdreef

Algemeen

De huidige oversteeklocatie Nielant – Sportdreef wordt eveneens door naar school gaande kinderen en ouderen als onveilig ervaren. Dit komt door te weinig opstelruimte voor langzaam verkeer en de niet logische fietsverbinding vanuit de Holthuizerdreef. Op de huidige locatie is onvoldoende ruimte om passende maatregelen te nemen. Daarom wordt voorgesteld om de huidige oversteeklocatie (inclusief verkeerslichten) te verplaatsen in zuidelijke richting. De geregelde nieuwe oversteek en het nieuwe fiets- en voetpad loopt dan langs de vijver en sluit aan op het parkeerterrein Sportdreef. Hier is in vergelijking met de huidige oversteeklocatie voldoende ruimte om deze optimaal vorm te geven. De nieuwe oversteeklocatie ligt dan op het punt waar de meeste fietsers van en naar de woonwijk Holthuisen en de gemeente Arnhem fietsen. Het zal de drukste route bedienen. Dit is gunstig, omdat fietsers vaak de kortste route naar hun bestemming kiezen. Dit maakt het mogelijk om de kruising Nielant – Wagenweg verder af te zwakken voor langzaam verkeer. Het maken van deze langzaam verkeersverbinding heeft ook als voordeel dat het dubbelzijdige fietspad kan verdwijnen en het fietsverkeer in één richting over het fietspad moet fietsen. Het voorstel is om de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor de aanleg van een voetpad tussen de Holthuizerdreef en de Uivernest.



Weergave (her)inrichting ten behoeve van langzaam verkeersverbinding en oversteeklocatie Nielant - Sportdreef

Ontwikkeling binnen besluitgebied

De aanleg van het fiets- en voetpad is deels voorzien ter plaatse van een huidig parkeerterrein aan de Sportdreef. Ten gevolge van de aanleg van het fiets- en voetpad komen een aantal parkeerplaatsen rondom de weg te vervallen. Daarnaast geldt dat de huidige indeling van de parkeerplaatsen in combinatie met de aanleg van het fiets- en voetpad tot onveilige verkeerssituaties zal leiden. Om deze reden wordt het noodzakelijk geacht de parkeerplaatsen binnen dit deel van de Sportdreef te verplaatsen c.q. her in te richten.



Schematische weergave beoogde maatregelen binnen besluitgebied (rode contour)

In de huidige situatie vindt het parkeren aan dit deel van de Sportdreef plaats door middel van 19 parkeerplaatsen die haaks aan de weg zijn gesitueerd. In de toekomstige situatie wordt het parkeren aan de Sportdreef grotendeels opgelost middels een insteek vanaf de weg waarbij aan weerszijden van de insteek geparkeerd kan worden. De insteek wordt ten noorden van de woning Sportdreef 24 gerealiseerd. De insteek met parkeerplaatsen is gedeeltelijk voorzien op terrein waar reeds parkeerplaatsen aanwezig zijn en gedeeltelijk ter plaatse van terrein dat in gebruik is als openbare groenvoorziening (bestemming Groen - Waterberging). Ten gevolge van de aanleg van het fiets- en voetpad en de herindeling van de parkeerplaatsen ten behoeve van de verkeersveiligheid, worden in totaal 11 parkeerplaatsen verplaatst. Na de verplaatsing c.q. herinrichting blijven er 19 parkeerplaatsen aan dit deel van de Sportdreef aanwezig.

Ten gevolge van de herinrichting wordt een deel van de openbare groenvoorziening verhard en in gebruik genomen als parkeerplaats. Daarnaast worden een aantal bomen die op het terrein aanwezig zijn geveld. Het vellen van de bomen en het effect van de ontwikkeling op overige aanwezige bomen is nader toegelicht in paragraaf 2.4.

2.4 Bomen inventarisatie en BEA

Algemeen

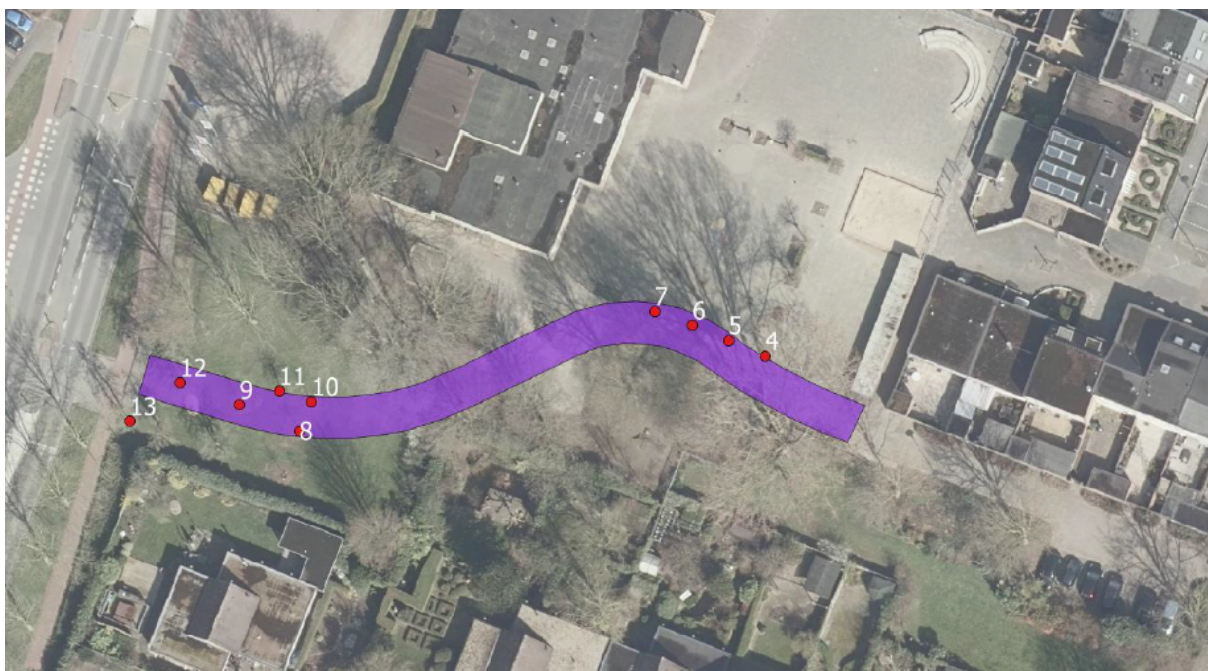
Wegens de aanwezigheid van diverse bomen binnen het besluitgebied, is door Econsultancy een bomeninventarisatie en boomeffectanalyse uitgevoerd (rapportnr. 11776.001 **D2, d.d. 7 december 2020**). Het rapport is als Bijlage 2 bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Te vellen bomen

Een aantal bomen dient op basis van de voorgenomen plannen op voorhand geveld te worden. Onderstaande figuren geven de te vellen bomen ten behoeve van de aanleg van het fiets- en voetpad tussen Nielant en Wagenweg en de herinrichting van de parkeerplaats aan de Sportdreef weer. De bomen genummerd als 1 t/m 7 zijn binnen onderhavig besluitgebied gelegen. De bomen 1 t/m 3 betreffen een sierkers, een Amerikaans krentenboompje en een sleedoorn. De bomen 4 t/m 7 betreffen bomen van de soort bolesdoorn. Met behulp van de inventarisatiegegevens als opgenomen in de boomeffectanalyse (zie ook Bijlage 2) kan een omgevingsvergunning met activiteit vellen van houtopstanden worden aangevraagd.



Inventarisatie te vellen bomen ten gevolge van herinrichting parkeerterrein Sportdreef (bron: Econsultancy)



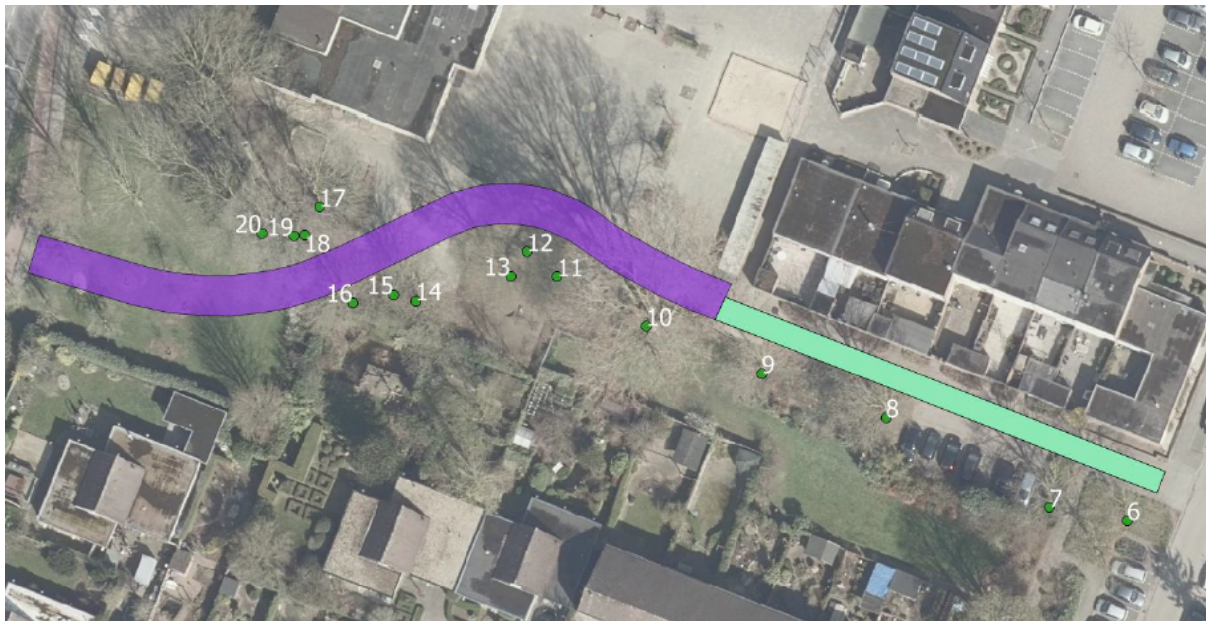
Inventarisatie te vellen bomen ten gevolge van aanleg fiets- en voetpad Nielant-Wagenweg (bron: Econsultancy)

Boomeffectanalyse (BEA)

Met behulp van de boomeffectanalyse is inzicht verkregen in de (mogelijk) negatieve invloeden op bomen van de geplande werkzaamheden binnen onderhavig besluitgebied. Tevens is bepaald of, en welke maatregelen benodigd zijn om negatieve effecten op de aanwezige bomen te voorkomen. Binnen de invloedssfeer van de

aanleg van het fiets- en voetpad tussen Nielant en Wagenweg (specifiek ter plaatse van onderhavig besluitgebied) zijn enkele bomen gesitueerd. Dit geldt niet voor wat betreft de herinrichting van het parkeerterrein aan de Sportdreef.

Onderstaand figuur geeft de geïnventariseerde bomen voor de boomeffectanalyse weer. De bomen genummerd als 10 t/m 20 zijn binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden die binnen onderhavig besluitgebied plaatsvinden gelegen.



Bomen gelegen binnen de invloedssfeer van de aanleg van fiets- en voetpad tussen Nielant en Wagenweg (bron: Econsultancy)

Op basis van de boom effect analyse wordt geconcludeerd dat bomen 11, 13, 15, 17 en 20 in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden duurzaam (> 15 jaar) te behouden zijn. De effecten van de geplande werkzaamheden op deze bomen zijn (zeer) beperkt en hebben geen negatieve invloed op de toekomstverwachting van deze bomen. Bomen 10, 16, 18 en 19 zijn in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden duurzaam te behouden, mits de volgende plaaanpassingen worden opgevolgd:

- Om boom 10 duurzaam te behouden en negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken wordt geadviseerd om het fietspad in noordelijke richting te verleggen. Bij de uitwerking van het civieltechnisch Definitief Ontwerp zal het dwarsprofiel zoveel mogelijk aangepast worden, daar waar het dwarsprofiel niet verder aangepast kan worden zullen de negatieve effecten op boom nr. 10 zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van aanvullende maatregelen (bv. bodemverbetering, of Permavoid sandwich).
- De aanleg van het fietspad en trottoir tussen boom 16, 18 en 19 zorgt voor aanzienlijke wortelschade en daarnaast een inperking van de groeiplaats. Om de omvang van de groeiplaats te behouden wordt geadviseerd een Permavoid sandwich (85mm of 150mm) constructie aan te brengen. De Permavoid sandwich constructie is een kunststof krattensysteem welke speciaal is ontwikkeld om het doorwortelbare volume van bomen op locaties met verkeersbelasting te verhogen. Het systeem dient als fundering en maakt beworteling onder verharding mogelijk. Doordat de kratten opgevuld worden met voedings-rijke grond blijft beworteling onder het fietspad mogelijk.

Enkel voor boom 14 geldt dat deze niet op voorhand duurzaam te behouden is. Boom 14 is aangetast door een

houtparasitaire zwamaantasting (vermoedelijk geslacht Ganoderma). Derhalve is de verwachte resterende levensduur 5 tot maximaal 10 jaar. De effecten van de voorgenomen werkzaamheden hebben echter geen effect op levensverwachting van boom 14. De boom hoeft derhalve niet preventief geveld te worden, maar duurzaam behoud (>15 jaar) is op voorhand niet mogelijk gezien de boomtechnische kwaliteit.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid en provinciaal beleid

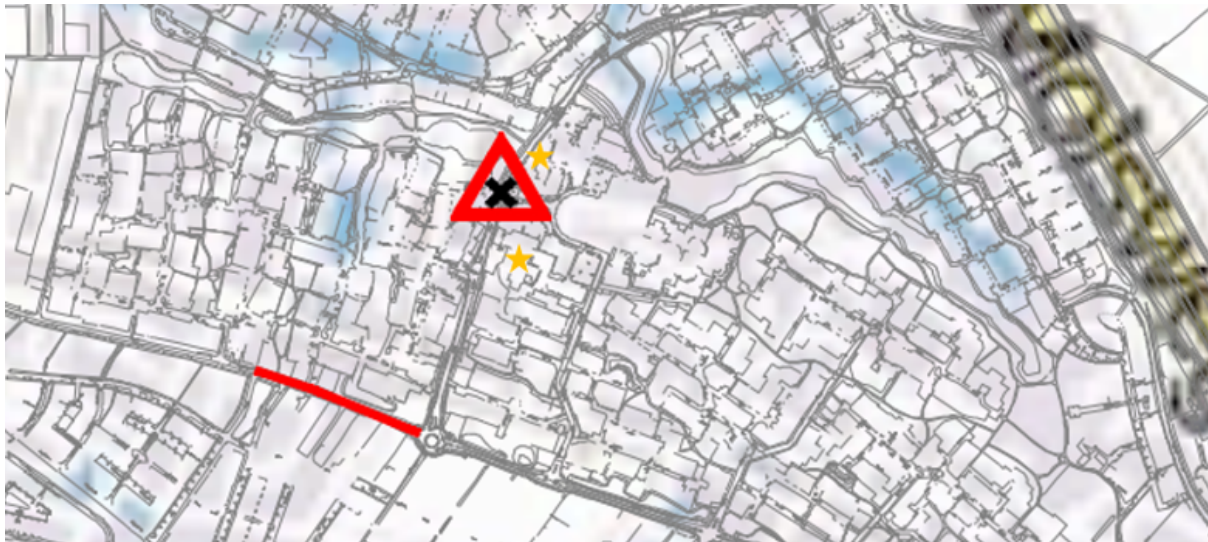
Onderhavige ontwikkeling heeft enkel betrekking op de herinrichting van een deel van het openbaar gebied binnen de kern Huissen als onderdeel van een verkeersplan ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom het kruispunt Nielant - Wagenweg. Het verkeersplan heeft in zijn algemeenheid betrekking op de aanleg van twee langzaam verkeersverbindingen met oversteeklocaties en een wijziging van het kruispunt Nielant - Wagenweg. Onderhavige ontwikkeling heeft specifiek betrekking op de aanleg van een vrijliggend fiets- en voetpad tussen Nielant en Wagenweg en de herinrichting van een parkeerterrein ter plaatse van Sportdreef. Ten gevolge van onderhavige ontwikkeling worden, vanwege de aard en omvang van de ontwikkeling, geen nationale of provinciale belangen geraakt, gezien de liggen binnen bestaand bebouwd gebied en en in het bijzonder binnen het ruimtebeslag van de huidige infrastructuur. Redelijkerwijs wordt aangenomen dat de ontwikkeling niet in strijd is met nationaal en provinciaal beleid.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2017

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid, bevorderen van het fietsgebruik en openbaar vervoer en het beperken van hinder (bijv. geluidshinder en luchtverontreiniging) binnen de gemeente Lingewaard.

In het maatregelenprogramma behorend bij het GMP is een lijst van locaties en wegvakken gegeven waar de gemeente maatregelen wil treffen. De lijst is aangevuld met maatregelen en activiteiten die niet locatie-gebonden zijn. Op de maatregelenkaart zijn de locaties weergegeven waar locatie-gebonden maatregelen zijn gepland.



Uitsnede maatregelenkaart met besluitgebied bij oranje sterren

Gevolg ontwikkeling

Nabij de locatie Nielant - Wagenweg zijn maatregelen gepland met het accent op veiligheid. De in het GMP benoemde verwachte ingrepen betreffen een kleine reconstructie, mogelijk een vluchtheuvel en

waarschuwingssignalering.

De ingrepen ter verbetering van de verkeersveiligheid nabij Nielant - Wagenweg zijn, in overleg met diverse partijen, inmiddels uitgebreid. Het huidige verkeersplan gaat uit van de aanleg van twee alternatieve langzaam verkeersverbindingen met oversteeklocaties nabij Nielant - Schaapsdam en Nielant - Sportdreef en de wijziging van het kruispunt Nielant - Wagenweg. Het plan draagt bij aan de verkeersveiligheid rondom het kruispunt. Onderhavige ontwikkeling maakt uitvoering van het gehele verkeersplan planologisch-juridisch gezien mogelijk. De ontwikkeling is daarmee passend binnen het GMP.

3.2.2 Wijkontwikkelingsplan Zilverkamp 2018-2023

In 2017 is samen met bewoners en professionals gewerkt aan het Wijkontwikkelingsplan (WOP) voor de Zilverkamp. In dit plan staan 5 actielijnen beschreven:

1. Goed voor elkaar
2. Park Zilverkamp
3. Hart van de wijk
4. Revitalisering Zilverkamp
5. Duurzame en toekomstbestendige woningen

Een van de actielijnen uit het WOP is het 'Hart van de Wijk', het ontwikkelen van een integraal plan en programma dat de omgeving van de Brink en het winkelcentrum tot een bruisend en toekomstbestendig centrum moet maken voor jong en oud. De uitwerking van de actielijn 'Hart van de Wijk' heeft plaatsgevonden in de Gebiedsvisie Hart van de Wijk Zilverkamp. Een beschrijving van de visie en toetsing van de ontwikkeling hieraan vindt in de volgende paragraaf (paragraaf 3.2.3) plaats.

3.2.3 Gebiedsvisie Hart van de Wijk Zilverkamp

De gebiedsvisie op het Hart van de Wijk is een integrale visie met het oog op de toekomst. De visie is ontstaan in co-creatie met gemeente, bewoners en (maatschappelijke) organisaties. De visie vertrekt vanuit de aanwezige kwaliteiten en legt een koppeling tussen opgaven en kansen, tussen plannen en ambities van partijen en tussen ontwikkelingen op korte en (middel)lange termijn. De visie zet de lijnen uit voor een integrale ontwikkeling van het gebied en doet uitspraken over gedeelde ambities in de verschillende deelgebieden en op uiteenlopende thema's. De visie legt een basis onder de integrale ontwikkeling van het gebied, waarin kansen en investeringen zoveel mogelijk met elkaar worden verbonden.

Tijdens de bijeenkomsten over het Hart van de Wijk op 13 mei en 12 november 2019 en met de brede werkgroep is veel opgehaald. Al deze bevindingen zijn meegenomen in de analyse en de visie. De belangrijkste bevindingen voor wat betreft het thema 'mobiliteit' betreffen:

- Laden en lossen aan de Wagenweg moet infrastructureel verbeterd worden;
- Het toenemend gebruik van elektrische auto's vraagt om ruimtelijke aanpassingen;
- Vanaf de bushalte aan de Nielant is een betere (fiets -) en looproute via de Zilverzwaan naar de Brink nodig. Rondom de Brink moeten voldoende en veilige fietsvoorzieningen op logische locaties aanwezig zijn;
- Het aanleggen van een fietspad op locatie de Zilverzwaan;
- Deelauto's stimuleren;
- Verbeteren verbinding Nielant met Ot en Sienpad.

Verder is ten aanzien van het thema 'mobiliteit' opgenomen dat in de directe omgeving van het wijkcentrum de openbare ruimte is ingericht voor de auto. Er zijn veel parkeerplekken aanwezig en het brede straatprofiel is gericht op de auto. Dit maakt het minder vriendelijk voor de fietser en voetganger. Door het gebied in de directe omgeving van het Hart van de Wijk in te richten als 'auto te gast zone' wordt plaats gemaakt voor de

fietser en voetganger. De parkeerdruk is op een aantal momenten in de week erg hoog. Daarom is het wenselijk extra parkeervoorziening toe te voegen op locatie de Zilverzwaan en de Heuvels. Dit biedt de mogelijkheid om de parkeerplaatsen in de 'auto te gast zone' te verwijderen.

Gevolg ontwikkeling

De aanleg van een vrijliggend fiets- en voetpad tussen Nielant en de Wagenweg draagt bij aan een verbeterde verbinding van de Nielant met het Ot en Sienpad en aan een verbeterde looproute vanaf de bushalte aan de Nielant via de Zilverzwaan naar de Brink. Ook de aanleg van het vrijliggend fietspad tussen Nielant en Sportdreef sluit aan op de ambitie om binnen de wijk doorgaande fiets- en voetpaden te creëren. Voor de aanleg van het fietspad dient de parkeerplaats aan de Sportdreef heringericht te worden. Het plan is daarmee passend binnen de gebiedsvisie.

3.2.4 Groenstructuurplan

Het Groenstructuurplan van de gemeente Lingewaard is vastgesteld op 13 maart 2008. Hierin wordt de huidige groenstructuur van Huissen beschreven evenals de gewenste richting waarin de groenstructuur zich moet ontwikkelen.



Uitsnede kaart Groenstructuurplan met besluitgebied bij oranje sterren

In het Groenstructuurplan is opgenomen dat de wijk Zilverkamp een typische wijk uit de jaren '70 van de 20e eeuw is. De opzet van de wijk onderstreept het introverte karakter. Niet alleen de wijk als geheel is naar binnen gekeerd, ook de verschillende buurten keren zich naar binnen toe en zijn onderling gescheiden door groene lobben. Veel van de kleine groenobjecten sluiten aan bij de 2 grote groenlobben die diep de wijk in prikken. In beide lobben speelt water een belangrijke rol. De bufferzone rond de Huissensedijk zorgt voor het landschappelijke en toch parkachtige karakter en geeft de sfeer voor de groenstructuur van de hele wijk aan.

Het groen in de wijk heeft een losse structuur en een natuurlijke uitstraling. Een groene lob is opgebouwd uit

een asfaltpad, langs of in een strook gras, geflankeerd door brede vlakken met diverse heesters en bomen. Diversiteit en een natuurlijke uitstraling vormen de sleutelwoorden voor het groen. De enkele strakke lijnen in het gebied bestaan voornamelijk uit bomenrijen, zoals korte rijen knotwilgen en kleine groepen elzen. De Nielant vormt de hoofdroute door de wijk en wordt op verschillende plekken geaccentueerd met boomgroepen in gras of enkele heesters. Structuurmatig is het groen in deze wijk goed op orde, ook de soortenkeuze van de beplanting klopt met het beoogde beeld en de omgeving. De huidige beplanting wordt wat sleets en is net als de veel gebruikte bielzen aan verjonging en vervanging toe. De grote hoeveelheid bomen is heel bepalend voor het karakter van de wijk. Om verloedering tegen te gaan verdienen de speelplekken en de inpassing van de achterkanten van percelen extra aandacht.

Gevolg ontwikkeling

Onderhavige ontwikkeling dient een algemeen belang, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid in de kern Huissen. Ten gevolge van onderhavige ontwikkeling wordt o.a. het parkeerterrein aan de Sportdreef heringericht. Hiervoor worden gronden aangewend die in het Groenstructuurplan zijn aangemerkt als 'hoofd groenstructuur'. De herinrichting van de parkeerplaatsen betreft echter een dermate kleine ingreep dat deze geen afbreuk doet aan de bestaande groenstructuur. De groene geleding van de weg Nielant blijft namelijk gehandhaafd. Verder geldt dat met de aanleg van het fiets- en voetpad tussen de Wagenweg en Schaapsdam tevens een nieuwe groenvoorziening wordt aangelegd.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het plan passend is binnen het Groenstructuurplan.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Milieuaspecten mogen niet in de weg staan aan de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan. Het is van belang dat onderhavige ontwikkeling plaats vindt binnen een goed woon- en leefklimaat en dat de verandering niet leidt tot onevenredige (milieukundige) gevolgen voor bestaande waarden en functies. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. Bovenstaande moet op twee manieren getoetst worden. Enerzijds wordt er gekeken of het perceel zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds wordt bekeken of het perceel kwetsbaar is voor hinder.

Met onderhavige ontwikkeling wordt een deel van de openbare ruimte in de kern Huissen heringericht. Onderhavige ontwikkeling ziet specifiek toe op enerzijds de aanleg van een vrijliggend fiets- en voetpad tussen een deel van de Nielant en Wagenweg en anderzijds op de herinrichting van een parkeerterrein aan de Sportdreef ten behoeve van de aanleg van een vrijliggend fiets- en voetpad tussen de Nielant en Sportdreef. Een fiets- en voetpad en een parkeerterrein betreffen geen hindergevoelige of -veroorzakende functies in het kader van de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. Omgekeerd is een fiets- en voetpad en een parkeerterrein geen milieugevoelige functie. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavige ontwikkeling.

4.3 Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden gezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Hiertoe heeft Grondslag Bodemkwaliteitsbureau een milieukundig onderzoek naar de bodem en verhardingen binnen het besluitgebied verricht (projectnr. 31507, d.d. 3 april 2020). Het bodemonderzoek is indicatief van opzet, maar is gebaseerd op de vigerende richtlijnen uit de NEN 5740 (Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek) en de onderliggende norm NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek). In verband met het aantreffen van fundatiemateriaal onder de verhardingen is tevens indicatief asbestonderzoek uitgevoerd. De uitvoer hiervan is gebaseerd op de NEN5897 (inspectie en monsterneming van asbest in bouw- en sloopafval en recyclinggranulaat). Het onderzoek van het asfalt is conform de CROW publicatie 210 - Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt. De kwaliteit van de stabilisatielagen (menggranulaat) onder de asfaltverharding en ter plaatse klinker-/tegelveharding is indicatief bepaald. De bevindingen en conclusie van het onderzoek zijn in onderstaande overgenomen. De onderzoeksrapportage is tevens als Bijlage 3 bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Bodem

De gestelde hypothese dat geen verontreiniging wordt verwacht is bevestigd. In de boven- en ondergrond zijn geen verhogingen gemeten boven de achtergrondwaarde. De kwaliteit van het grondwater is niet bepaald, omdat geen werkzaamheden zullen plaatsvinden onder de grondwaterspiegel. Op basis van een toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit wordt zowel de boven- als ondergrond indicatief beoordeeld als Altijd toepasbaar (op basis van de NEN-parameters).

De grond is aanvullend onderzocht op PFAS. Op basis van de gemeten PFAS-gehalten voldoet de bovengrond aan klasse wonen/industrie. De gemeten PFAS gehalten in de ondergrond zijn kleiner dan de vastgestelde achtergrondwaarde uit het Tijdelijk handelingskader PFAS (d.d. 29-11-2019).

Tijdens het onderzoek zijn geen waarnemingen gedaan die kunnen duiden op de aanwezigheid van een verontreiniging met asbest. De hypothese van een asbestonverdachte locatie wordt gehandhaafd.

De gevolgde onderzoeksstrategie geeft in voldoende mate de milieuhygiënische situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie weer. Er is derhalve geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek.

Asfalt

Ter plaatse van het fietspad en de rijbaan van de Nielant is het te verwijderen asfalt onderzocht. Het onderzochte asfalt is conform de CROW 210 geschikt voor warm hergebruik.

Fundatie

Onder de verhardingen (asfalt/klinkers/tegels) is fundatiemateriaal waargenomen. In het materiaal is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond. De funderingslagen voldoen indicatief aan de samenstellingseisen voor een NV-bouwstof. Voor een definitieve vaststelling van de kwaliteitsklasse is in veel gevallen een partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit vereist. Een dergelijke keuring onderscheidt zich van het onderhavige onderzoek door een intensievere bemonstering (BRL SIKB 1000), een aangepaste monstervoorbehandeling in het laboratorium (AP04), zowel monsternamen als analyse in duplo en wanneer van toepassing uitloogonderzoek.

De ODRA heeft aangegeven dat dit in het kader van onderhavige omgevingsvergunning niet noodzakelijk is. Het uitgevoerde bodemonderzoek is afdoende. Bij de behandeling van (eventueel) 'af te voeren grond' gelden wel milieu en arbo regels. Voor de beheerder en opdrachtgever gelden in dat kader dan de regels van 'goed opdrachtgeverschap'. Door het risico op vervulling en/of asbest in kaart te brengen door het uitgevoerde bodemonderzoek is hier al redelijk aan voldaan. De AP04 bemonstering is pas nodig om een 'schone grond verklaring' mee te kunnen geven aan de verwerker op het moment dat er afvoer van grond plaatsvindt.

Veiligheid

De grondwerkzaamheden kunnen conform CROW 400 'Werken in of met verontreinigde bodem' worden uitgevoerd zonder veiligheidsklasse. Wel dienen de algemeen geldende maatregelen van het niveau 'basishygiëne' in acht genomen te worden. De definitieve veiligheidsklasse dient door een veiligheidskundige te worden bepaald.

Conclusie

De onderzoeksresultaten vormen geen belemmeringen voor de voorgenomen reconstructiewerkzaamheden. Aanbevolen wordt om de grond die tijdens de werkzaamheden vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen. Indien dit niet mogelijk is kan de grond op basis van het onderzoeksrapport worden afgevoerd naar een grondbank of -depot. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een keuring nodig (doorgaans incl. PFAS) conform het Besluit Bodemkwaliteit. Met name bij grotere partijen grond is dit laatste voordeliger dan afvoeren naar een grondbank of -depot. De gemeente beschikt over een bodemkwaliteitskaart, waardoor in sommige gevallen hergebruik mogelijk is zonder aanvullend onderzoek.

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'bodem' geen belemmering vormt voor onderhavige ontwikkeling.

4.4 Geluid

Algemeen

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones en bevat tevens geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus van de voorgenoemde geluidsbronnen. Indien een omgevingsvergunning een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron of wijziging van een bestaande geluidsbron (aanpassing weg) mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden bij het voorbereiden van de vaststelling van het bestemmingsplan of een ruimtelijke onderbouwing.

Gevolg ontwikkeling

Onderhavige ontwikkeling ziet toe op enerzijds de aanleg van een vrijliggend fiets- en voetpad tussen een deel van de Nielant en Wagenweg en anderzijds op de herinrichting van een parkeerterrein aan de Sportdreef. Een fiets- en voetpad en een parkeerterrein betreffen geen geluidgevoelige functies.

Voor wat betreft de herinrichting van het parkeerterrein aan de Sportdreef geldt dat het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie gelijk blijft aan het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie (zijnde 19 parkeerplaatsen). Ten gevolge van de herinrichting vindt er enkel een wijziging van de situering van de parkeerplaatsen plaats waarbij zeven parkeerplaatsen direct ten noorden van de woning Sportdreef 24 zijn geprojecteerd.

De parkeerplaatsen aan de Sportdreef zijn bereikbaar via een zijtak van de weg en liggen niet op een doorgaande route. De parkeerplaatsen zijn openbaar. Het gaat voornamelijk om bestemmingsverkeer ten behoeve van de aanliggende woningen, waarbij sprake is van een reguliere woonsituatie in combinatie met de noodzakelijke infrastructuur voor ontsluiting en parkeren. Geluid afkomstig van het parkeerterrein is beperkt tot het openen en sluiten van portieren, het starten van auto's en stemgeluid van bestuurders en passagiers van de auto's. Redelijkerwijs wordt gesteld dat de gevels van de woning Sportdreef 24 voldoende geluidwerend zijn om een eventuele geringe toename van geluidbelasting binnen de woning te voorkomen.

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, waardoor personen die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit zouden kunnen komen te overlijden. Bij een ruimtelijke besluit voor het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten moet worden getoetst aan risiconormen en veiligheidsafstanden. Dit is met name relevant op korte afstand van risicobronnen. Indien een (beperkt) kwetsbaar object wordt toegelaten binnen het invloedsgebied van een belangrijke risicobron, moet ook het groepsrisico worden verantwoord. Bovendien is het van belang om af te wegen in hoeverre nieuwe risicobronnen binnen een gebied worden toegestaan.

Voor de beoordeling van een ruimtelijk plan moet voor externe veiligheid worden vastgesteld of de locatie is gelegen binnen het invloedsgebied van specifieke risicovolle inrichtingen, relevante transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of relevante buisleidingen. Toetsingskaders zijn het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi), het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt) en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). Daarnaast zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieubeheer veiligheidsafstanden genoemd die rond stationaire risicobronnen, niet zijnde een Bevi-inrichting, moeten worden aangehouden.



Uitsnede Risicokaart met besluitgebied bij zwarte sterren

Op basis van de Risicokaart wordt geconcludeerd dat het besluitgebied niet nabij een risicobron is gelegen. Verder geldt dat een fiets- en voetpad en een parkeerterrein niet worden aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object: de kans dat bij een fiets- en voetpad of parkeerterrein een dodelijk ongeval plaatsvindt door de opslag of transport van gevaarlijke stoffen, overige risicobronnen of risicovolle inrichtingen is verwaarloosbaar klein. Daarbij voorziet het planvoornemen enkel in het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse. Het aspect 'Externe veiligheid' vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig plan.

4.6 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en opgenomen in de Wet milieubeheer en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

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

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

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe wet geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3%) ten opzichte van de grenswaarde (een grenswaarde van 3% staat gelijk aan de bouw van circa 1500 woningen met één ontsluitingsweg);

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

Voornemens de ontwikkeling wordt een fiets- en voetpad gerealiseerd en een parkeerterrein heringericht. Hiermee is geen sprake van een toename in auto- of vrachtverkeer en er vindt geen overschrijding van een grenswaarde of verslechtering van de luchtkwaliteit plaats. Het planvoornemen draagt niet in betekende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit en het aspect 'Luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor onderhoudig plan.

4.7 Natuur

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Dit wordt geregeld in de Wet natuurbescherming die op 1 januari 2017 in werking is getreden. Het natuurbeschermingsrecht is verder te vinden in verdragen, Europese en nationale regelgeving en in nationaal en provinciaal beleid. Vanuit de Europese regelgeving wordt met name nadruk gelegd op de bescherming van plant- en diersoorten (Vogelrichtlijn) en leefgebieden (Habitatrichtlijn). Ten behoeve hiervan zijn dan ook diverse beschermingsgebieden aangewezen. De belangrijkste beschermingszones zijn Natura 2000-gebieden.

Om in te schatten of er binnen het besluitgebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep, is door Econsultancy een quickscan flora en fauna uitgevoerd (rapportnr. 11776.002, d.d. 17 februari 2020). Tevens is in de quickscan beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op beschermde gebieden. Het rapport is bijgevoegd als Bijlage 4. Tevens zijn conclusies van het rapport in onderstaande paragrafen opgenomen.

4.7.1 Beschermde gebieden

Natura 2000

Het besluitgebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Rijntakken, bevindt zich op circa 640 meter afstand ten oosten van het besluitgebied.



Ligging besluitgebied ten opzichte van Natura 2000-gebied

Het besluitgebied ligt binnen de invloedssfeer van het Natura-2000 gebied Rijntakken. Indien er een effect te verwachten valt dan zal dit een extern effect zijn. Vastgesteld zal moeten worden of er op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat het plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen, significante gevolgen kan hebben voor de aangewezen gebieden. Effecten als gevolg van geluid en licht zijn gezien de afstand niet te verwachten. Echter zal een stikstofdepositieonderzoek moeten uitwijzen of er sprake is van een negatief effect als gevolg van stikstofdepositie.

Beoordeling stikstof

Om te onderzoeken of de ontwikkeling tot een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden leidt, dient een Aeriusberekening te worden uitgevoerd. De Aeriusberekening gaat in dit geval alleen uit van een realisatiefase waarbij graafwerkzaamheden plaatsvinden, een oppervlak van ca. 250 m² aan asfalt wordt gelegd, een parkeerplaats wordt heringericht, bomen worden geveld en verkeersbewegingen plaatsvinden ten behoeve van de aan- en afvoer van materiaal en vervoer personen. Er is uitgegaan van de volgende draaiuren en verkeersbewegingen:

Ter plaatse van de deellocatie Nielant - Sportdreef

- Graafmachine, 100 kW, bouwjaar vanaf 2015, 14 uur;
- Trilplaat/stamper, 10 kW, bouwjaar vanaf 2008, 8 uur;
- Kettingzagen professioneel, 4.5 kW, bouwjaar vanaf 2002, 6 uur;
- Lichte verkeersbewegingen - 16 verkeersbewegingen (stagnatiefactor 50%)
- Zware vrachtverkeersbewegingen - 10 verkeersbewegingen (stagnatiefactor 70%)

Ter plaatse van de deellocatie Nielant - Schaapsdam

- Graafmachine, 100 kW, bouwjaar vanaf 2015 - 10 uur;

- Asfaltfreesmachine, 150 kW, bouwjaar vanaf 2014 - 6 uur;
- Kettingzagen professioneel, 4.5 kW, bouwjaar vanaf 2002, 8 uur;
- Lichte verkeersbewegingen - 16 verkeersbewegingen (stagnatiefactor 50%);
- Zware vrachtverkeersbewegingen - 10 verkeersbewegingen (stagnatiefactor 70%).

In de gebruiksfase is geen sprake van stikstofdepositie omdat het enkel de aanleg van fiets- en wandelpad en de herinrichting van een bestaande parkeerplaats betreft. Dit leidt niet tot een toename van het aantal (gemotoriseerde) verkeersbewegingen.

Uit de Aeriusberekening volgen geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j (zie ook Bijlage 5). Negatieve effecten ten gevolge van stikstof op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden kunnen op basis van het voorgaande worden uitgesloten, waardoor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet is vereist.

Natuurnetwerk Nederland

Het besluitgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. Het besluitgebied ligt echter wel in de nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 370 meter ten noorden van het besluitgebied. Het betreft onder andere vochtig bos met productie en kruiden- en faunarijk grasland. In onderstaand figuur is de ligging van het besluitgebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland weergegeven.



Ligging besluitgebied ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland

Het besluitgebied is op circa 370 meter afstand van een onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland gelegen. Door de voorgenomen plannen binnen het besluitgebied in combinatie met de afstand, zullen de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland derhalve niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het Natuurnetwerk Nederland wordt niet noodzakelijk geacht.

4.7.2 Beschermde soorten

Om het fiets- en voetpad aan te leggen en het parkeerterrein herin te richten zullen enkele struiken en bomen binnen het besluitgebied verwijderd worden. De aanwezigheid van geschikt habitat binnen het besluitgebied voor de verschillende soorten en soortgroepen die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben is weergegeven in onderstaande tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Onthef-fingsaan-vraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	mogelijk	mogelijk	mogelijk	aandacht voor verlichting van boomholte en bebouwing
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	ja	mogelijk	mogelijk	mogelijk	aandacht voor verlichting van potentiële vlieg-route
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	groenstructuren behouden als migratieroute en foerageergebied voor marterachtigen aandacht voor zorgplicht ten aanzien van konijn, egel, en diverse muizensoorten
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van gewone pad en bruine kikker
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		ja	mogelijk	ja	mogelijk	aanvullend onderzoek naar de sleedoornpage
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000		640 m	mogelijk	ja	mogelijk	voortoets en stikstofdepositie onderzoek
Natuurnetwerk Nederland		370 m	nee	nee	nee	-
Houtopstanden		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gemeentelijke verordening (zie rapport 11776.001)

Overzicht geschiktheid besluitgebied voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen (bron: Econsultancy)

4.7.3 Houtopstanden

De Wet natuurbescherming beschermt bos van minimaal 10 are en bomenrijen van minimaal 21 bomen, gelegen buiten de bebouwde kom (de zogenaamde 'houtopstanden'). Het is verboden deze houtopstanden geheel of gedeeltelijk te vellen zonder voorafgaande melding bij gedeputeerde staten. In onderhavige paragraaf wordt beschreven of er bij de voorgenomen kap sprake is van meldingsplicht en herplantplicht conform artikel 4.2 en artikel 4.3 van de Wet natuurbescherming. Verder wordt beschreven of er vervolgmaatregelen getroffen dienen te worden ten behoeve van de voorgenomen houtkap.

De bomen binnen het besluitgebied vallen niet onder de definitie houtopstanden als bedoeld in paragraaf 4.1 van de Wet natuurbescherming. De houtopstand op binnen het besluitgebied is gelegen binnen de bij besluit van gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom. In paragraaf 2.4 zijn reeds de effecten van onderhavige ontwikkeling op de aanwezige houtopstanden beschreven. Ook wordt ingegaan op de aanvraag omgevingsvergunning met activiteit vellen van houtopstanden.

4.7.4 Conclusie

Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen. Met betrekking tot het verwijderen van de aanwezige beplanting buiten het broedseizoen wordt geadviseerd om ook het snoeiafval buiten het broedseizoen te verwijderen.

Bij de inrichting van het fietspad met straatverlichting dient verstoring voorkomen te worden door straatverlichting strategisch te plaatsen of gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting. Dit om te voorkomen dat mogelijke verblijfslocaties in de boomholte en de stootvoegen van de bebouwing aan de Wagenweg verstoord worden als gevolg van licht. Indien dit onmogelijk blijkt zal aanvullend onderzoek alsnog moeten uitwijzen of er sprake is van een verblijfsfunctie.

Daarnaast dient voor aanvang van het verwijderen van de beplanting tijdig duidelijk te zijn of hier sprake is van voortplantingshabitat van de sleedoornpage middels het zoeken naar eitjes op de waardplanten. Op basis van de nader te verkrijgen informatie kan worden bepaald of verstoring/overtreding door de ingrepen ten aanzien van deze soorten aan de orde is.

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.

Uit nader veldonderzoek (projectnummer 11776.002, d.d. 18 december 2020 Bijlage 6) is gebleken dat de eitjes van de sleedoornpage niet zijn aangetroffen. Er is daarmee geen sprake van voortplantingshabitat van de sleedoornpage. Er is hiermee geen verdere belemmering om eventuele beplanting te verwijderen. Verstoring/overtreding door de ingreep ten aanzien de sleedoornpage is dan ook niet aan de orde.

Aanbevolen wordt om de begroeiing te verwijderen of te verplaatsen buiten de invloedssfeer van de geplande werkzaamheden. Aansluitend op het advies van de quickscan flora en fauna dient dit te gebeuren buiten het broedseizoen. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de sleedoornpage alsnog eitjes gaat afzetten op de beplanting.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Archeologie

Wettelijk kader

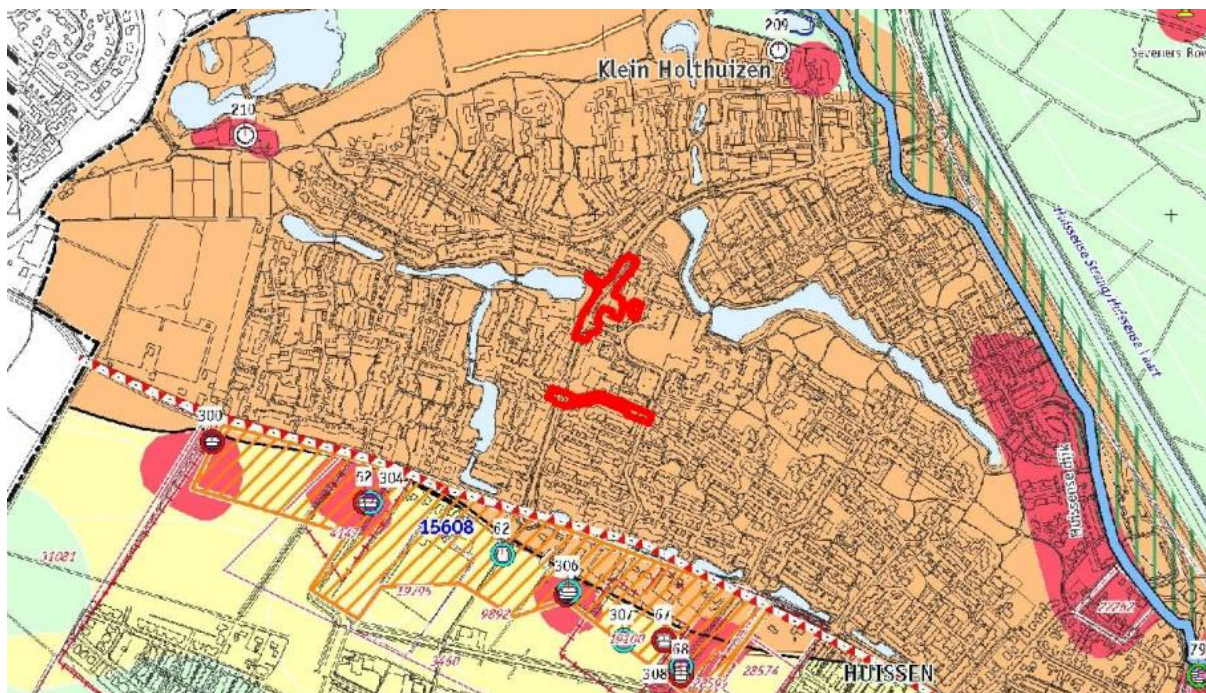
Als wettelijk toetsingskader In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta uit 1992. De Wamz is in zijn geheel opgenomen in de Monumentenwet 1988 (Mw art. 38 t/m 60). In de Wamz is vastgelegd dat Rijk, provincies en gemeenten in ruimtelijke plannen rekening houden met het aspect 'archeologie'. De wet beoogt het archeologische erfgoed in hoofdzaak in situ te beschermen.

De op 1 juli 2016 in werking getreden Erfgoedwet heeft de Monumentenwet 1988 deels vervangen als het gaat

om archeologie. In de Erfgoedwet is vastgelegd wat onder cultureel erfgoed (waar archeologie onder valt) wordt verstaan. Onderdelen van de Monumentenwet 1988 die de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving betreffen, gaan naar de Omgevingswet. Voor een aantal onderdelen (onder andere bestemmingsplannen) is voor de periode tot inwerkingtreding van de Omgevingswet een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.

In het vigerende bestemmingsplan is geen dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen voor het besluitgebied. Hoewel in het vigerende bestemmingsplan geen dubbelbestemming Waarde-Archeologie is opgenomen, geldt volgens de archeologische beleidsadvieskaart dat bij een ingreep met een bruto-oppervlak groter dan 100 m² én dieper dan 30 cm –mv een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.



Uitsnede archeologische verwachtingskaart met besluitgebied binnen rode contour

Onderzoeks- en adviesbureau BAAC heeft voor het gehele onderzoeksgebied voor het verkeersplan Huissen (bestaande uit de drie deellocaties Nielant - Wagenweg, Nielant - Schaapsdam en Nielant - Sportdreef) een archeologisch onderzoek uitgevoerd (rapportnr. V-19.0427, d.d. januari 2020). Het onderzoek is als Bijlage 7 bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Een inventariserend onderzoek bestaat uit een karterend booronderzoek. Aangezien de exacte plannen ten tijde van de uitvoering van het archeologisch onderzoek nog niet bekend waren, is er voor gekozen om eerst meer inzicht te krijgen in het gebied door middel van een bureauonderzoek. Het doel van een bureauonderzoek is het verwerven van informatie over bekende of verwachte archeologische waarden binnen een omschreven gebied aan de hand van bestaande bronnen. Met behulp van de verworven informatie wordt een specifiek archeologisch verwachtingsmodel opgesteld.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat ter plekke van de bestaande weg met kabel- en leidingenstrook de geplande werkzaamheden geen significante aanvullende verstoringen veroorzaken. Alleen daar waar een nieuw fietspad zal worden aangelegd in een gebied waar nog geen infrastructuur en/of kabels en leidingen aanwezig zijn, d.w.z. in het gebied tussen het Nielant en de Sportdreef-Wagenweg, bestaat

de kans dat onverstoorde lagen verstoord kunnen raken. Derhalve wordt in dit gebied geadviseerd om bij bodemverstoringen dieper dan 60 cm –mv, d.w.z. dieper dan de minimale dikte van het verstoringspakket, een vervolgonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uit te voeren. Indien de verstoringen ondieper dan 60 cm –mv blijven, is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.



Kaart geadviseerd vervolgonderzoek met besluitgebied bij zwarte sterren (bron: BAAC)

Gevolg ontwikkeling

Onderhavige ontwikkeling ziet toe op de aanleg van een fiets- en voetpad en de herinrichting van een parkeerterrein ter plaatse van gronden waarvoor een verkennend booronderzoek wordt geadviseerd wanneer bodemingrepen dieper dan 60 cm beneden maaiveld plaatsvinden. Voor onderhavige ontwikkeling geldt echter dat deze diepte niet wordt overschreden. Vervolg onderzoek is derhalve niet aan de orde en het aspect 'archeologie' vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

Tot slot geldt dat, hoewel getracht is een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden, de aanwezigheid van archeologische sporen of resten nooit volledig kan worden uitgesloten in de gebieden waarvoor geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen. Er wordt daarom op gewezen dat men bij bodemverstorende activiteiten alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden (zoals vondstmateriaal en grondsporen). Bij het aantreffen van deze waarden dient men hiervan melding te

maken bij de minister (in de praktijk de RCE) conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet 2016.

4.8.2 Cultuurhistorie

Vanaf 1 januari 2012 dient in ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de Modernisering van de Monumentenzorg.

Het besluitgebied is onbebouwd en er is dus geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. Het besluitgebied wordt zelf eveneens niet aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

4.9 Water

Algemeen

De waterparagraaf beschrijft de wijze waarop rekening wordt gehouden met eventuele gevolgen van het ruimtelijk plan voor de waterhuishouding. De waterparagraaf geeft een beschrijving van beleidsuitgangspunten, waterhuishoudkundige situatie en wateropgaven in het besluitgebied, (motivatie van) meest geschikte oplossingen en ruimtelijke consequenties daarvan. Indien aan de orde is tevens het advies van het waterschap in de waterparagraaf verwerkt

Met het oog op de verwachte toename van de neerslag, veranderend landgebruik, de bodemdaling en de zeespiegelstijging wordt het belang om snel te zoeken naar oplossingen voor de waterproblematiek benadrukt. De oplossingen liggen in de lijn van de drietrapsstrategie “vasthouden-bergen-afvoeren” (watertrits).

Bij alle bouwplannen dient gestreefd te worden naar een scheiding van vuil water en (schoon) regenwater (afkoppeling). Bij de inrichting, het bouwen en het beheer worden zo min mogelijk vervuilende stoffen toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem. Bij een toename van het bestaande verhard oppervlak (bebouwing, bestrating, e.d.) dient het overtollige water overeenkomstig de hierboven genoemde watertrits te worden gehanteerd (stand-still beginsel).

Beleid waterschap Rivierenland

Met ingang van 27 november 2015 is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 Koers houden, kansen benutten bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen. Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Berekenen benodigde watercompensatie

Ten gevolge van de aanleg van het fiets- en voetpad en de herinrichting van het parkeerterrein neemt de verharding binnen onderhavig besluitgebied niet of maar in beperkte mate toe. De parkeerplaats wordt in de nieuw situatie zodanig ingericht dat het verhard oppervlak per saldo gelijk blijft. Het nieuwe fietspad loopt, ter hoogte van het plangebied, grotendeels over de reeds verharde speelplaats van de school, waardoor sprake is van maar een beperkte toename aan verhard oppervlak. De realisatie van nieuw verhard oppervlak moet waterneutraal worden uitgevoerd. Dit betekent dat voldoende compenserende maatregelen moeten worden genomen, zodat het oppervlaktewatersysteem na het gereedkomen van de verharding niet zwaarder wordt belast dan voordien. Dit kan onder andere bereikt worden door het graven van nieuwe

oppervlaktewaterlichamen, het vergroten van bestaande oppervlaktewaterlichamen of het aanleggen van wadi's.

Om te voorkomen dat individuele bewoners voor kleine voorzieningen zoals serres, tuinschuurtjes, enkele woning, etc., moeten compenseren geldt er een eenmalige vrijstelling van de compensatieplicht van 500 m² voor stedelijk gebied en 1.500 m² voor landelijk gebied. Voor kleinere oppervlaktes hoeft dus niet te worden gecompenseerd, bij grotere oppervlaktes mogen de vrijgestelde oppervlaktes daarop in mindering worden gebracht.

De benodigde ruimte voor waterberging wordt berekend op basis van de toename van verhard oppervlak, maatgevende regenbuien en de maximaal toelaatbare peilstijging in de watergangen. De vuistregel is dat er 436 m³ waterberging nodig is per hectare nieuw verhard oppervlak. De maximaal toelaatbare peilstijging bedraagt 0,20 meter in het gebied Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. In de rest van het beheergebied van Waterschap Rivierenland geldt een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,30 meter. Dit geldt voor plannen met een toename van verhard oppervlak tot 5.000 m². De vuistregel geldt alleen bij waterberging in open water en als er geen sprake is van complicerende zaken (bijvoorbeeld kwel).

Voorkeursvolgorde aanleg watercompensatie

Bij de keuze van het soort bergingsvoorziening hanteert het waterschap de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren:

1. Hergebruik en/of vasthouden

Hierbij wordt het hemelwater binnen het besluitgebied verzameld en komt niet (direct) in het oppervlaktewater terecht. Dit kan bijvoorbeeld met groene polderdaken en wadi's. Het ontwerp-, beheer- en onderhoudsaspect spelen een belangrijke rol bij deze voorzieningen. De initiatiefnemer dient aantoonbaar te maken dat de gerealiseerde berging kan blijven functioneren. Op hoge zandgronden met een lage grondwaterstand heeft infiltratie de voorkeur. De gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) komt niet hoger dan 50 cm onder het maaiveld. Buiten deze gebieden is infiltratie ook mogelijk, zolang de gemiddelde hoogste grondwaterstand niet hoger komt dan 50 cm onder maaiveld. In kwelgevoelige gebieden wordt de gemiddeld hoogste stijghoogte gehanteerd, omdat het grondwater in de winter (als de rivierstanden hoog zijn) hoger onder het maaiveld komt. De gemiddeld hoogste stijghoogte mag niet hoger komen dan 50 cm onder maaiveld. Infiltratie vindt bij voorkeur plaats in de openbare ruimte (openbaar groen, bermen, etc.). In overleg kan hiervan worden afgeweken.

2. Bergen

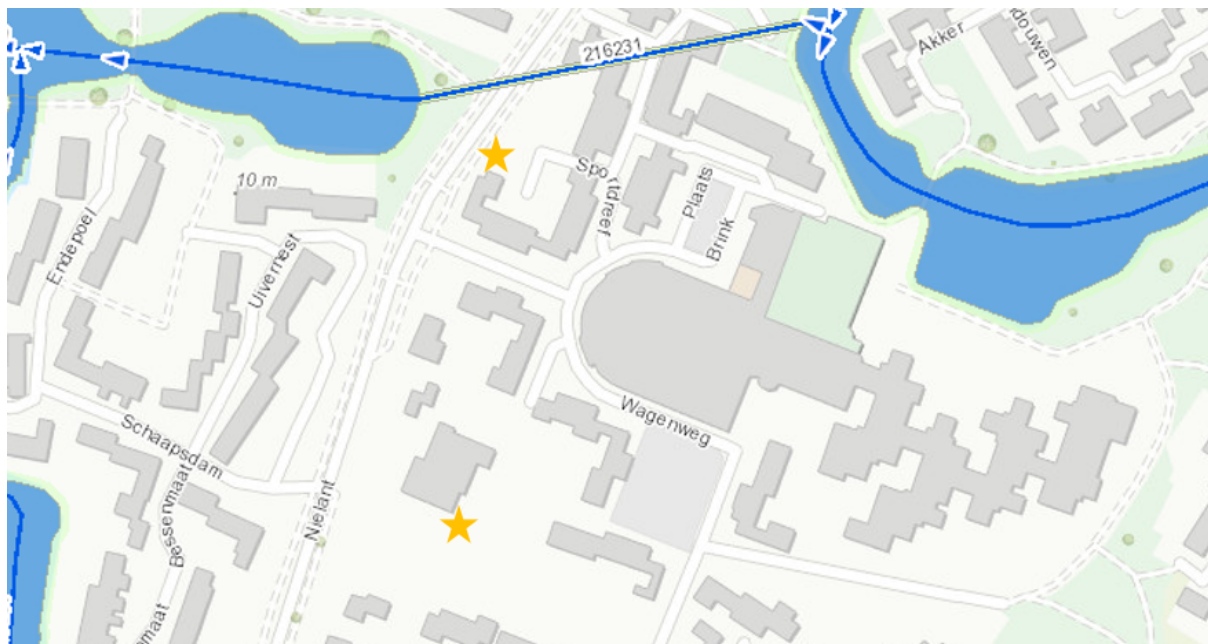
Onder bergen wordt de opvang van hemelwater in het oppervlaktewater verstaan. Het hemelwater van het besluitgebied wordt opgevangen in het oppervlaktewater. Hier heeft het graven van nieuw oppervlaktewater de voorkeur boven het vergroten van bestaand water. Bij gebruik van bestaand water gaat de voorkeur uit naar watergangen die niet door Waterschap Rivierenland worden onderhouden. In het algemeen geldt dat compensatie in B-watergangen de voorkeur heeft boven compensatie in A-watergangen. Als de aanvrager kan aantonen dat compensatie in een B- of A-water redelijkerwijs niet mogelijk is, kan het waterschap ook compensatie in bestaande of nieuwe C-wateren toelaten. Bij aanleg of aanpassing van watergangen is het van belang rekening te houden met de bereikbaarheid voor onderhoud, in- en uitlaatplaatsen voor maaiboten en opslagmogelijkheden voor slootvuil en kroos. Om water van voldoende waterkwaliteit te houden (of krijgen), is ook het zelfreinigend vermogen van het watersysteem van belang. Dit wordt bevorderd door rekening te houden met voldoende waterdiepte (streven is 1 meter of juist droogvallend) en voldoende oevervegetatie (taludschuinde minimaal 1:2 of flauwer). Hierbij wordt hemelwater afgevoerd via de riolering.

3. Afvoeren

Hierbij wordt hemelwater afgevoerd via de riolering.

Watergangen

Op basis van de Legger wordt geconcludeerd dat binnen onderhavig besluitgebied geen watergangen aanwezig zijn en het besluitgebied niet is gelegen binnen een beschermingszone van een watergang.



Uitsnede Legger wateren met besluitgebied bij oranje sterren

Gevolg ontwikkeling

De (her)inrichting van de parkeerplaatsen en de aanleg van het fietspad leidt in het besluitgebied niet tot een gewijzigde waterhuishoudkundige situatie. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk en de nieuwe verharding van de parkeerplaatsen zal net als in de oude situatie afwateren op het riool. Het water van de verharding van het fietspad zal naar de zijkant afwateren en daar via de berm ter plaatse in de bodem infiltreren.

Hoofdstuk 5 Haalbaarheid

5.1 Financiële haalbaarheid

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt aandacht gevraagd voor de kruising Nielant – Wagenweg. Daarom is in de begroting van 2017 een investeringskrediet van € 250.000,- opgenomen. In 2018 is € 50.000,- beschikbaar gesteld voor de planvoorbereiding. In 2019 is het resterend bedrag van € 200.000,- beschikbaar gesteld voor de uitvoering.

Op basis van een globale kostenraming is de totale investering geschat op € 350.000,-. De verwachte te korten komen door uitbreiding van het onderzoeksgebied én het verplaatsen van de oversteeklocaties en de verkeerslichten. Met deze maatregelen is een gedragen verkeersplan ontstaan. De twee wijkplatforms hebben aangegeven een bedrag van in totaal € 10.000,- beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project. Voorgesteld wordt om het resterende bedrag van circa € 90.000,- te dekken door gebruik te maken van het budget uit het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2020/2021. Hierdoor blijven de kosten binnen het GMP-budget en zijn er geen financiële consequenties. Bij de bestekuitwerking worden gedetailleerde kostenramingen gemaakt, waaruit moet blijken waar de kosten op uit gaan komen.

Het plan wordt financieel haalbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke haalbaarheid

5.2.1 Communicatietraject

Gedurende de ontwikkeling van het verkeersproject is er een uitvoerig communicatietraject doorlopen met de wijkplatforms, basisscholen en de omgeving. In onderstaande is het communicatietraject puntsgewijs samengevat:

- Op 29 januari 2019 is er door de gemeente Lingewaard een overleg georganiseerd met de wijkplatforms en de basisscholen. Er is gesproken over de verkeersonveilige kruising Nielant – Wagenweg en de omliggende oversteeklocaties.
- Op 31 januari 2019 heeft de gemeente Lingewaard een schouw georganiseerd met de wijkplatforms, de basisscholen en het adviesbureau. Hierbij ontstond het idee om de oversteeklocatie Nielant – Sportdreef te verplaatsen.
- Op 27 maart 2019 heeft de gemeente Lingewaard een tweede overleg georganiseerd met de wijkplatforms en de basisscholen. Hierbij zijn de schetsontwerpen - die door het adviesbureau zijn gemaakt - gepresenteerd en besproken.
- Op 9 mei 2019 heeft de gemeente Lingewaard een derde overleg georganiseerd met de wijkplatforms en de basisscholen. Voor dit overleg is intern afstemming gezocht met lopende projecten, zoals de revitalisering van de Zilverkamp en de gebiedsvisie Hart van de Zilverkamp. Ook is het communicatietraject verder uitgewerkt.
- Op 26 juli 2019 heeft de gemeente Lingewaard via een brief de hele omgeving uitgenodigd voor een bewonersavond.
- Op 13 augustus 2019 heeft de gemeente Lingewaard een vierde overleg georganiseerd met de wijkplatforms en de basisscholen. Tijdens dit overleg is gesproken over de inhoud van de geplande bewonersavonden.
- Op 14 augustus 2019 heeft de gemeente Lingewaard naar de hele buurt een herinneringsbrief gestuurd voor de geplande bewonersavond.
- Op 20 en 22 augustus 2019 hebben de bewonersavonden plaatsgevonden.
- Op 23 augustus 2019 heeft de gemeente Lingewaard de hele buurt het verslag, het concept-plan en een reactieformulier gestuurd. In de brief is gevraagd om voor 9 september 2019 een reactie te geven.

- Op 4 oktober 2019 heeft de gemeente Lingewaard de hele buurt een brief gestuurd met de reactienota en de te nemen vervolgstappen. Direct aanwonenden hadden nog vragen over de verkeerskundige plannen, daarom wordt er een tweede bewonersavond georganiseerd.
- Op 7 oktober 2019 heeft de gemeente Lingewaard via een brief direct aanwonenden uitgenodigd voor een tweede bewonersavond.
- Op 22 oktober 2019 heeft de tweede bewonersavond plaatsgevonden met direct aanwonenden van de Sportdreef en Schaapsdam.
- Op 5 november 2019 heeft de gemeente Lingewaard de hele buurt een brief en het verslag van de tweede bewonersavond gestuurd. In deze brief stonden ook de te nemen vervolgstappen beschreven. Het adviesbureau zou een technische tekening maken voor het optimaliseren van de huidige oversteeklocatie Nielant – Sportdreef. Met beide schetsontwerpen zou de Fietsersbond en het CROW naar een onafhankelijk advies gevraagd worden. Het college moet vervolgens op basis van alle informatie een besluit nemen.
- Op 28 november 2019 heeft de gemeente Lingewaard de hele buurt een brief gestuurd om te laten weten dat er alvast een aantal onderzoeken worden uitgevoerd. Daarnaast is vermeld dat er nog geen keuze is gemaakt voor een bepaalde variant. Dit is ook aanleiding om beide varianten in beeld te brengen.

5.2.2 Zienswijze en beroep

Mocht iemand alsnog bedenkingen hebben ten aanzien van het project dan kan ten aanzien van het ontwerpbesluit een zienswijze kenbaar worden gemaakt en na verlening van de omgevingsvergunning eventueel beroep worden ingesteld.

Hoofdstuk 6 Procedure

6.1 De te volgen procedure

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de aanvraag van de ten behoeve van de ontwikkeling noodzakelijke omgevingsvergunning. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het geldende bestemmingsplan, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd.

6.2 Ter inzage legging

De omgevingsvergunning wordt, inclusief deze ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide procedure gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning en zijn of haar zienswijzen indienen.

6.3 Watertoets

De ontwikkeling heeft geen of nauwelijks invloed op de waterhuishouding. Relatief kleine plannen die geen of nauwelijks invloed hebben op de waterhuishouding hoeven niet voorgelegd te worden aan het Waterschap (< 2.000 m²). Gezien de beperkte toename aan verhard oppervlak ten gevolge van de aanleg van het fiets- en voetpad en de herinrichting van de parkeerplaats, is de voorlegging aan het Waterschap hier niet benodigd.

6.4 Het vooroverleg met diensten van Rijk en provincie

Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure vindt zo nodig vooroverleg plaats met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het Waterschap. Gezien de conclusies uit voorgaande hoofdstukken en de aard van het voornemen (herinrichting van het openbaar gebied binnen de bebouwde kom), mag redelijkerwijs worden aangenomen dat met onderhavige ontwikkeling belangen van voornoemde vooroverlegpartners niet zullen worden geschaad. De omgevingsvergunning wordt direct als ontwerpbesluit ter inzage gelegd.

6.5 Vaststelling

De ontwerpbeslissing heeft van **datum** tot en met **datum**, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid is **wel/geen** gebruik gemaakt. Overwegende het voorgaande is naar het oordeel van burgemeester en wethouders niet gebleken van omstandigheden welke zich verzetten tegen het verlenen van de omgevingsvergunning en zijn er geen weigeringsgronden aanwezig. Op **datum** is de omgevingsvergunning voor de aanleg van het fiets- en voetpad tussen Nielant en Wagenweg en de herinrichting van het parkeerterrein aan Sportdreef dan ook door het college van Burgemeester en Wethouders van Lingewaard verleend.

