gemeente lingewaard

Ontwerp bestemmingsplan





Dorpensingel Lingewaard

Dorpensingel Lingewaard

ontwerp bestemmingsplan

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding en doel 6
1.2 Nut en noodzaak Dorpensingel 7
1.3 Ligging plangebied 8
1.4 Besluitvorming Dorpensingel 10
1.5 Vigerende bestemmingsplannen 11
1.6 Leeswijzer 12

Hoofdstuk2 Planbeschrijving **13**
2.1 Dorpensingel 13
2.2 Vossenhol 20

Hoofdstuk3 Ruimtelijk beleidskader **23**
3.1 Rijksbeleid 23
3.2 Provinciaal beleid 24
3.3 Gemeentelijk beleid 25

Hoofdstuk4 Functioneel beleidskader **28**
4.1 Verkeer en vervoer 28
4.2 Groen, natuur en landschap 35
4.3 Water 47
4.4 Archeologie 52
4.5 Cultuurhistorie 55
4.6 Kabels, leidingen en explosieven 59

Hoofdstuk5 Milieu **62**
5.1 Bedrijven 62
5.2 Bodem 62
5.3 Geluid 63
5.4 Luchtkwaliteit 64
5.5 Externe veiligheid 66
5.6 M.e.r.-beoordeling 66
5.7 Duurzaamheid en klimaatadaptatie 66

Hoofdstuk6 Plansystematiek en juridische vormgeving **68**
6.1 Algemeen 68
6.2 Regels 68

Hoofdstuk7 Uitvoerbaarheid **70**
7.1 Economische uitvoerbaarheid 70
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 70

Regels **75**

Hoofdstuk1 Inleidende regels **76**
Artikel 1 Begrippen 76
Artikel 2 Wijze van meten 79

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels **80**
Artikel 3 Agrarisch - De Woerdt 80
Artikel 4 Groen 82
Artikel 5 Verkeer 83
Artikel 6 Water 84

Artikel 7	Leiding - Hoogspanningsverbinding	85
Artikel 8	Leiding - Riool	87
Artikel 9	Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde	89
Artikel 10	Waarde - terrein van archeologisch belang	92
Artikel 11	Waterstaat - Waterstaatkundige functie	95
Hoofdstuk3	**Algemene regels**	**96**
Artikel 12	Anti-dubbeltelregel	96
Artikel 13	Algemene bouwregels	97
Artikel 14	Algemene aanduidingsregels	98
Artikel 15	Algemene afwijkingsregels	99
Artikel 16	Overige regels	100
Hoofdstuk4	**Overgangs- en slotregels**	**101**
Artikel 17	Overgangsrecht	101
Artikel 18	Slotregel	102

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Verkeerseffecten Dorpensingel

Bijlage 2 Notitie Toetsing GO-gebied Lingewaard

Bijlage 3 Natuurwaarden Dorpensingel en Vossenhol

Bijlage 4 StikstofrapportDorpensingel

Bijlage 5 Akoestischonderzoek Dorpensingel

Bijlage 6 Onderzoek Luchtkwaliteit

Bijlage 7 Herziening MER beoordeling Dorpensingel

Bijlage 8 Provincie Gelderland

Bijlage 9 GGD Gelderland-Midden en Zuid

Bijlage 10 Natuur en milieufederatie Gelderland

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Inrichtings- en beheerplan Dorpensingel

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De Dorpensingel wordt gezien als ontbrekende schakel in de verkeerstructuur die bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied tussen de Waal en de A15. De planontwikkelingen van de Waalsprong en de verwachte mobiliteitstoename zullen er toe leiden dat de verkeersdruk op de wegen in het gebied zal toenemen. Verder is tussen Lent en Bemmel het regionaal landschapspark Lingezegen ontwikkeld, onderdeel De Woerdt. Het totale Park Lingezegen strekt zich uit tot Arnhem en is bedoeld als uitloopgebied voor de bewoners in dit deel van de Betuwe, dus ook voor (nieuwe) bewoners van Bemmel, Ressen en de Waalsprong.

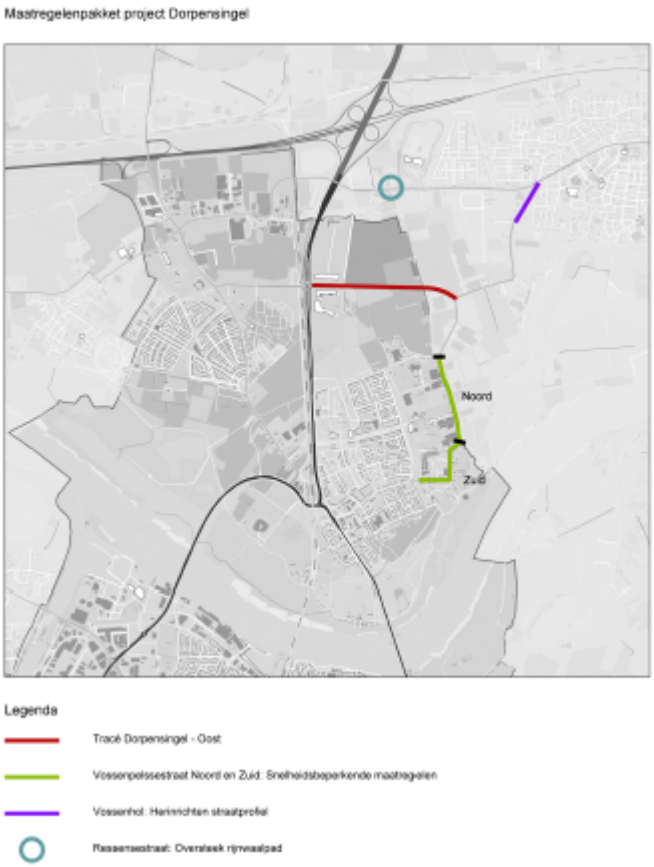
De historische verbinding van Bemmel naar Lent en Nijmegen via de Zandsestraat-Vossenpelssestraat - Laauwikstraat en via de Ressensestraat - Stationsstraat zijn niet geschikt om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. Bovendien is in Lent een nieuw woongebied ontwikkeld, de functie van een weg voor doorgaand verkeer past daar niet in. Met de bouw van de woongebieden De Stelt-Zuid en -Oost en Vossenpels-Noord neemt de noodzaak van maatregelen verder toe.

Doel van de Dorpensingel is om Lent en Bemmel goed en veilig bereikbaar te houden. Met de aanleg van de Dorpensingel ontstaat een nieuwe, directe verbinding vanuit Bemmel naar de N325 en vice versa. De Dorpensingel betekent voor Bemmel een betere ontsluiting, dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van Bemmel. Ook voor Lent ontstaat een betere ontsluiting. De nieuwe verbinding ontlast de twee bestaande routes, namelijk de route via Vossenpelssestraat/Laauwikstraat in Lent en de route via Ressensestraat/Stationsstraat in Ressen en Bemmel. Dit verbetert de leefbaarheid en veiligheid in Lent en Ressen.

Samenwerkings- en realisatieovereenkomst Dorpensingel

Op 19 maart 2019 hebben de gemeenten Nijmegen en Lingewaard een samenwerkings- en realisatieovereenkomst Dorpensingel ondertekend. Het doel van deze overeenkomst is om samen te komen tot realisatie van het project Dorpensingel. Het project Dorpensingel is onderverdeeld in vier deelprojecten, te weten: deelproject Tracé Dorpensingel-Oost, deelproject Vossenhol, deelproject Vossenpelssestraat en deelproject Ressensestraat (zie onderstaande afbeelding):

- Het deelproject Tracé Dorpensingel-Oost omvat de aanleg van een nieuwe weg, de Dorpensingel, tussen het Keizer Augustusplein (Ovatonde) en de Zandsestraat, op grondgebied van de gemeenten Lingewaard en Nijmegen.
- Het deelproject Vossenhol omvat de uitvoering van maatregelen voor profielaanpassing van het Vossenhol op grondgebied van de gemeente Lingewaard.
- Deelproject Vossenpelssetraat betreft de uitvoering van verkeersluwe maatregelen op de Vossenpelssestraat en Laauwikstraat op grondgebied van de gemeenten Lingewaard en Nijmegen.
- Deelproject Ressensestraat betreft de uitvoering van verkeersmaatregelen ter verbetering van de huidige gelijkvloerse oversteek van het RijnWaalpad met de Ressensestraat op grondgebied van gemeente Lingewaard.



De aanleg van het tracé Dorpensingel en de herinrichting van Vossenhol is niet mogelijk op basis van de geldende bestemmingsplannen. Daarom wordt er een bestemmingsplan opgesteld voor de Dorpensingel voor zover gelegen op grondgebied in de gemeente Lingewaard tezamen met de aanpassingen voor het Vossenhol. De gemeente Nijmegen stelt een bestemmingsplan voor de Dorpensingel op Nijmeegs grondgebied op.

1.2 Nut en noodzaak Dorpensingel

Tussen Bemmel en Nijmegen-Noord zijn op dit moment drie verbindingen:

- via de snelwegen A15 en A325
- via Ressen over de Ressensestraat en de Stationsstraat naar de Griftdijk
- via het Vossenhol en/of de Teselaar en dan over de Zandsestraat en Vossenpelsestraat/Vossenpels naar de Laauwikstraat en de Turennensingel.

Door de combinatie van de huidige ontsluitingsstructuur tussen Nijmegen en Bemmel en de ruimtelijke ontwikkelingen ontstaat een aantal (verkeers)knelpunten:

- In Lent (Vossenpelssestraat, Laauwikstraat) staat de leefbaarheid als gevolg van het verkeer onder druk. Denk hierbij aan aspecten als verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, geluid en dergelijke. Door de geplande uitbreiding van de woningbouw in Lent zal dit aspect steeds meer aandacht vragen.
- De historische verbinding van Bemmel via Lent naar Nijmegen via de Vossenpelssestraat -Laauwikstraat is, door het reeds gerealiseerde en nog te ontwikkelen woongebied, niet geschikt om een grote functie te vervullen voor het doorgaand verkeer tussen Bemmel en Nijmegen.
- De Vossenpelssestraat ligt op de grens van woongebied naar Park Lingezegen. Door de barrièrewerking van de weg is het in de huidige situatie vanuit de Waalsprong minder aantrekkelijk het park te bezoeken.
- De oversteek van het RijnWaalpad over de Ressensestraat is een knelpunt in het tracé tussen Nijmegen en Arnhem als het gaat om verkeersveiligheid. Dit wordt vooral veroorzaakt door de

vormgeving van de fietsvoorziening en de oversteek over de Ressensestraat. Bovendien loopt de Ressensestraat dwars door het waardevol dorpsgezicht van Ressen.
- Op het Vossenhol in Bemmel staat de verkeersveiligheid onder druk. De huidige vormgeving (een rijbaan met fietssuggestiestroken) voldoet in de huidige situatie niet aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg.

Naar aanleiding van bovenstaande knelpunten is het project Dorpensingel geformuleerd. Het project biedt kansen voor Bemmel, Lent en Nijmegen. Het doel van het maatregelenpakket is de diverse problemen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op te lossen:
- Een robuustere, duidelijkere en veiligere ontsluitingsroute vanaf de A325/Prins Mauritssingel naar het westelijk deel van Bemmel.
- Vergroten van de leefbaarheid in Lent doordat er minder verkeer rijdt door de woonwijken.
- Vergroten van de leefbaarheid in Ressen en het verbeteren van de kwaliteit van het RijnWaalpad door minder verkeer op de Ressensestraat.
- Betere bereikbaarheid voor voorzieningen rondom de Ovatonde (het Keizer Augustusplein) en de ontsluiting van de (te realiseren) woningen ten noordwesten van de Zandse Plas.

Bureau Goudappel heeft in opdracht van gemeenten Nijmegen en Lingewaard de verkeerskundige effecten van de Dorpensingel in beeld gebracht (Bijlage 1: Verkeerseffecten Dorpensingel, Goudappel, 5 juli 2021). Met de Dorpensingel ontstaat een nieuwe verbinding in het regionale verkeersnetwerk. Hierdoor zal verkeer anders gaan rijden. Met behulp van een verkeersmodel is onderzocht wat het effect van de Dorpensingel is op de verkeerintensiteiten op de verschillende wegen. Daarnaast is gekeken naar het effect op verkeersveiligheid en de verkeersafwikkelingen.

In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten op de wegen toe als gevolg van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de autonome groei van het verkeer. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verwachte gebruik van de Dorpensingel 6.100 mvt/etmaal is. De Dorpensingel wordt gebruikt als een alternatief voor de huidige verbinding van Bemmel via Lent naar Nijmegen (via de Vossenpelssestraat - Laauwikstraat) en de verbinding via de Ressensestraat - Stationsstraat. De Dorpensingel draagt bij aan een robuustere, duidelijkere en veiligere ontsluitingsroute vanaf de A325/Prins Mauritssingel naar Bemmel. Een deel van het verkeer tussen Bemmel en de Waalbrug blijft ook straks via de bestaande route van de Vossenpelsestraat - Laauwikstraat - Turennesingel rijden. Met de Dorpensingel ontstaat er een nieuwe route. Het oostelijk deel van Lent wordt bereikbaar via de Dorpensingel.

De Dorpensingel heeft tot gevolg dat een deel van de toenames tussen de huidige en de autonome situatie worden gecompenseerd. Met andere woorden, de Dorpensingel zorgt ervoor dat de verkeersintensiteiten in de toekomst minder zullen toenemen. Op de Stationsstraat-Ressensestraat is zelfs sprake van een afname ten opzichte van de huidige situatie.

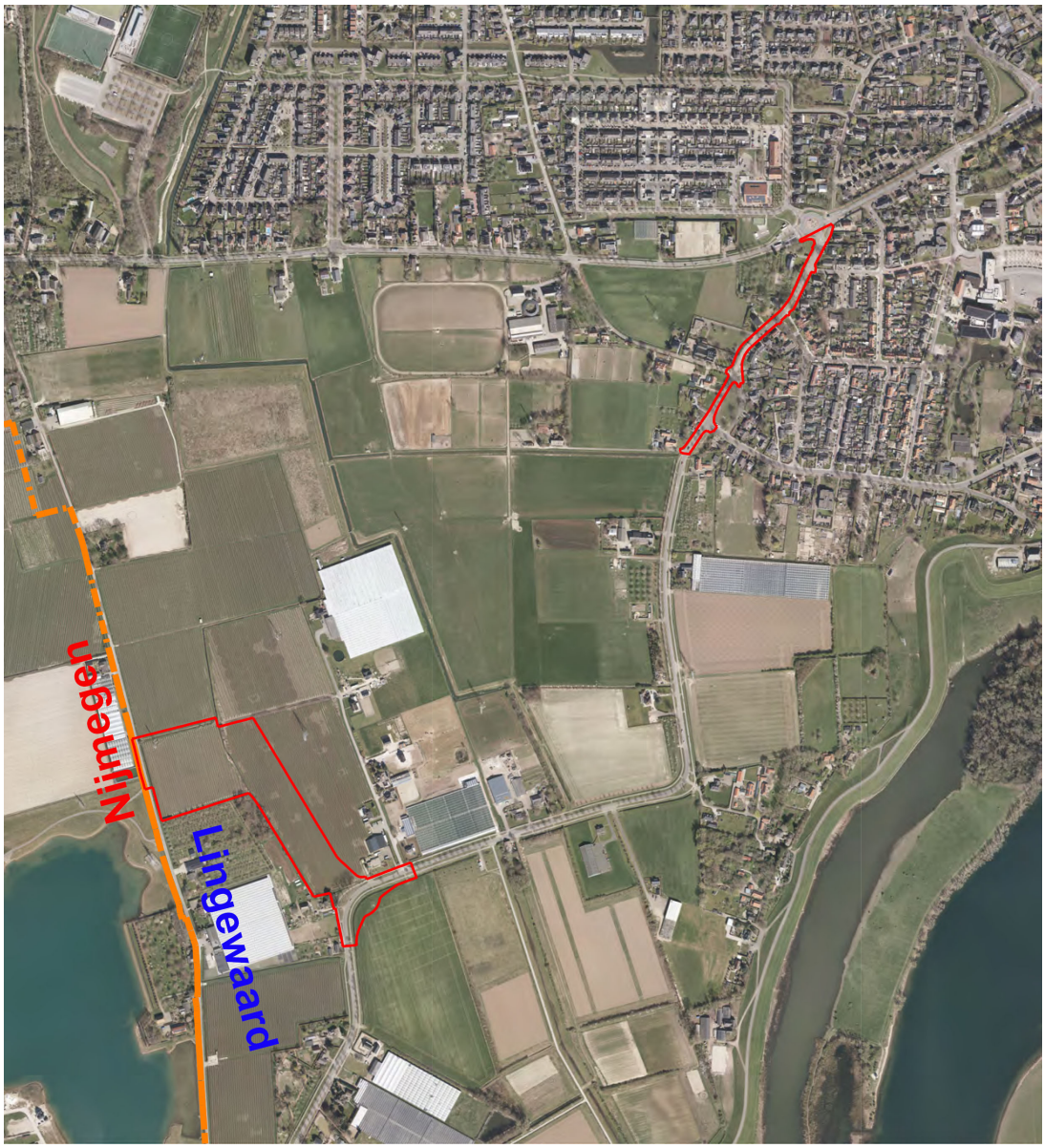
De aanleg van de Dorpensingel leidt tot een toename van het verkeer op het Vossenhol. Momenteel rijden er dagelijks 4.300 motorvoertuigen. Verwacht wordt dat de intensiteiten toenemen tot 5.400 bij autonome ontwikkeling en 5.700 bij aanleg van de Dorpensingel. In het kader van het project Dorpensingel is een herinrichting van het Vossenhol voorzien waarbij verhoogde fietspaden worden aangelegd waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Zie voor een uitgebreidere toelichting van het verkeersonderzoek paragraaf 4.1.4.

1.3 Ligging plangebied

Voorliggend bestemmingsplan betreft het deelproject Tracé Dorpensingel-Oost voor zover gelegen op grondgebied van de gemeente Lingewaard. Dit omvat de aanleg van de Dorpensingel vanaf de Woerdsestraat (gemeentegrens) tot en met de aansluiting op de Zandsestraat. Tevens omvat dit bestemmingsplan aanpassingen aan het Vossenhol in Bemmel.



Afbeelding: deelproject Dorpensingel-Oost (plangebied omvat gedeelte tussen de Woerdsestraat en de Zandsestraat)



Afbeelding: plangebied (gedeelte Dorpensingel en Vossenhol met rood aangegeven)

1.4 Besluitvorming Dorpensingel

Door de gemeente Nijmegen is met het **raadsbesluit van 6 juli 2011** besloten tot de aanleg van de Dorpensingel-Oost en hierover verder te overleggen met de gemeente Lingewaard teneinde de aanleg van de Dorpensingel-Oost en de knip in de Vossenpelssestraat daadwerkelijk te kunnen realiseren. Beide gemeenten hebben vervolgens besloten de aanleg gezamenlijk op te pakken. Doel was op korte termijn daadwerkelijk de weg te realiseren. Destijds werd gestreefd naar uitvoering in 2015 en 2016.

In het **Bestuursconvenant Dorpensingel (2013)** zijn vervolgens afspraken gemaakt over welke informatie beschikbaar moet komen om na dit convenant, indien aan de orde, via een samenwerkingsovereenkomst te komen tot daadwerkelijke realisatie van de Dorpensingel.

In 2014 hebben de gemeenten Lingewaard en Nijmegen het document "**Dorpensingel Trade-off tracéalternatieven**" opgesteld. De hoofddoelstelling van het project betrof de realisatie Dorpensingel als een verbinding in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met voldoende capaciteit tussen de Zandsestraat in Lingewaard en de Prins Mauritssingel in Nijmegen in 2015/2016. Het doel van dit onderzoek was het uitwerken en beoordelen van tracéalternatieven voor de Dorpensingel. Hiertoe zijn de omgevingseffecten van de verschillende alternatieven onderzocht en vervolgens is nagegaan hoe de

tracéalternatieven scoren ten opzichte van de doelstellingen en elkaar en of ze voldeden aan de gestelde randvoorwaarden. Dit onderzoek geeft de bevindingen van het onderzoek weer en vormde de basis voor het bepalen van een voorkeursalternatief.

Hoewel de Dorpensingel nog steeds de voorkeursoplossing is, is in 2016 naar betaalbare alternatieven voor de Dorpensingel gekeken (**Onderzoek varianten bereikbaarheid Bemmel**). Er is gezocht naar varianten die binnen de beschikbare budgetten te realiseren zijn. De “Variant Ressen” leek daarbij een goed alternatief. In de zogenaamde 'Ressense variant' werd het verkeer via de Ressensestraat en één of twee busbanen geleid om van en naar de Prins Mauritssingel te komen. Voor de verschillende alternatieven bleek echter onvoldoende draagvlak.

In 2017 hebben de gemeenteraden van Lingewaard en Nijmegen de **motie "Nijmegen en Lingewaard komen er samen uit'** aangenomen (raadsbesluiten van 9 november 2017 resp. 15 november 2017). In die motie hebben de gemeenteraden de colleges van B&W opgeroepen om een gezamenlijk voorstel voor het project Dorpensingel te doen met inachtneming van de volgende voorwaarden:

1. de Dorpensingel met voorkeur voor 50 km/u;
2. verkeersluwe maatregelen op de Vossenpels, zijnde geen knip;
3. de bussluis van Nijmegen naar Bemmel niet wordt opengesteld;
4. de bussluis van Bemmel naar Nijmegen niet wordt opengesteld, tenzij verkeerskundig absoluut noodzakelijk, en;
5. aanvullende maatregelen voor Vossenhol en de Teselaar opgenomen worden.

Ook worden de colleges gevraagd om met een heldere financiële onderbouwing te komen en om een aanvraag voor een financiële bijdrage in te dienen bij de provincie.

De colleges van B&W van Lingewaard en Nijmegen hebben verder begin 2018 de gezamenlijke "**Gebiedsvisie Dorpensingel"** vastgesteld (bij collegebesluiten van 13 maart 2018). Om de volgende stap in het proces te zetten was het belangrijk om de Dorpensingel in een breder perspectief te plaatsen dan uitsluitend vanuit verkeerskundig oogpunt. Daarom is een gebiedsvisie opgesteld voor de Dorpensingel waarin werd ingegaan op de identiteit van het gebied tussen de Waal en de A15 en de meerwaarde die de Dorpensingel heeft voor het versterken van de beleving van deze identiteit en de kenmerken van het gebied.

Op 19 maart 2019 hebben de gemeenten Nijmegen en Lingewaard een **samenwerkings- en realisatieovereenkomst Dorpensingel** ondertekend. Het doel van deze overeenkomst is om samen te komen tot realisatie van het project Dorpensingel.

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het deelgebied Dorpensingel in Lingewaard geldt het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan Park Lingezegen (15 december 2011).

Voor het deelgebied Vossenhol gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Kom Bemmel (30 juni 2011);
- Herstelplan Komplannen Lingewaard (23 november 2017)
- Buitengebied Lingewaard (31 oktober 2013)
- Buitengebied Lingewaard, 1e herziening (18 mei 2017)
- Buitengebied Lingewaard, 2e herziening (13 december 2018).

Deze bestemmingsplannen zullen door voorliggend bestemmingsplan deels worden overschreven.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en de nut en noodzaak van de Dorpensingel. In hoofdstuk 2 staat de planbeschrijving, waarbij onder andere wordt ingegaan op het tracé en de landschappelijke inpassing van de Dorpensingel. Tevens wordt ingegaan op de aanpassingen van Vossenhol. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de verschillende deelaspecten, zoals verkeer, groen en water. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieuaspecten. Daarna wordt in hoofdstuk 6 de plansystematiek toegelicht. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Dorpensingel

2.1.1 Karakteristieken van het plangebied

Het plangebied en haar directe omgeving bestaat overwegend uit op een stroomrug gelegen oeverwalgronden. De inrichting bestaat uit een historisch gegroeid agrarisch cultuurlandschap in een gebied dat van oudsher aantrekkelijk is geweest voor akkerbouw, veeteelt, tuinbouw en bijbehorende bewoning. Typerend voor dit landschap is het kleinschalige karakter met diverse boomgaarden, perceels- en erfbeplantingen en kenmerkt zich door een sterke samenhang tussen het bovengrondse landschap, het grondgebruik en de geologische ondergrond. Het gebied heeft, als onderdeel van het rivierengebied, een sterke relatie met het omliggende rivierenlandschap. Door de komst van o.a. de glastuinbouw is een deel van de oorspronkelijke verkaveling verloren gegaan. Hier en daar zijn de restanten van de verkaveling nog tussen de tuinbouwbedrijven zichtbaar. Op sommige plaatsen is de oorspronkelijke structuur en inrichting (van voor 1860) nog wel herkenbaar, zoals in het gebied rondom Ressen (met smalle landelijke wegen en boerderijen) en rondom de Woerdsestraat. Ressen met haar kerkje is aangemerkt als beschermd dorpsgezicht en vormt dan ook een landmark binnen De Woerdt. Ook langs de Waaldijk is het oorspronkelijke landschap nog grotendeels in tact. Met name het open zicht op het Rijk van Nijmegen is goed waarneembaar. Het gebied wordt doorsneden door een aantal sterke landschappelijke lijnen die in het verleden hebben gefunctioneerd als kaden, dijken en/of watergangen. De belangrijkste noord-zuid lijnen zijn de Visveldsestraat/Zwarteweg, de Woerdsestraat, de Bemmelse Zeeg aan de oostzijde en meer naar het westen, de Grifdtijk. Deze noord-zuid belijning kan in samenhang met de Waalbandijk (Bemmelse dijk) als ruggengraat van het gebied worden beschouwd. Een derde belangrijke lijn is de Ressense Wal die als een lichte verhoging en deels voorzien van (fruit)bomen in het landschap ligt. De lijn is de voormalige grenslijn tussen de polderdistricten Lent en Oosterhout en bepaalt aan de westkant van het spoor de richting van de verkaveling. Verder is rondom de Woerdsestraat op een aantal plaatsen de oorspronkelijke verkaveling herkenbaar in het slotenpatroon en de inrichting en het gebruik van de percelen.

De landschappelijke karakteristieken van het gebied zijn uitermate geschikt voor recreatieve doeleinden voor zowel lokaal gebruik als voor de brede regio. Cultuurhistorie (woerden, forten, landgoederen en buurtschappen zoals Ressen), water (plassen, deels ontstaan na zandwinning, en de Waal met zijn uiterwaarden) en de ontwikkeling van de grote landschapsparken zoals Lingezegen en De Waaijer dienen straks als trekkers voor de Waalsprong en daarbuiten.

Tussen Arnhem en Nijmegen is Park Lingezegen als een nieuw regionaal landschapspark ontwikkeld met veel ruimte voor landbouw, natuur, cultuur en water. In de directe omgeving van de Waalsprong, vooral op grondgebied van de gemeente Lingewaard, is het zuidelijk deel van Park Lingezegen ontwikkeld (deelgebied De Woerdt). Hierbij zijn extra lokale karakteristieken toegevoegd zoals zichtbaar bij landgoed Doornik. Vanzelfsprekend is ook het waardevolle dorpsgezicht Ressen onderdeel van dit landschapspark.

De landschapsstructuur tussen Lent en Bemmel is gevormd door de dynamiek van het rivierwater van de Waal. Eeuwen lang heeft deze rivier sedimenten afgezet en verplaatst. Als langgerekt lint door het landschap vormt deze rivier tevens een snelweg voor het migreren van flora en fauna. Kortom, een unieke geomorfologisch en ecologisch interessant landschap dicht bij de stedelijke agglomeratie en hiermee voor veel mensen in potentie beleefbaar. Juist deze ruimtelijke aaneengesloten eenheid is opgepakt als een te koesteren en verder te ontwikkelen gebied. De dijk met haar uiterwaarden is een herkenbare drager van de landschapsstructuur op de overgang van land en water. Van en naar de dijk zijn de (uit)zichten aanwezig en de uiterwaarden vormen de zuidelijke koppeling van groenstructuren.

Park De Waaijer is een groen-blauwe zone die in de toekomst als een aaneengesloten recreatief gebied centraal in de Waalsprong ligt. Op een hoger schaalniveau vormt deze landschappelijke zone een ecologische corridor tussen de uiterwaarden van de Waal in het westen en het agrarisch parkgebied De Woerdt in het oosten. Hierin heeft de Zandse plas, meest oostelijke plas, het karakter van een natuurplas.

De Dorpensingel doorsnijdt de Groene Ontwikkelingszone (GO) in Lingewaard. De Groene ontwikkelingszone bestaat met name uit agrarisch gebied dat tussen en rondom de grote natuurkernen is gelegen. Hier worden bijvoorbeeld natuur- en landschapselementen aangelegd ter verbetering van de migratiemogelijkheden voor planten en dieren, maar ook agrarisch natuurbeheer of blauwe diensten kunnen bijdragen aan de ontwikkelingsdoelen van de Groene ontwikkelingszone.

Ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied

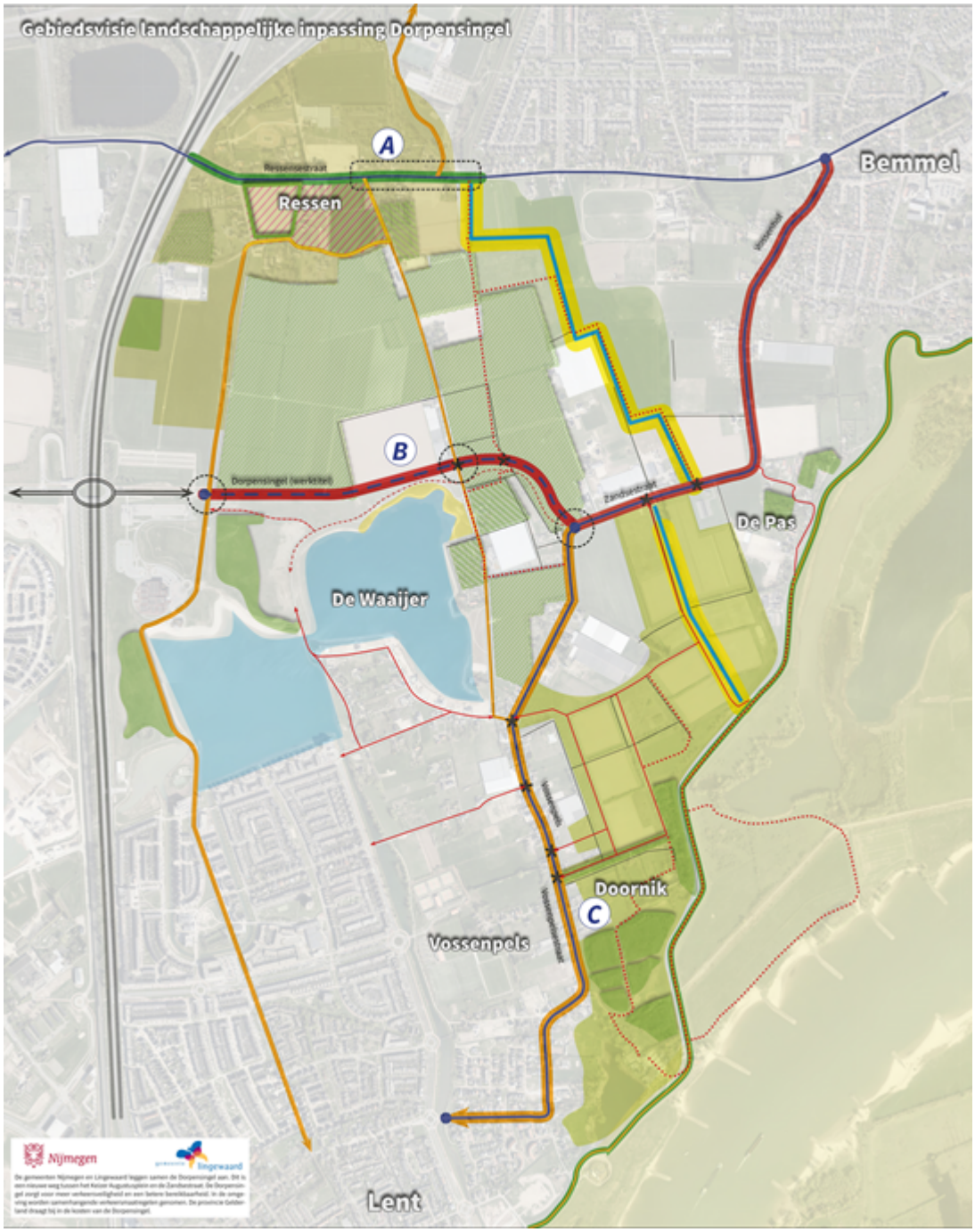
Rondom het Keizer Augustusplein (Ovatonde), het beginpunt van de Dorpensingel, ligt een archeologisch rijksmonument. Dit gebied is archeologisch waardevol omdat er vier tijdsperioden binnen korte afstand boven elkaar, individueel herkenbaar zijn in de bodem. Onder voorwaarden zijn kleine delen van dit monument bebouwd in combinatie met de inrichting van het gebied als park waarin de tijdsperiode (uit de ondergrond) van de "Jagers en verzamelaars" gevisualiseerd is. Dit park strekt zich straks uit van de bioscoop in het zuidoosten tot Grote Boel en Zuiderveld in het noordwesten.

Een wezenlijk onderdeel van de totale ontwikkeling van de Waalsprong is ook de economische ontwikkeling. Met name in de noordwestelijke hoek van de Waalsprong, nabij de A15 wordt bedrijvigheid ontwikkeld op het gebied van logistiek (Park 15, de Grift, railterminal). Tevens wordt ten noordoosten van het Keizer Augustusplein (Ovatonde) een locatie ontwikkeld voor de vestiging van een bouwmarkt/tuincentrum, restaurant en tankstation. Ten zuidoosten van de Ovatonde zijn al een bioscoop en een café-restaurant gerealiseerd. Ten zuiden van het Dorpensingeltracé in de gemeente Nijmegen zal aan de Zandse Plas een woningbouwproject worden ontwikkeld met 50 woningen. Deze woningen ontsluiten via een rotonde op de Dorpensingel.

Het ontwikkelingsgebied (voor de hiervoor genoemde bouwmarkt met tuincentrum) ten zuiden van Ressen is gesitueerd in een gebied dat gekenmerkt wordt door een sterk landschappelijk en groen karakter. Het sluit direct aan op de oude dorpskern Ressen en de groene setting van Park Lingezegen en landschapspark De Waaijer. Derhalve wordt dit gebied in aansluiting op het landschap rond de Dorpensingel, ingericht als een landschapspark waarin het kleinschalig (agrarische) cultuurlandschap centraal staat.

2.1.2 Het tracé (ligging) van de Dorpensingel

De ligging van de Dorpensingel is bepaald aan de hand van de uitgangspunten zoals overeengekomen in de samenwerkings- en realisatieovereenkomst Dorpensingel. De belangrijkste randvoorwaarden, en daarmee de varianten in de ligging en de inpassing van de weg, komen voort uit verkeerskundige eigenschappen bij de inrichting van dit wegvak; de passage van onder- en bovengrondse infrastructuur; de archeologie in de ondergrond; de aankoop van gronden en de structuur van het landschap met bijbehorende cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle elementen. Het onderzoek naar natuurwaarden heeft inzicht gegeven in de aanwezige (beschermde) soorten en de bijbehorende randvoorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden. Vanuit het Soortenmanagement plan Nijmegen (SMP-N) wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van specifieke natuurdoeltypen aan de noordzijde van de Zandse plas. Tevens is bij de situering van de Dorpensingel rekening gehouden met de groen- en natuurwaarden vanwege de ligging in de Groene Ontwikkelingszone (GO) in gemeente Lingewaard.

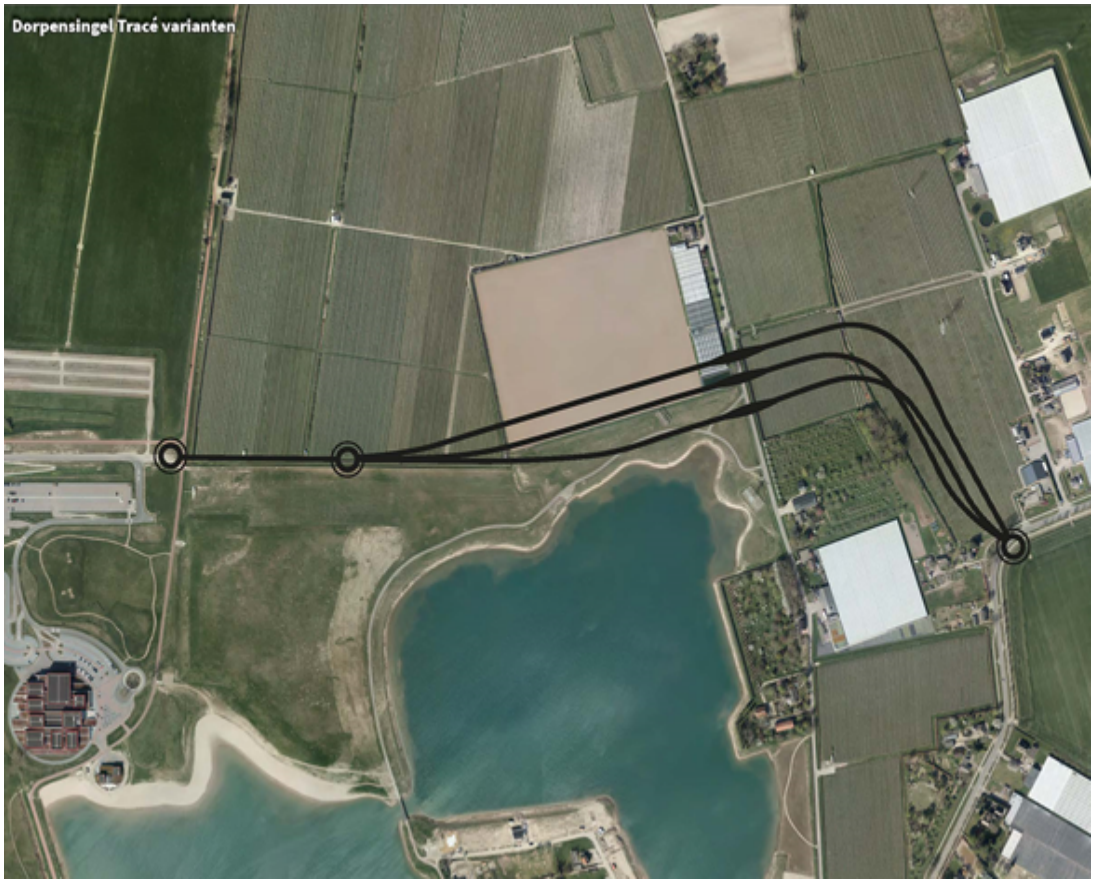


kaart: gebiedsvisie landschappelijke inpassing Dorpensingel

Bij de verkenningen naar de inpassing van de Dorpensingel zijn globaal een noordelijke ligging, een midden ligging en een zuidelijke ligging bekeken (zie onderstaande kaart). De uiteindelijke inpassing van de Dorpensingel zoals deze nu in dit bestemmingsplan wordt uitgewerkt kent een optimalisatie tussen de noordelijke en midden variant.

De zuidelijke ligging behoudt veel te weinig ruimte voor een goede landschappelijke inrichting, de weg komt strak tussen de oever van de plas en de verschillende hoogspanningsmasten te liggen, en maakt het heel lastig om het fietspad op passende wijze te realiseren in combinatie met een veilige oversteek van de Woerdsestraat.

De midden ligging doorsnijdt de belangrijkste bestaande structuren die vanuit landschap, cultuurhistorie en natuur hoog gewaardeerd worden. Het verwijderen, verplaatsen en opnieuw inpassen van deze structuren doet geen recht aan de landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden.



Kaart: tracévarianten Dorpensingel (noord, midden en zuid)

De Dorpensingel zal bijdragen aan de (regionale) bereikbaarheid van huidige en toekomstige woon- en werklocaties alsmede de diverse recreatieve voorzieningen. De Dorpensingel onttrekt verkeer aan bestaande wegen (Ressensestraat en Vossenpelssestraat/Laauwikstraat). Tevens wordt de regionale bereikbaarheid van Park Lingezegen vanuit de omgeving van Nijmegen en Bemmel verbeterd doordat het park sneller en makkelijker bereikbaar wordt. Maar ook voor de woongebieden grenzend aan park Lingezegen verbetert de toegankelijkheid doordat er een verkeersafname plaatsvindt op de wegen die tussen het park en de woonwijken in liggen.

2.1.3 Wegontwerp Dorpensingel

De Dorpensingel wordt door de functie van de weg en de te verwachten verkeersintensiteiten gezien als gebiedsontsluitingsweg. Voor de weg gaat een maximum snelheid van 50 km/u gelden. Hiervoor wordt de komgrens van Nijmegen aangepast en neemt de gemeente Lingewaard een verkeersbesluit.

Op het grondgebied van Lingewaard ligt de weg buiten de bebouwde kom. Het tracé wordt hier gekenmerkt door een aantal bochten tussen de Zandsestraat en de kruising met de Woerdsestraat. Hoewel voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom over het algemeen een maximum snelheid van 80km/uur geldt zal hier een vanwege de krappe bocht en de kruising met de Woerdsestraat een maximum snelheid van 50km/uur worden ingesteld.

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van de Dorpensingel en het verkeerskundig ontwerp weer. Het eerste gedeelte vanaf het Keizer Augustusplein (ovatonde) is al (gedeeltelijk) aangelegd. In het kader

van het eerder beschreven ontwikkelingsgebied Ressen zal een rotonde worden aangelegd om de gebieden aan de noord en zuidzijde (P+R locatie, bioscoop, horeca en strand) te ontsluiten. Tussen het Keizer Augustusplein en de eerste rotonde worden ten behoeve van de Dorpensingel de rijbanen parallel naast elkaar gelegd en voorzien van een groene middenberm; dit past binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. De Dorpensingel sluit hier oostwaarts op aan. Het RijnWaalpad kruist ter hoogte van deze rotonde (met voorrang) in de noord-zuid richting.



Kaart: verkeerskundig ontwerp (ligging tracé) Dorpensingel

De inpassing van de weg kent een ligging van ca. 50 cm boven het huidige maaiveld, waardoor er geen verstoring van de ondergrond plaatsvindt door het wegcunet. In de doorsnede van het wegprofiel wordt dit hoogteverschil over een ruime breedte opgevangen en landschappelijk ingepast waardoor de lichte verhoging nauwelijks ervaren wordt in het landschap. De weg loopt zo veel mogelijk parallel aan de bestaande landschapsstructuren zoals de bestaande watergangen en kavelgrenzen. Het woningbouwplan 'Landschappelijk wonen' ten zuiden van de Dorpensingel, wordt met een rotonde op de Dorpensingel ontsloten. Op basis van de landschappelijke structuur zijn met bochten richtingsveranderingen in het wegtracé ingepast, deze hebben tevens een snelheidsremmende werking.

Ter hoogte van de kruising met de Woerdsestraat is een as-verspringing aangebracht, mede daardoor ontstaat ter plaatse van het kruispunt een verbrede middenberm. Hiermee is er voldoende ruimte voor verkeer op de Woerdsestraat om de Dorpensingel te kruisen. Het is fysiek niet mogelijk om met de auto vanaf de Woerdsestraat de Dorpensingel op te gaan of andersom. Ten oosten van de Woerdsestraat maakt de weg een scherpe bocht naar het zuidoosten om aan te sluiten op de Zandsestraat.

2.1.4 Inpassing van de Dorpensingel

Uitgangspunten landschappelijke inpassing

Het landschap vormt het uitgangspunt voor de ontwikkelingen in het gebied. De landschappelijke groen/blauwe landschapselementen, die zijn ontstaan of aangelegd, vormen hierin de dragers, het casco waarbinnen ontwikkelingen in het kader van wonen, werken, recreëren en mobiliteit worden ingepast. De individuele ontwikkelingen kennen elk een vorm en inrichting die gezamenlijk de landschappelijke dragers van het gebied zullen vormen. Hiermee wordt het beeld, de beleving en het gebruik van het gebied vergroot.

De combinatie van de landschappelijke context en de verkeerskundige meerwaarde van de Dorpensingel vormt de essentie voor de inpassing van de Dorpensingel. Hierbij staat alles in het teken van het benutten en versterken van het beeld, de beleving en het gebruik van de landschappelijke-, cultuurhistorische- én natuurwaarden in het gebied.

Bij de positionering van de rijbanen en de landschappelijke inrichting rondom de Dorpensingel zijn deze waarden als uitgangspunt genomen. Hierdoor zijn verstoringen in de cultuurhistorische en groenstructuur minimaal of worden zelfs versterkt door de 'nieuwe' inrichting met karakteristieke landschapselementen zoals hoogstam fruitbomen, solitaire bomen, boomgroepen, windsingels, bosschages, struweel en gradiënten in aansluiting op verschillende greppels en sloten.

De landschappelijke structuur van het gebied bepaalt de ligging van het wegtracé. De bestaande sloten en kavelgrenzen bepalen de ligging en de inpassing in het gebied. Daarnaast zal het nieuwe wegtracé op een terughoudende wijze worden ingepast in het landschap dat wil zeggen dat het landschap met haar inrichtingselementen, dominant is over de weg. Concreet betekent dit dat de Dorpensingel met het karakter van een 'parkway' door het gebied zal lopen, waarbij de nieuw toe te voegen landschapselementen een versterking vormen van het bestaande landschap. De beplanting volgt daarbij niet de weg maar de structuur van het landschap. Dit verbetert de landschappelijke karakteristieken van het totale landschap, oftewel de omgeving van de weg en niet alleen de inrichting van de weg zelf. Door bestaande wandel- en fietspaden (ook klompenpaden) te verbinden aan nieuwe routes zal de toegankelijkheid van het gebied worden versterkt.

De inpassing van de Dorpensingel in haar omgeving

In hoofdlijnen bestaat het plan voor de landschappelijke inpassing van de Dorpensingel uit onderstaande volgende onderdelen. Het inrichtingsplan voor de landschappelijke inpassing van de Dorpensingel is opgenomen in Bijlage 1 van de regels.

- Op het gedeelte tussen het keizer Augustusplein en de eerste rotonde wordt een groene middenberm toegevoegd in combinatie met bomen aan de buitenzijde van de weg.
- Na de rotonde krijgt de weg over het hele tracé een 'parkway'-inrichting, dat wil zeggen rondom de rijbanen van de weg komen verspreide bomen en boomgroepen in verschillende soorten, vormen en kleuren:
  - Ten westen van de Woerdsestraat krijgt de inrichting van de parkway een eigen karakteristieke identiteit gericht op soorten die aansluiten bij de bosjes waarmee de noordrand van de Zandse plas wordt aangeplant. De parkway wordt groepsgewijs aangeplant met verschillende bomen in een herkenbare kleur, kroonvorm, formaat en/of bloeiwijze waarmee ook nectar en stuifmeel voor bijen en insecten geproduceerd wordt. Door het afwisselend aanplanten ontstaat een structuurrijk beeld.
  Ten oosten van de Woerdsestraat is het principe van de inrichting van de parkway hetzelfde met bomen in een herkenbare kleur, kroonvorm, formaat en bloeiwijze alleen gericht op soorten die aansluiten bij de hoogstamboomgaarden.
- Op het gedeelte tot aan de kruising met de Woerdsestraat wordt het gebied tussen de Dorpensingel en de Zandseplas ingericht met bosjes omzoomd door een mantel- en zoomvegetatie. Langs de oever van de plas worden verspreid kleinere en grotere struwelen van bijvoorbeeld verschillende soorten wilg ingepast. Tevens worden langs de oever verspreid enkele bomen ingepast, die aansluiten bij natte groeiplaatsomstandigheden. Deze inrichting sluit aan bij de leefgebieden van bijvoorbeeld enkele uilensoorten. Karakteristieken van de inrichting van dit gebied zijn onder andere beschreven in het soortenmanagementplan Nijmegen de Waalsprong(SMP-N).
- Ten oosten van de kruising met de Woerdsestraat wordt aansluiting gezocht bij de boomgaarden in de omgeving. Hier worden hoogstamboomgaarden ingepast binnen de bestaande landschappelijke structuur (kavel- en slootpatroon). Hiermee wordt de bestaande structuur van het gebied versterkt en herkenbaar gemaakt. De hoogstamboomgaard zal ontstaan vanuit een geleidelijke omvorming van de bestaande situatie als laagstamboomgaard. De boomgaard bestaat uit een afwisseling van fruit- en notenbomen met soorten zoals appel, peer, pruim, kers, walnoot, tamme kastanje en amandel. Waar de boomgaard en weg elkaar overlappen zal de boomgaard worden voorzien van niet-vruchtdragende soorten.
- Het tussenliggende landschap (tussen de bomen en struwelen) en de bermen worden op een natuurlijke wijze ingericht met ruig grasland en/of bloemen- en kruidenweiden.
- Aan de noordzijde van de Dorpensingel komt langs (bijna) het hele tracé een brede (ondiepe) watergreppel en een windhaag. In de bocht ten oosten van de Woerdsestraat wordt de 'greppel' verbreed aangelegd als aanvullende waterberging voor de weg.
- Bestaande waterstructuren in het gebied worden grotendeels behouden of voorzien van duikers wanneer de weg de watergang kruist. Aan de duiker is op 5 plaatsen een faunapassage, droge verbinding voor grondgebonden zoogdieren, gekoppeld.
- De ligging van de weg en het fietspad is iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld zodat er geen verstoring van archeologische waarden plaatsvindt. De bestaande wandel- en fietspaden (ook

klompenpaden) worden verbonden aan nieuwe routes waardoor de toegankelijkheid van het gebied zal worden versterkt.



Kaart uit inrichtingsplan: landschappelijke inpassing Dorpensingel

Maatregelen voor flora en fauna

In het inrichtingsplan is in diverse faunamaatregelen voorzien:

- Habitat verbetering door het treffen van inrichtingsmaatregelen: zie daarvoor de voorgaande toelichting op de landschappelijke inrichting.
- Het opheffen van barrières en het voorkomen verkeersslachtoffers, hiervoor worden de volgende maatregelen genomen bij de aanleg.

Hop-over voor vogels

Langs het totale tracé van de Dorpensingel wordt een inrichting gerealiseerd die zal functioneren als een hop-over voor vogels. Specifiek op vier plaatsen langs het tracé (zie groene cirkels op de kaart bij de faunamaatregelen in het inrichtingsplan) valt dit samen met de verwachte vliegroutes uit het natuuronderzoek. Op Lingewaards grondgebied gaat het om de locaties ten oosten van de Woerdsestraat en op het gedeelte ten zuiden van de bocht tussen de Woerdsestraat en Zandsestraat. Hier functioneren de aangebrachte hogere beplantingen in de bermen als een hop-over voor vogels. Hierdoor worden vogels gestimuleerd omhoog te vliegen en komen zij zo niet in aanraking met het verkeer. Rondom de Woerdsestraat is een snelheidsremmende voorziening aangebracht in de Dorpensingel. Deze voorziening zal ook een positieve uitwerking hebben op het voorkomen van verkeersslachtoffers onder vogels.

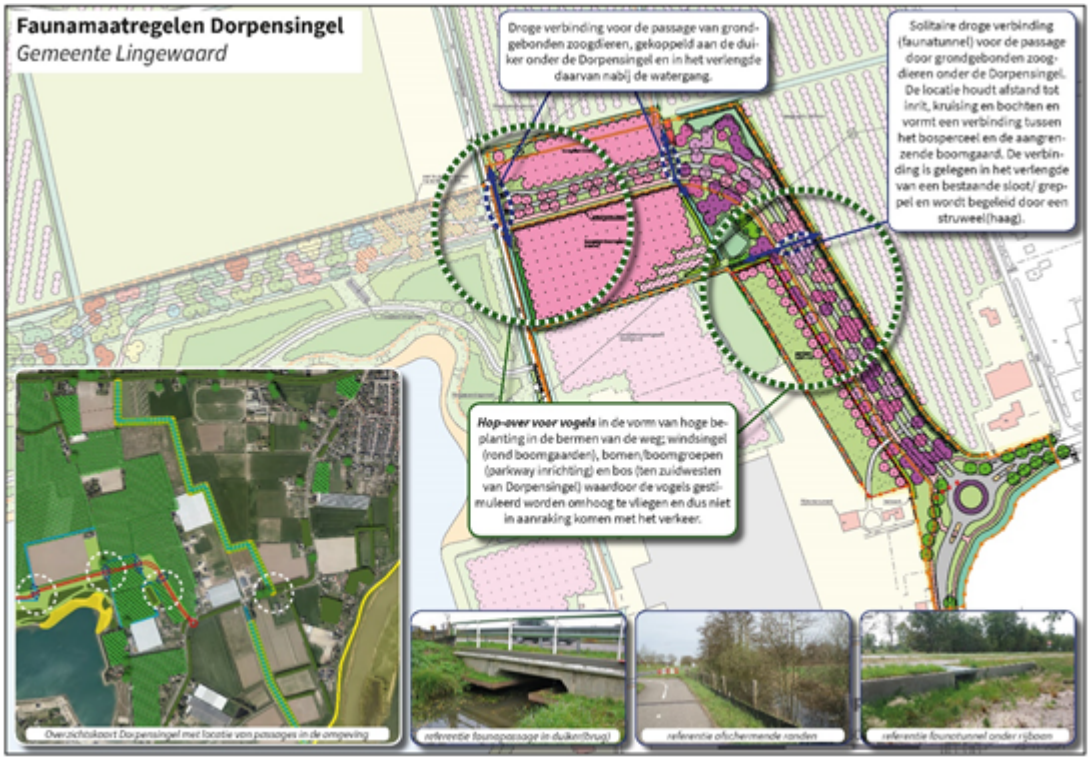
Faunapassages

Op vijf plaatsen in het traject van de Dorpensingel zijn faunapassages, droge verbindingen voor grondgebonden zoogdieren, opgenomen in het ontwerp, waarvan drie op grondgebied van Lingewaard. Deze passages zijn meestal gekoppeld aan een duiker. Door de koppeling aan de watergang is er een logische landschappelijke begeleiding aanwezig. De onderdoorgangen worden vanuit de omgeving door robuuste begeleiding aangesloten op kruisingen van bestaande en nieuwe landschapselementen. Op de locatie van de solitaire droge verbinding moet deze 'natuurlijke' begeleiding worden gerealiseerd door beplantingen en kleine schermen bij de tunnelmond aan te brengen.

Rond de boomgaarden worden heggen en hagen ingepast. De hagen bestaan uit geschoren hagen en struweelhagen. De verschillende hagen hebben een afschermende functie voor de boomgaard en vormen daarmee tevens een rand om lichthinder van koplampen in en om de boomgaard te voorkomen.

Rollers en zitpalen

Lage palen dicht langs de weg vormen een risico voor vogels om slachtoffer te worden van het verkeer. Er komen geen kilometerpaaltjes of reflectorpaaltjes langs de Dorpensingel. Overige palen worden zoveel mogelijk in functie gecombineerd en daarmee in aantal teruggebracht. Mochten er palen gebruikt worden door bijvoorbeeld uilen (om als 'luisterplek' te dienen om hun prooien op te sporen en/of als rustplek om een prooi op te eten) worden hierop rollers geplaatst. Naast de rollers worden op ruime afstand van de weg zitpalen geplaatst in het leefgebied van de uilen om juist wel als 'luisterplek' en rustplek te dienen. Een voorbeeld locatie is het gebied naast het bosje in de binnenbocht van de Dorpensingel in de gemeente Lingewaard.



Aanleg inrichtingsplan

De aanleg van dit inrichtingsplan maakt onderdeel uit van de realisatie van de Dorpensingel zelf. Met de aanleg van de weg worden ook faunapassages aangelegd. Hetzelfde geldt voor de verschillende landschapselementen. Voor de hoogstamfruitboomgaard geldt dat dit nu een laagstamfruitboomgaard is. Deze boomgaard zal gedurende een periode van ca. 5 jaar gefaseerd worden omgevormd naar een hoogstamboomgaard. De aanleg van het inrichtingsplan is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

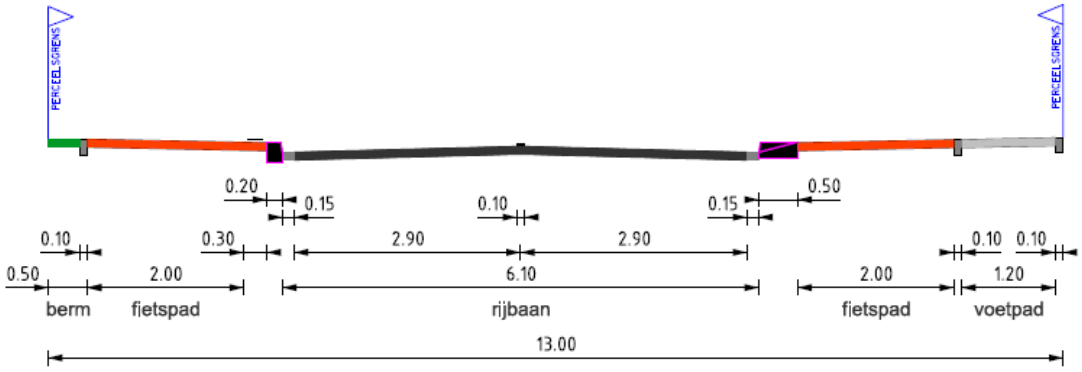
2.2 Vossenhol

Als onderdeel van de totale gebiedsopgave van de Dorpensingel zal ook het Vossenhol in Bemmel worden aangepast. Naast maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren zal de weg een inrichting krijgen die past bij een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u. Het Vossenhol is nu een weg van circa 6,50m meter breed en bestaat uit een rijbaan met aan weerszijden fietssuggestiestroken.



Afbeelding: Vossenhol, ter hoogte van huisnummer 45 (bron: Verkeerseffecten Dorpensingel, Goudappel, 5 juli 2021)

Het wegprofiel wordt aangepast naar een rijbaan met aanliggende (verhoogde) fietspaden aan beide zijden en met aan één zijde een trottoir. In het park is het fietspad vrijliggend. Gezocht is naar een veilig profiel voor het Vossenhol zo goed mogelijk passend binnen de beschikbare ruimte. Hierbij is gekeken naar wat richtlijnen zeggen voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Uitgangspunt voor de herinrichting van het Vossenhol is onderstaand dwarsprofiel.



Afbeelding: principe dwarsprofiel Vossenhol (bron: Verkeerseffecten Dorpensingel, Goudappel, 5 juli 2021)

Door de fietspaden iets verhoogd en gescheiden van de rijbaan aan te leggen, zal de verkeersveiligheid voor fietsers sterk toenemen. Tevens ontstaat er een herkenbare rijbaan, de doorstroming van het autoverkeer wordt zo verkeersveiliger. Om deze weginrichting mogelijk te maken zal het totale wegprofiel iets breder worden, de rijbaan zelf zal iets smaller worden. Omdat het bestaande wegprofiel ligt opgesloten tussen de erfgrenzen van de aangrenzende percelen met woningen, zullen er aan weerszijden van de weg (smalle) stroken van voortuinen aangekocht moeten worden.

Om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren worden bij de Ressensestraat en de Teselaar middengeleiders aangebracht. Bij de rotonde met de Heckenrathstraat komt een zebrapad. In de zijwegen worden inritconstructies aangebracht, zodat de voorrangssituatie daar duidelijk is. Tenslotte wordt op drie plekken voorzien in snelheidsremmende maatregelen: bij het binnenrijden van de bebouwde kom Bemmel; ter hoogte van de Ressensestraat en bij de Teselaar.

In de bestaande situatie verbreedt het profiel op een aantal plaatsen en is er ruimte voor groen en bomen. Dit zal in de nieuwe situatie grotendeels gehandhaafd blijven. Op een enkele plaats moeten er bomen worden gekapt en zal het fietspad en/of het voetpad door het groen lopen in plaats van direct

langs de weg. Compensatie voor de te kappen bomen wordt gezocht in het plantsoen en/of langs de Zandsestraat.

Na de herinrichting heeft de weginrichting een rustig, uniform beeld passend bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuren Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit tot 2040. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR laat een sterke focus zien op het herstel van de economie met prioriteit bij de ontwikkeling van de mainports Amsterdam en Rotterdam, de brainport Eindhoven en de greenports met bijbehorende achterlandverbindingen. Voor de topregio's heeft het Rijk een excellente ruimtelijk-economische structuur voor ogen, door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's en concentratie van de topsectoren. Hiervoor moeten genoeg woningen, bedrijventerreinen en kantoren beschikbaar zijn. En deze moeten passen bij de wensen van bedrijven en hun werknemers. In de regio Arnhem-Nijmegen betreft het de topsectoren Agro en Food, Creatieve Industrie en Life Sciences en Health.

Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Het kabinet heeft in de SVIR 3 rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Hiervan zijn 13 onderwerpen van 'nationaal belang' afgeleid, waarvoor centrale sturing nodig wordt geacht en waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en haar bevoegdheden wil inzetten. In vergelijking met eerder rijksbeleid wordt veel aan lagere overheden overgelaten. Planologische besluiten worden niet meer preventief getoetst op de naleving van nationale normen tenzij het de directe belangen van Rijkswaterstaat, het ministerie van Defensie en het ministerie van EL&I inzake weg- en waterbeheer, defensieterreinen rijksinpassingsplannen voor energie-infrastructuur betreft.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn rijksregels opgenomen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van Nederland. Deze zijn van belang voor de inhoud van bestemmingsplannen. Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet. Het betreft de volgende onderdelen:

- Rijksvaarwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);

- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Als erfgoed van uitzonderlijke universele waarde is onder andere de Romeinse Limes aangewezen. De Romeinse Limes loopt over een groot deel van het plangebied.

3.1.3 Conclusie

Bij de verschillende deelparagrafen is ingegaan op het (rijks) beleid dat specifiek op het betreffende thema van toepassing is (bijvoorbeeld ten aanzien van de Romeinse Limes) in relatie tot de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan past binnen het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (december 2018) staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid en ambities over thema's zoals ruimte, energie, klimaat, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw. De Omgevingsvisie is een 'plan' dat richting geeft (een gedeeld vergezicht), en ruimte biedt; geen plan met exacte antwoorden. De uitwerking van de Omgevingsvisie vindt plaats in sectorale of regionale programma's, waaronder de Regionale Energiestrategieën, Programma Mobiliteit, en Regionale Woonagenda's.

De doelstelling van de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Hierbij ligt de focus op duurzaamheid, verbondenheid en een krachtige economie. De Omgevingsvisie omschrijft de doelstelling als volgt:

- gezond: een gezonde leefomgeving, schone en frisse lucht, een schoon milieu, een niet vervuilde bodem, voldoende schoon en veilig (drink)water, en de bescherming van onze flora en fauna;
- veilig: voorbereid zijn op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen. En aandacht voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid;
- schoon: het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen. En het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie;
- welvarend: een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat, goed bereikbaar en met een goed functionerende arbeidsmarkt en dito kennis- en onderwijsinstellingen.

Duurzaamheid, verbondenheid en een krachtige economie worden in onderlinge samenhang bekeken. Dit resulteert in ambities op het gebied van de energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en de woon- en leefomgeving. Deze ambities zijn gerelateerd aan de kerntaken van de provincie. Elke ambitie kent zijn eigen doelstellingen en aanpak.

Voor de uitvoering hanteert de provincie vier 'doe-principes':

- doen: de provincie kijkt breed met focus en zoekt actief ruimte;
- laten: de provincie stimuleert niets buiten haar visie;
- zelf: de provincie neemt zelf verantwoordelijkheid en geeft het goede voorbeeld;
- samen: de provincie werkt samen met partners en stimuleert innovatie en kennisdeling.

Sinds 2014 zijn vijf wettelijke verplichte planfiguren opgenomen in de Omgevingsvisie. Het gaat om ruimtelijk beleid, waterbeleid, milieubeleid, natuur- en landschapsbeleid, en verkeers- en vervoersbeleid.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De doelstellingen uit de Omgevingsvisie (31 maart 2021) zijn juridisch vertaald in de Omgevingsverordening. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de Provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De Omgevingsverordening heeft de status van een Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening.

In de provinciale Omgevingsverordening is de begrenzing van het gebied van de Romeinse Limes weergegeven op een kaart. Een groot deel van de Dorpensingel ligt binnen de zone van de Romeinse Limes. Daarmee is er ook sprake van een provinciaal belang. De regels in dit bestemmingsplan borgen de in het plangebied aanwezige kernkwaliteiten van de Romeinse Limes.

De Dorpensingel doorkruist in de gemeente Lingewaard de Groene Ontwikkelingszone (GO). De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De Groene ontwikkelingszone bestaat met name uit agrarisch gebied dat tussen en rondom de grote natuurkernen is gelegen. Bij het realiseren van de Dorpensingel moet er, naast een goede landschappelijk inpassing, sprake zijn van een per saldo substantiële versterking van de kernkwaliteiten van de Groene ontwikkelingszone.

3.2.3 Conclusie

Bij de verschillende deelparagrafen is ingegaan op het (provinciale) beleid dat specifiek op het betreffende thema van toepassing is (bijvoorbeeld ten aanzien van Romeinse Limes en de Groene Ontwikkelingszone) in relatie tot de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie gemeente Lingewaard 2012-2022

Lingewaard ligt centraal in het stedelijk netwerk van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Met deze positie willen we zorgvuldig omgaan. We willen het netwerk versterken en op een duurzame manier verder ontwikkelen en daarbij de kwaliteiten van het landschap benutten. Het gaat hierbij vooral om het bewaken van de karakteristiek van het Betuwse landschap. Ideeën over nieuwe ontwikkelingen en de invulling daarvan beredeneren we vanuit de gebruiker van de ruimte in onze gemeente.

In de structuurvisie (vastgesteld mei 2012) wordt een onderverdeling gemaakt naar opgaven die echt lokaal van aard zijn en opgaven die bij uitstek bijdragen aan versterking van het regionale netwerk van gebieden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Onder opgave 12 "Verbinden van wonen en werken met de hoofdinfrastructuur" wordt het belang van snelle en veilige verplaatsingsmogelijkheden voor een goed functionerend netwerk van wonen, werken, voorzieningen en groene recreatieruimte genoemd. Daarbij is onder andere de westelijke ontsluiting A325 en westelijke ontsluiting Bemmel opgenomen. Aangegeven is dat de bovenlokale verkeersafwikkeling en met name de verbetering van de bereikbaarheid van de A325 vanuit Lingewaard inmiddels onderwerp van regionale studie en overleg is.



kaart: uitsnede visiekaart structuurvisie gemeente Lingewaard (witte pijl: gebiedsontsluiting verbeteren door middel van aansluiting op A325)

In de uitvoeringsparagraaf is aangegeven dat de gemeente veel waarde hecht aan verbeteringen in de verkeers- en vervoersinfrastructuur. In dit kader heeft voor wat betreft wegverkeer en langzaam verkeer onder andere de realisatie van de westelijke ontsluiting (Dorpensingel Oost) tussen Bemmel en de Ovatonde (A325) prioriteit.

3.3.2 Intergemeenteljke structuurvisiePark Lingezegen

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen is in een aantal decennia in hoog tempo verstedelijkt. Met de realisatie van de huidige nieuwbouwplannen (Waalsprong, Schuytgraaf, Westeraam) zullen straks circa 160.000 mensen in dit gebied wonen. Als tegenhanger van deze grootstedelijke ontwikkelingen is het gebied tussen Arnhem en Nijmegen aangewezen als Rijksbufferzone. In deze zone dient verdere verstedelijking tegen te worden gegaan en wordt actie ondernomen ter versterking van de omgevingskwaliteit. De ontwikkeling van Park Lingezegen geeft invulling aan deze opgave door behoud en versterking van de groene en recreatieve kwaliteit van het gebied tussen Arnhem, Nijmegen, Elst en Bemmel en het begrenzen van de verstedelijking in dit gebied. Park Lingezegen beslaat delen van het grondgebied van de gemeenten Overbetuwe en Lingewaard. Deze intergemeentelijke structuurvisie is in maart 2011 door beide gemeenten vastgesteld voor zover het hun grondgebied betreft.

Belangrijkste doelstelling van het park is het voorzien in een kwalitatief hoogwaardig uitloop- en recreatiegebied voor de (toekomstige) bewoners van de stadsregio. Daarbij zal het park tevens invulling geven aan de opgave voor realisering van ecologische verbindingszones in noord-zuid en oost-westrichting welke onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur.

In Park Lingezegen worden vijf deelgebieden onderscheiden (zie ook paragraaf 4.2.3). Het tracé van de Dorpensingel-Oost valt, voor zover gelegen binnen de gemeente Lingewaard, in het deelgebied De Woerdt. Het landschap op de stroomrug ten zuiden van de Betuweroute wordt ontwikkeld tot stadslandgoed. Een stevige structuur van bos, boomgaarden en lanen moet zorgen voor het groene karakter en de samenhang binnen dit langgerekte deelgebied.



kaart: uitsnede deelgebied De Woerdt (het tracé van de Dorpensingel-Oost is met een stippellijn aangegeven)

De Ressensestraat en de De Zandsestraat-Vossepels zijn belangrijke doorgaande wegen die hun functie als doorgaande route voor het autoverkeer moeten behouden. Tussen deze wegen in, is sprake van autoluwe gebieden. De Woerdsestraat is afgesloten voor doorgaand autoverkeer ten behoeve van het recreatieve verkeer en is een belangrijke route in noord-zuidrichting. De doorgaande wegen zelf zijn voorzien van vrijliggende fietspaden en bieden voor het recreatieve verkeer verkeersveilige routes. In de toekomst wordt er een directe aansluiting gerealiseerd voor de auto via de Ovatonde met de A325. Hierdoor zal de Vossepels in de toekomst minder belast worden met doorgaand verkeer wat ten gunste komt aan de recreatieve kwaliteit van het zuidelijke deel van De Woerdt. Deze extra ontsluiting voorziet in een verbeterde bereikbaarheid van Bemmel, Lent en Park Lingezegen.

3.3.3 Coalitieprogramma 2018-2022,samen bouwen aan Lingewaard

Blijvende, duurzame resultaten bereik je alleen door samenwerking. Inwoners in Lingewaard moeten alle ruimte krijgen om naar eigen inzicht en behoefte hun leven in te kunnen richten. We vinden dat we duurzaam moeten omgaan met het beschikbare geld. Het gaat immers om gemeenschapsgeld. Uiteindelijk willen we bereiken dat inwoners kunnen zeggen dat het in Lingewaard goed wonen en ondernemen is. Lingewaard is veilig, goed bereikbaar en in 2050 energieneutraal. En dat we in Lingewaard naar elkaar omkijken.

Ten aanzien van verkeer en veiligheid is de ambitie om Lingewaard de volgende jaren beter bereikbaar en veiliger te maken. Daarvoor is onder andere een extra aansluiting op de A325 gewenst en wordt ervoor gezorgd dat bij de aanleg van de Dorpensingel niet alsnog de Vossenpels wordt afgesloten. Ook wordt de aanpak van Vossenhol in Bemmel en de Ressensestraat in Ressen genoemd.

3.3.4 Conclusie

In het volgende hoofdstuk is verder ingegaan op het beleid dat geldt voor het betreffende thema. Conclusie is dat het bestemmingsplan past binnen het gemeentelijk beleid.

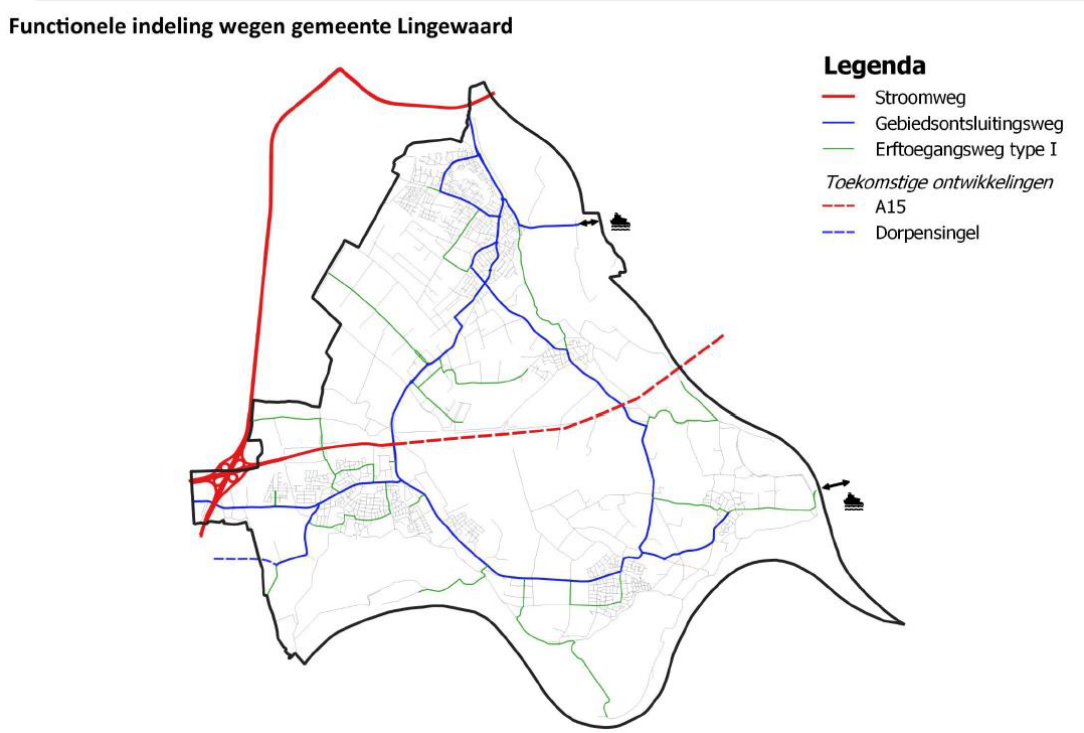
Hoofdstuk 4 Functioneel beleidskader

4.1 Verkeer en vervoer

4.1.1 Mobiliteitsbeleid Lingewaard

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lingewaard is beschreven in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) uit 2017 en het Wegencategoriseringsplan uit 2020.

Lingewaard wordt begrensd door de rivieren Rijn, Waal en het Pannerdens Kanaal. Een consequentie hiervan is de barrière die het water opwerpt en dat daarmee de ontsluiting van de gemeente wordt beperkt. Vanuit Lingewaard is er daardoor een gering aantal belangrijke ontsluitingswegen: rondom Bemmel betreft dit de N325/A325 die Arnhem en Nijmegen met elkaar verbindt en de A15 die bij knooppunt Ressen eindigt en tussen Ressen en Bemmel als N15 de gemeente met het knooppunt verbindt. De A15 zal door het rijk worden doorgetrokken naar de A12 bij Zevenaar. Oplevering wordt momenteel voorzien in 2025. Ook de aansluiting van de N15 bij de Van Elkweg en de Karstraat (N839) tussen Bemmel en Huissen zijn in dat kader door de provincie Gelderland in 2019-2020 aangepast. In westelijke richting wordt Bemmel ontsloten via de Ressensestraat naar de aansluiting van de Griftdijk op de A15; in zuidwestelijke richting via de Zandsestraat - Vossenpels naar Lent en Nijmegen.



kaart: functionele indeling wegen gemeente Lingewaard (bron: Wegencategoriseringsplan)

Met de doortrekking van de A15 naar de A12 zijn nog niet alle bereikbaarheidsproblemen van de gemeente Lingewaard opgelost. Wanneer de A15 wordt doorgetrokken is nog niet bekend. De druk op het bestaande wegennet in en rond de gemeente is nu al groot. Vooral de A325/N325 tussen Arnhem en Nijmegen staat onder grote druk door de enorme toename van autoverkeer van de afgelopen decennia als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en van de mobiliteitstoename.

De planontwikkelingen in de regio en de verdere mobiliteitstoename zullen er toe leiden dat de verkeersdruk op de wegen tussen Bemmel en Nijmegen gaat toenemen. De druk op de Papenstraat als

ontsluitingsroute van Bemmel naar de (door te trekken) A15 is nu al hoog. De historische verbinding van Bemmel naar Lent en Nijmegen via de Vossenpelssestraat- Laauwikstraat is niet geschikt om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. Zo is de huidige weginrichting van het Vossenhol onvoldoende geschikt voor de functie van de weg voor het auto- en fietsverkeer en leidt de route op Nijmeegs grondgebied door het woongebied van Lent. De bereikbaarheid van Bemmel vanaf de A325 is hierdoor niet optimaal. Omdat de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zullen doorgaan is het te verwachten dat de verkeersintensiteiten de komende jaren zullen blijven toenemen.

Daarom is het verbeteren van de bereikbaarheid van Bemmel vanaf de A325 een belangrijke doelstelling van de gemeente. Regionale samenwerking is hierbij essentieel om de bereikbaarheid te verbeteren. Alleen op die manier kunnen we ervoor zorgen dat we regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar blijven. Daarom wordt intensief samengewerkt met regio, provincie en rijk.

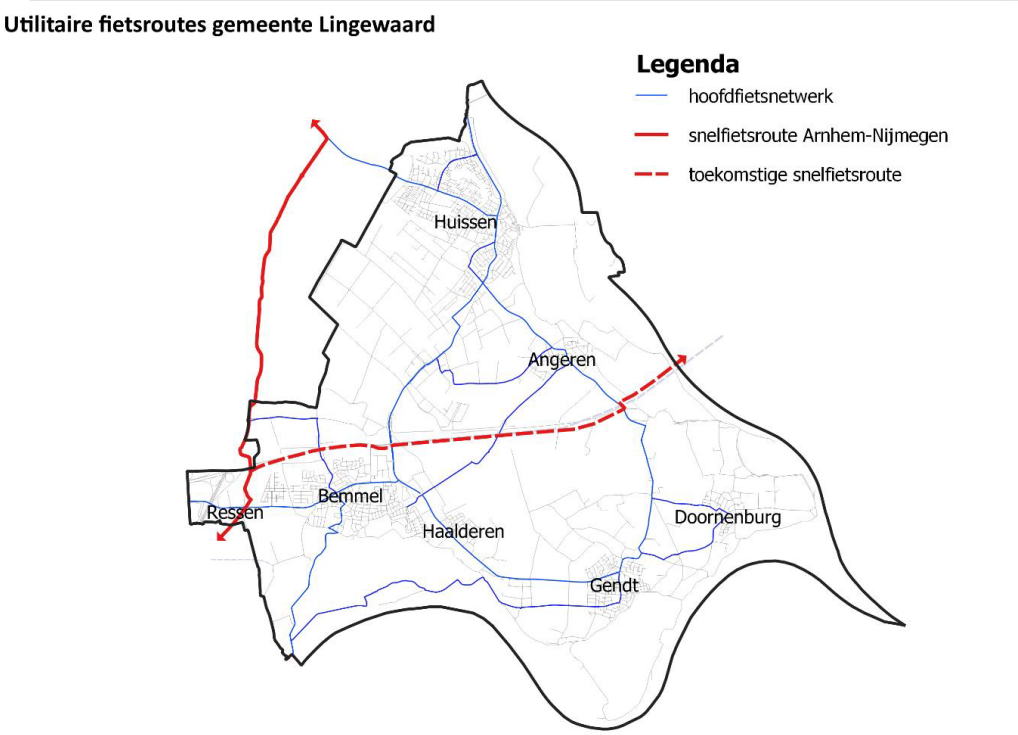
Openbaar vervoer- en fietsnetwerken

In het mobiliteitsbeleid van Lingewaard wordt daarbij niet alleen gekeken naar maatregelen voor het autoverkeer, maar ook naar verbeteringen aan de openbaarvervoer- en fietsnetwerken. Openbaar vervoer vormt een belangrijk onderdeel in het verkeerssysteem de regio. Maatregelen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer leveren een bijdrage aan de beperking van de groei van het autoverkeer. Openbaar vervoer bestaat uit trein, hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en uit stads-en streeklijnen. Tussen Nijmegen en Bemmel rijden momenteel twee buslijnen:

- HOV-lijn 300 die de verbinding tussen Arnhem, Huissen, Bemmel en Nijmegen verzorgt. Deze rijdt vanaf Bemmel via de Ressensestraat naar de A325 en Nijmegen v.v.;
- lijn 33 die ook het oostelijk deel van Lingewaard ontsluit en via de Zandsestraat - Vossenpels naar Lent en Nijmegen rijdt.

Momenteel rijden er geen bussen over het Vossenhol (wel over Zandsestraat-Teselaar) en er zijn geen plannen om over de Dorpensingel op Lingewaards grondgebied een openbaar vervoersverbinding te traceren.

De fiets is voor een aantal verplaatsingen een goed alternatief voor de auto. Comfortabele en veilige fietsroutes dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Op onderstaande kaart staan de belangrijkste huidige en toekomstige fietsroutes in Lingewaard weergegeven.



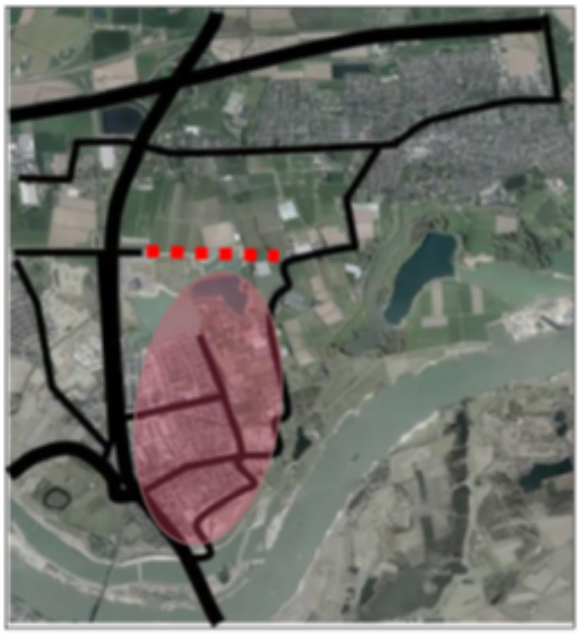
kaart: hoofdfietsroutes gemeente Lingewaard (bron: Wegencategoriseringsplan)

Belangrijkste fietsverbinding in dit gebied is het RijnWaalpad, de snelle fietsroute van Nijmegen naar Arnhem die de Ressensestraat kruist en verder via de Zwarteweg naar Nijmegen leidt. Daarnaast zal er in het kader van de doortrekking van de A15 een snelle fietsroute vanuit Zevenaar naar Bemmel worden aangelegd die bij Ressen zal aansluiten op het RijnWaalpad. In en rond Bemmel zijn verder de Ressensestraat-Papenstraat en de verbinding naar Nijmegen via de Waaldijk en naar Elst/Arnhem via De Plak.

4.1.2 Aanleg Dorpensingel

Omdat de aanleg van de Dorpensingel een bovengemeentelijke verbinding betreft is de afgelopen jaren intensief overleg geweest met de gemeente Nijmegen en de provincie (en voorheen de stadsregio) over de mogelijke maatregelen.

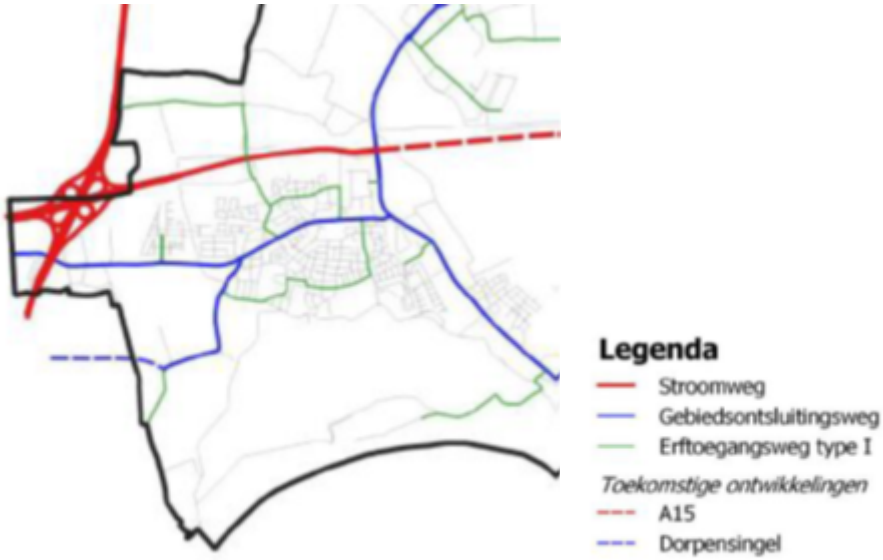
Daarbij zijn meerdere varianten en alternatieven onderzocht. Daaruit is gebleken dat op basis van de doelstellingen en ruimtelijke en financiële mogelijkheden de aanleg van de Dorpensingel tussen Ovatonde en Zandsestraat de beste oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek is. Het daarbij afgesproken globale tracé van de Dorpensingel is weergegeven op onderstaande kaart.



kaart: globaal tracé Dorpensingel (rode stippellijn)

De gemeenten Lingewaard en Nijmegen hebben in 2019 een samenwerkings- en realisatieovereenkomst gesloten, waarin afspraken zijn vastgelegd over de aanleg van de Dorpensingel, alsmede over aanpassingen in de Vossenpelsseroute, het Vossenhol en de oversteek van het RijnWaalpad bij de Ressensestraat. De provincie heeft op basis van de bereikbaarheidsproblematiek een bijdrage toegezegd voor de te treffen maatregelen.

De Dorpensingel maakt onderdeel uit van de verbindingsroute tussen Bemmel met de A325/Prins Mauritssingel. Het grootste deel van de nieuwe weg ligt op Nijmeegs grondgebied; het oostelijke wegvak (tussen Woerdsestraat en Zandsestraat, afstand ca. 400m) ligt op grondgebied van Lingewaard.



kaart: hoofdwegen rondom Bemmel (bron: Wegencategoriseringsplan)

Uitgangspunt bij de aanleg van de weg is dat deze moet zorgen voor een vlotte en veilige verbinding van

Bemmel met de A325. Daarom moet het ontwerp voldoen aan de landelijke richtlijnen die voor dergelijke wegen gelden. Gelet op de functie van de weg en de te verwachten verkeersintensiteit in 2034 (6100 auto's/etmaal) zal de weg worden vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg.

Op het grondgebied van Lingewaard ligt de weg buiten de bebouwde kom. Het tracé wordt hier gekenmerkt door een aantal bochten tussen de Zandsestraat en de kruising met de Woerdsestraat. Hoewel voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom over het algemeen een maximum snelheid van 80km/uur geldt zal hier een vanwege de krappe bocht en de kruising met de Woerdsestraat een maximum snelheid van 50km/uur worden ingesteld. De gemeente Lingewaard neemt hiervoor een verkeersbesluit.

De aansluiting van de Dorpensingel op de Zandsestraat zal als rotonde worden vormgegeven. Argumenten daarvoor zijn dat rotondes de snelheid van het verkeer afremmen; daarom zijn ze over het algemeen verkeersveiliger dan kruispunten of T-aansluitingen. Voorts kan op deze wijze een comfortabele en veilige fietsoversteek worden gerealiseerd.

De Woerdsestraat kruist de Dorpensingel; voor fietsers is dit de verbinding tussen het oostelijk deel van Lent, de kern Ressen, de westelijke woonwijk van Bemmel (Klein Rome) en het RijnWaalpad richting Arnhem. Voor de kruising met de Woerdsestraat geldt als randvoorwaarde dat er geen uitwisseling plaatsvindt van autoverkeer op de Dorpensingel met de Woerdsestraat. Reden daarvoor is dat we niet willen dat er een sluiproute over de Woerdsestraat ontstaat tussen Ressen/Bemmel en de Dorpensingel, met een gevaarlijke kruispunt bij de aansluiting op de Dorpensingel. Ook is de Woerdsestraat niet geschikt is voor hogere verkeersintensiteiten en is het niet wenselijk om de Woerdsestraat als onderdeel van Park Lingezegen als gebiedsontsluitingsweg in te richten. Ter plekke van de oversteek van de Woerdsestraat is het vanwege de verkeersveiligheid van belang de snelheid op de Dorpensingel door de inrichting van de weg te beperken tot max. 50km/uur. Ook is het voor de veiligheid van de fietsers en landbouwverkeer nodig een voldoende brede middenberm aan te leggen zodat fietsers en landbouwverkeer de Dorpensingel in twee etappes kunnen oversteken.

Daarnaast is het vrijliggende fietspad langs de Dorpensingel van belang omdat deze zowel de fietsverbinding verzorgt met het westelijk deel van de Waalsprong als de ontsluiting van de woon-/recreatie-/bedrijfsgebieden langs de Dorpensingel.

4.1.3 Maatregelen Vossenhol

Door de aanleg van de Dorpensingel neemt de noodzaak om maatregelen te treffen aan het Vossenhol toe. Momenteel rijden er dagelijks 4300 motorvoertuigen. Verwacht wordt dat de intensiteiten toenemen tot 5400 bij autonome ontwikkeling en 5700 bij aanleg van de Dorpensingel. Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg in Bemmel die de kern in westelijke richting ontsluit en verbindt met Lent en Nijmegen. Dergelijke wegen dienen volgens de landelijke richtlijnen te worden uitgevoerd als een 50km-weg. De weg voldoet op dit moment qua inrichting niet aan een aantal richtlijnen die voor zo een weg gelden met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming. De weg is te smal en de fietsstroken zijn zelfs veel te smal; het is nodig aparte fietspaden te realiseren. Daarvoor ontbreekt nu de ruimte. Dit geldt des te meer omdat het Vossenhol ook een belangrijke fietsroute is voor scholieren. Door het onderhavige plan wordt deze ruimte wel geboden.

4.1.4 Verkeerseffecten Dorpensingel

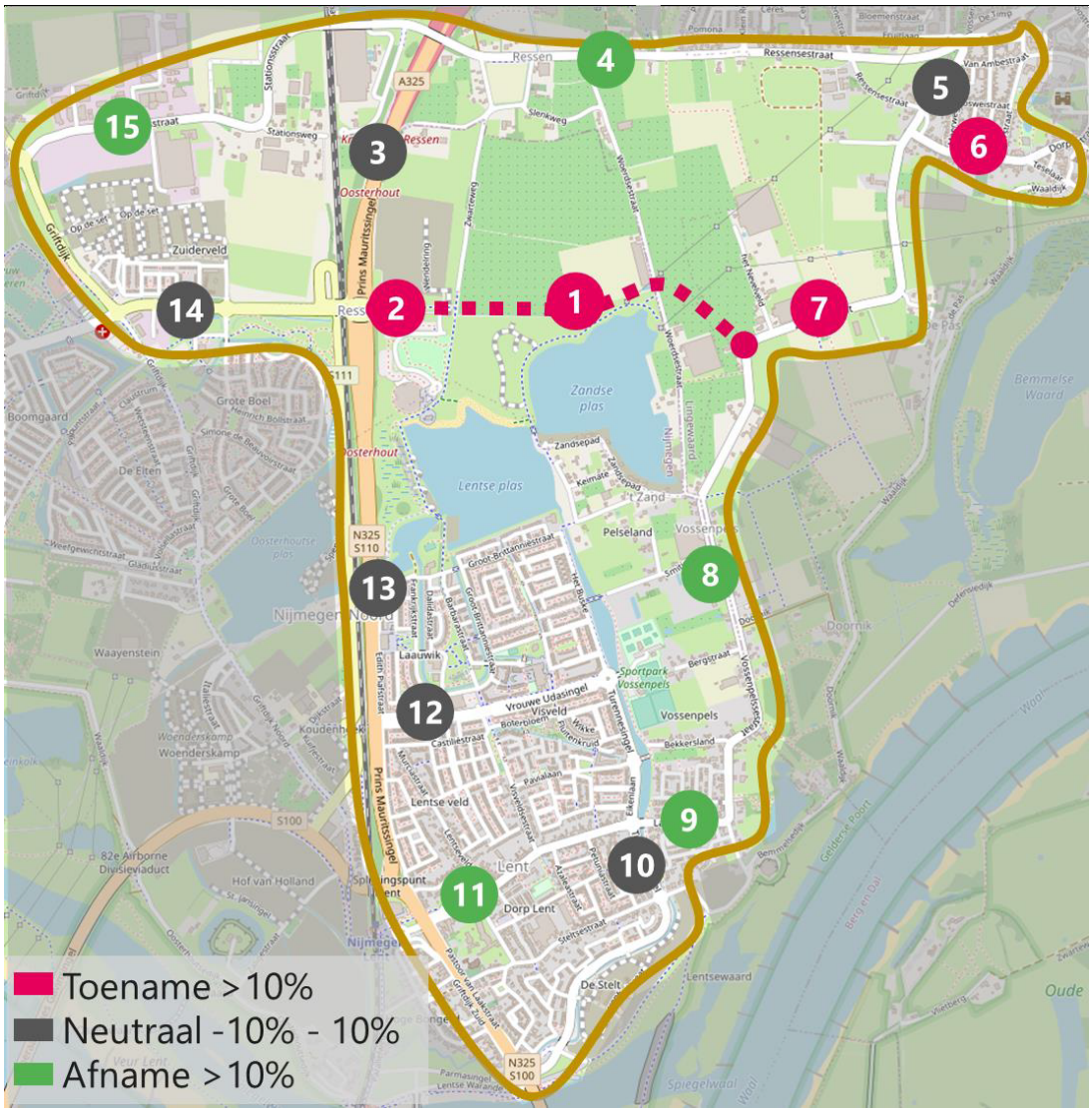
Door Goudappel BV zijn de verkeerseffecten van de Dorpensingel inzichtelijk gemaakt. Door de Dorpensingel ontstaat een extra verbinding in het regionale verkeersnetwerk. Hierdoor gaat het verkeer andere routes rijden en ontstaan er nieuwe routes. Met behulp van het verkeersmodel is onderzocht welk effect de Dorpensingel heeft op de verkeersintensiteiten. Alle toe- en afnames van het verkeer zijn hiermee in beeld gebracht. Vervolgens is onderzocht wat de toe- en afnames van het verkeer betekent voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling (doorstroming van het verkeer). Zijn de toenames toelaatbaar of zijn er aanvullende maatregelen wenselijk? Kortom in welke mate draagt de Dorpensingel bij aan het oplossen van de problemen en wordt voorkomen dat er nieuwe problemen ontstaan (Bijlage 1: Verkeerseffecten Dorpensingel, Goudappel, 5 juli 2021).

Verandering in verkeersintensiteiten

Met behulp van een verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt. Onderstaande tabel geeft de verkeersintensiteiten op de relevante wegen weer voor de verschillende situaties.

nr	straatnaam	huidig	autonoom	plan
1	Dorpensingel	n.v.t.	n.v.t.	6.100
2	Dorpensingel t.h.v. ovatonde	1.700	9.300	13.700
3	A325	62.700	85.900	86.300
4	Ressensestraat	5.100	5.100	3.600
5	Vossenhol	4.300	5.400	5.700
6	Teselaar	2.600	2.900	3.500
7	Zandsestraat	5.300	6.700	8.200
8	Vossenpelssestraat	5.000	6.500	5.600
9	Laauwikstraat oost	6.100	7.900	6.300
10	Turennesingel	6.500	10.000	10.000
11	Laauwikstraat west	6.500	7.000	5.700
12	Vrouwe Udasingel	11.100	15.300	14.800
13	Prins Mauritssingel	58.200	74.700	75.600
14	Keizer Hendrik VI-singel	10.500	17.900	18.800
15	Stationsstraat	7.600	7.600	6.200

Tabel: Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal op doorsnede (beide richtingen samen) voor de 15 wegvakken



kaart: verschillen tussen autonoom en plan

Het verschil tussen de autonome situatie en de plansituatie is het effect van de Dorpensingel. Het gebruik van de Dorpensingel is 6.100 mvt/etmaal. De Dorpensingel heeft met name een toename van verkeer tot gevolg op de Teselaar en Zandsestraat. De Dorpensingel leidt tot een afname van verkeer op de wegen door Nijmegen - Lent en de Ressensestraat -Stationsstraat.

Met de komst van de Dorpensingel ontstaan er andere en nieuwe routes:

- Verkeer tussen Bemmel en Nijmegen-Oosterhout gaat via de Dorpensingel rijden.
- Verkeer tussen Nijmegen en Bemmel gaat deels via Dorpensingel (en dan Oversteek) rijden, maar blijft ook nog de bestaande route door Lent gebruiken.
- Verkeer van en naar het oostelijk deel van Lent (bv. woningbouw Vossenpels Noord) gaat Dorpensingel gebruiken.

Met de Dorpensingel worden Nijmegen - Oosterhout, de voorzieningen bij de Ovatonde en de Oversteek naar Nijmegen beter bereikbaar vanuit Bemmel en worden de (nieuwe en bestaande) woningen in het oosten van Nijmegen-Lent bereikbaar zonder door heel Nijmegen-Lent te hoeven rijden. Echter een deel van het verkeer tussen Bemmel en de Waalbrug blijft via de Vossenpelsestraat -Laauwikstraat-Turennesingel rijden en gaat beperkt gebruik maken van de Dorpensingel.

Verkeersveiligheid

Voor een aantal wegvakken is het effect van de Dorpensingel op de verkeersveiligheid nader onderzocht. Daarbij is in beeld gebracht of vormgeving, functie en gebruik in balans zijn. Het gaat om de Ressensestraat, Vossenhol, Teselaar, Zandsestraat, Vossenpelsestraat en Laauwikstraat. Voor de Ressensestaat geldt dat vanwege oversteekbaarheid verbetert, de komst van de Dorpensingel leidt tot een afname van de verkeersintensiteiten op deze weg. Ook op het Vossenhol verbetert de verkeersveiligheid. In het kader van het project Dorpensingel is een herinrichting van het Vossenhol voorzien waarbij verhoogde fietspaden worden aangelegd. Ten opzichte van de huidige situaties rijden fietsers dan niet langer op de rijbaan.

Het wegprofiel op het noordelijk deel van de Vossenpelsestraat (Vossenpels) is niet duidelijk herkenbaar als binnen de bebouwde kom en daardoor is de kans groot dat er te hard gereden wordt. Onderdeel van het project Dorpensingel is om verkeersremmende maatregelen te treffen. Dit verbetert de verkeersveiligheid. Voor de Laauwikstaat tenslotte geldt dat de verkeersintensiteit aan de bovengrens ligt van wat op een dergelijke weg wenselijk is. Door de Dorpensingel wordt een verdere groei van de verkeersintensiteit voorkomen.

Verkeersafwikkeling

Een verandering in de verkeersintensiteit door de Dorpensingel kan effect hebben op de verkeersafwikkeling op de kruispunten en de doorstroming van het verkeer op de wegvakken. Daarom zijn de relevante wegvakken en kruispunten onderzocht. Hieruit blijkt er door de Dorpensingel geen knelpunten ten aanzien van de verkeersafwikkeling of doorstroming ontstaan of toenemen.

4.2 Groen, natuur en landschap

4.2.1 Rijksbeleid (Wet natuurbescherming)

De Wet Natuurbescherming is 1 januari 2017 inwerking getreden. Deze wet staat in het teken van de verbinding tussen ecologie en economie en bescherming van natuur. Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Onder de Wet natuurbescherming geldt, dat onderzocht moet worden of (ruimtelijke) ingrepen effect hebben op beschermde soorten, beschermde gebieden en beschermde bosopstanden.

Beschermde soorten

De soortenbescherming regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. De Wet natuurbescherming kent drie aparte beschermingsregimes: beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (Europees); beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Europees); en beschermingsregime andere soorten (Nationaal). Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden.

De wet hanteert daarbij het "nee, tenzij" principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden. Dit betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen waar negatieve effecten niet zijn uit te sluiten, een oriënterend onderzoek moet worden uitgevoerd: een quickscan flora en fauna en zo nodig een vervolgonderzoek. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe moet een Wet Natuurbescherming ontheffing voor soorten bij de Provincie aangevraagd worden.

Daarnaast is in de wet een zogenaamde 'algemene zorgplicht' opgenomen. De zorgplicht houdt in dat een ieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Bij uitvoering van activiteiten moeten negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt of ongedaan gemaakt worden.

Beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden)

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden en vormt daarmee de basis voor het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet enkel ter bescherming van gebieden maar draagt ook bij aan soortenbescherming. Het Natura 2000 netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992.

Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Iedereen die handelingen uitvoert met eventuele nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied is verplicht deze handelingen achterwege te laten of te beperken. Het bevoegd gezag kan schadelijke activiteiten beperken en eisen dat een vergunning Natuurbeschermingswet wordt aangevraagd. Deze vergunning moet bij de provincie aangevraagd worden. Regulier beheer en bestaand gebruik zijn (of worden) opgenomen in Natura 2000-beheerplannen. Na vaststelling van deze beheerplannen hoeft daarvoor geen vergunning aangevraagd te worden.

Voor de Natura 2000-gebieden geldt tevens de externe werking. Ontwikkelingen in de nabijheid van deze gebieden mogen geen significante gevolgen hebben voor de aanwezige natuurwaarden in deze gebieden.

4.2.2 Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland staan de hoofdlijnen van het provinciale beleid over onderwerpen als ruimte, water, mobiliteit, economie, natuur en landbouw. In de omgevingsvisie zijn de waardevolle natuurgebieden opgenomen: het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). In de Omgevingsverordening zijn de bijbehorende regels vastgelegd.

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk. Het Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Voor bestaande functies zijn er beperkte ontwikkelingsmogelijkheden, namelijk voor gevallen waarbij er geen reële alternatieven zijn voor verplaatsing van de functie naar een plek buiten het Gelders Natuurnetwerk. De provincie stelt bij een aantasting van de kernkwaliteiten steeds de voorwaarde dat er een compensatieplan gemaakt wordt waarbij de bestaande natuurwaarden worden versterkt.

Groene ontwikkelingszone

De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN).

De Groene ontwikkelingszone bestaat met name uit agrarisch gebied dat tussen en rondom de grote natuurkernen is gelegen. Hier worden bijvoorbeeld natuur- en landschapselementen aangelegd ter verbetering van de migratiemogelijkheden voor planten en dieren, maar ook agrarisch natuurbeheer of blauwe diensten kunnen bijdragen aan de ontwikkelingsdoelen van de Groene ontwikkelingszone. Kleine natuurgebiedjes, denk aan stapstenen in een verbindingszone, zullen na aanleg ook deel gaan uitmaken van het Gelders natuurnetwerk.

Daarnaast zijn in de verordening nog weidevogel- en ganzenrustgebieden aangewezen. Ook hier gaat het om agrarische gebieden maar in tegenstelling tot de Groene ontwikkelingszone streven we hier geen ontwikkeling van nieuwe natuur- en landschapswaarden na. Het gaat hier om het behoud van de betekenis als broedgebied voor weidevogels of als rustgebied voor overwinterende ganzen.

Plangebied

Het studiegebied maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; in Gelderland bestaande uit het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszones). Een deel van het plangebied behoort tot de Groene Ontwikkelingszone (GO). De das, kamsalamander en steenuil zijn kensoorten voor de GO.



kaart: uitsnede Groene Ontwikkelingszone (lichtgroen) uit Omgevingsverordening Gelderland) met indicatief de Dorpensingel (zwart)

In de Groene Ontwikkelingszone komt een aantal landschappelijke karakteristieken voor, die als kernkwaliteit van het gebied zijn benoemd en vastgelegd. Op enkele onderdelen heeft de inpassing van de nieuwe infrastructuur hier invloed op en vindt er (mogelijk) een aantasting plaats. Op andere punten biedt het project ontwikkelingsmogelijkheden om kernkwaliteiten te vergroten of te versterken, bijvoorbeeld door middel van de landschappelijke inpassing in aansluiting op de cultuurgronden.

4.2.3 Gemeentelijk beleid

Landschapsstructuur Park Lingezegen

De structuurvisie Park Lingezegen vormt het kader waarbinnen nieuwe ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Het park is verdeeld in vijf deelgebieden, met elk eigen landschappelijke kenmerken. Het plangebied behoort tot deelgebied De Woerdt.



kaart: deelgebieden Park Lingezegen

De ondergrond van De Woerdt bestaat overwegend uit oeverwalgronden. Typerend voor dit landschap is het kleinschalige karakter met diverse boomgaarden en kavelbeplantingen. Deelgebied De Woerdt heeft door de aanwezigheid van opgaande beplanting, boomgaarden en kassen het meest besloten landschap binnen Park Lingezegen. In tegenstelling tot de andere deelgebieden is het oorspronkelijke landschap van De Woerdt in de laatste jaren behoorlijk aangetast. Met name door de komst van de glastuinbouw is een deel van de oorspronkelijke verkaveling verloren gegaan. Hier en daar zijn de restanten van de verkaveling nog tussen de bedrijven zichtbaar. Deels is de oorspronkelijkheid nog wel te zien in het gebied rondom Ressen (met smalle landelijke wegen en boerderijen). Ook langs de Waaldijk is het oorspronkelijke landschap nog behoorlijk in tact. Hier is het prachtige open zicht op het Rijk van Nijmegen goed waarneembaar. Het Wijnfort Lent vormt een belangrijke landmark in het meest zuidelijke deel van het park. De landschappelijke kwaliteiten die in dit deelgebied van het park aanwezig zijn, worden als volgt samengevat: kleinschaligheid op de oeverwallen waarbij landschapselementen en hoogteverschillen op een aantal plaatsen nog herkenbaar zijn;

Het beleid dat geldt voor deze landschappelijke kwaliteiten in het park is behouden, beschermen en ontwikkelen. Bij de oeverwallen gaat het gericht om het versterken van de kleinschaligheid door behoud, herstel en ontwikkeling van landschapselementen.

Het ontwikkelingsplan voor De Woerdt laat een afwisselend landschap zien met lanen en bospercelen, afgewisseld met weilanden, akkers en boomgaarden. De oude kweldijk in het zuiden wordt opgewaardeerd. In het zuiden wordt een nieuw patroon van lanen, hagen, boomgaarden en boselementen voorgesteld. Het gebied wordt doorsneden met routes voor fietsers en wandelaars. De Bemmelse Zeeg krijgt een natuurvriendelijke oever en een nieuw wandelpad erlangs. Voor de ontwikkeling van het gebied is het wenselijk de glastuinbouw aan de Zandsestraat te beëindigen. Binnen het deelgebied De Woerdt is voorzien in de omvorming van diverse percelen naar natuur.

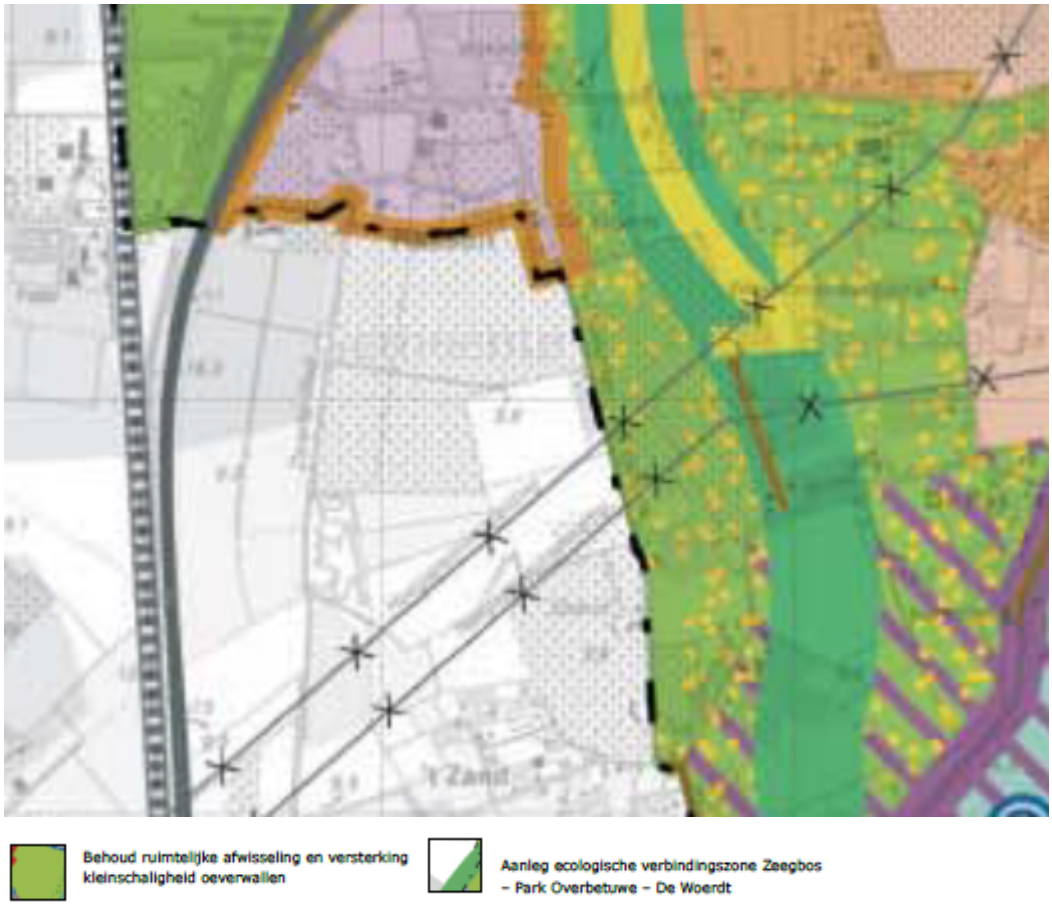
Landschapsontwikkelingsplan Lingewaard (2005)

Het landschapsontwikkelingsplan Lingewaard geeft een visie op de wenselijke toekomstige ontwikkeling

van het landelijk gebied van de gemeente Lingewaard. Het plan biedt een strategisch raamwerk voor de ruimtelijke ontwikkeling van het buitengebied en dient als instrument waarmee richting kan worden gegeven aan nieuwe ontwikkelingen.

Het tracé van de nieuwe Dorpensingel ligt op het grondgebied van gemeente Lingewaard in een zone met aanduiding 'Behoud ruimtelijke afwisseling en versterking kleinschaligheid oeverwallen'. Dit betekent dat in deze zone gestreefd wordt naar het terugbrengen van karakteristieke elementen zoals onder andere hoogstamboomgaarden, karakteristiek beplantingen en wegbeplantingen. Het plan voor landschappelijke inpassing van de Dorpensingel voorziet in het terugbrengen van dergelijke elementen.

Verder bevindt zich ten oosten van het plangebied een zone met de aanduiding 'Aanleg ecologische verbindingszone Zeegbos - Park Overbetuwe - De Woerdt. Dankzij de landschappelijke inpassing die voor de Dorpensingel plaatsvindt, wordt een bijdrage gedaan aan het versterken van de diversiteit aan- en kwaliteit van - landschapselementen in de nabijheid van deze ecologische verbindingszone.



Kaart: uitsnede visiekaart Landschapsontwikkelingsplan Lingewaard (2005)

Groenstructuurplan Lingewaard (2007)

De belangrijke dorpslinten en ontsluitingswegen zijn geaccentueerd met een boombeplanting. Door de oude agrarische linten te versterken met een afwisseling van open kavels, kleinschalige groenobjecten en bebouwing blijft het kleinschalige en agrarische karakter enigszins behouden in een sterk verstedelijkte kern. De hoofdopzet van de aanwezige groenstructuur voldoet aan het gewenste beeld van een enigszins verstedelijkte kern die omsloten wordt door grote groenzones.

De boomstructuur bestaat uit laanbeplanting als ondersteuning van de wegenstructuur. De Zandsestraat en het Vossenhol behoren tot belangrijke nevenstructuren. De boomstructuur van de oude linten heeft een gevarieerd en afwisselend karakter. Hier staan afwisselend links en rechts bomen als solitair of in

kleine groepjes. De oude linten vormen een belangrijk onderdeel van de ontsluitingsstructuur en bovendien vertegenwoordigen deze lijnen belangrijke historische en groene waarden. De oude linten zijn divers in vormgeving, maar delen een opvallend kenmerk: een onverharde berm. Om de oude structuren te versterken verdient het de aanbeveling het open karakter van de bermen zo veel mogelijk te handhaven.

Bomenbeleid Lingewaard (2018)

De gemeente Lingewaard hecht grote waarde aan bomen in het algemeen en waardevolle bomen in het bijzonder. Bomen zijn onmisbaar voor de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen bieden structuur en sfeer en kunnen historische elementen en structuren versterken. Het behouden en versterken van een duurzaam, veilig, kwalitatief en kwantitatief hoogwaardig bomenbestand is een belangrijk speerpunt in het groenbeleid. Voor het beschermen van het bomenbestand is het gemeentelijk velverbod in regelgeving vastgelegd in de APV. In artikel 4:11 Lid 1 staat "Het college stelt een Bomenlijst vast waarop de monumentale en andere beschermwaardige bomen in de gemeente worden vermeld".

Bomen doen er generaties over voordat ze volgroeid zijn en enorme afmetingen hebben bereikt. Alleen door goede en duurzame bescherming kunnen ze oud worden en ons met hun verschijning verwonderen. Volgroeide, oude en vooral gezonde bomen zijn in ons land een kostbaar bezit. Door intensieve inventarisatie weten we wat ons land aan bijzondere bomen herbergt en kunnen overheden en beheerders afdoende beschermende maatregelen treffen om deze monumenten te beschermen. Dit zijn bomen die volgens de Bomenstichting van nationaal belang zijn. In veel gevallen gaat het om bomen met een hoge leeftijd, met een bijzondere schoonheid, zeldzaamheidswaarde, of een beeldbepalende functie voor de omgeving. Bomen die in het Landelijk Register van Monumentale Bomen zijn opgenomen krijgen de status monumentale boom en zijn één op één overgenomen in de Bomenlijst.

Gemeentelijke boomlijnen (lanen, boomrijen), boompunten (solitaire bomen of boomgroepen) en boomvlakken (bosjes, parkstroken) zijn niet apart beoordeeld. Alle gemeentelijke bomen met een diameter van 30 cm of meer én een levensverwachting van minimaal 5 jaar maken deel uit van de Bomenlijst.

4.2.4 Doorsnijding Groene Ontwikkelingszone

Het tracé voor de nieuw aan te leggen Dorpensingel is voor een klein deel gelegen binnen de Groene Ontwikkelingszone (GO), zoals aangewezen in de Omgevingsverordening Gelderland. Het is daarom nodig om de aanleg en het gebruik van de Dorpensingel te toetsen aan het beleidskader voor de Groene Ontwikkelingszone. Bij deze toetsing zijn de effecten op het GO-gebied in beeld gebracht en gewogen, voor zover relevant vanuit dit beleidskader. Daarnaast zijn voorstellen gedaan voor compenserende maatregelen (Bijlage 2: notitie Toetsing GO-gebied Lingewaard, december 2021).

De aanleg van een weg als de Dorpensingel wordt gezien als een grootschalige ontwikkeling, die leidt tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten van de Groene Ontwikkelingszone van het betreffende gebied. Een dergelijke ontwikkeling is derhalve niet toegestaan, tenzij:

1. er geen reële alternatieven zijn;
2. sprake is van redenen van groot openbaar belang;
3. de negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt;
4. de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd overeenkomstig paragraaf 2.6.2 van de Omgevingsverordening.

Voor de Dorpensingel is dit als volgt te onderbouwen:

Ad 1. Verschillende alternatieven over bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur zijn onderzocht. Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur wordt de doorsnijding van o.a. het GO-gebied langer of omvangrijker en biedt ruimtelijk en in routing weinig tot geen verbeteringen ten opzichte van het voorliggende tracé. De routes over bestaande infrastructuur bieden geen oplossing voor de ontlasting van de benoemde woongebieden of een reëel alternatief in tijd of bereikbaarheid.

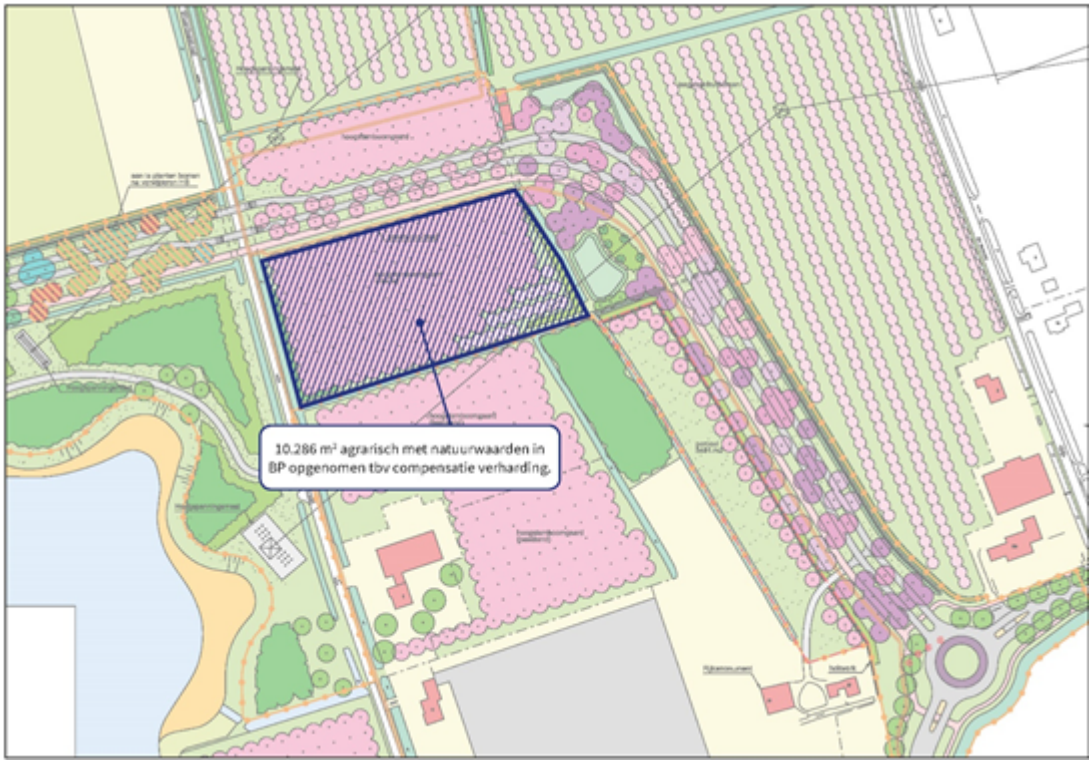
Ad 2. Het te dienen belang is dat van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de woongebieden in Bemmel (Lingewaard) en Lent (Nijmegen). Om dit te borgen is een ontbrekend stuk infrastructuur noodzakelijk, de Dorpensingel.

Ad 3. De effecten op de kernkwaliteiten in het gebied zijn in de notitie inzichtelijk gemaakt. De conclusie daarvan kan als volgt worden benoemd: de nieuwe weg zal het gebied doorsnijden waardoor er een extra geleding zal ontstaan. De maatregelen die worden getroffen ten behoeve van de landschappelijke inpassing zorgen voor een omvorming van het landschap tot een gebied met een grotere diversiteit en kwaliteit in de toepassing van karakteristieke landschapselementen die de kernkwaliteiten versterken.

Ad 4. De aanleg van de Dorpensingel leidt tot een ruimtebeslag als gevolg van de verharding van 5.110 m^2 op het GO-gebied. Dit ruimtebeslag wordt veroorzaakt door de aanleg van de beide rijbanen, inrit en het fietspad. Weliswaar is er sprake van oppervlakteverlies, maar de oppervlakte aan waardevolle elementen ten behoeve van de landschaps- en natuurontwikkeling neemt in kwaliteit en omvang significant toe. Er vindt een omvorming plaats van een monocultuur van laagstamboomgaarden naar een landschap dat bestaat uit een combinatie van (natuurlijk ingerichte) hoogstamboomgaarden en kruidenrijk grasland in combinatie met bomen, boomgroepen, hagen/heggen, struweelhagen, greppels/sloten en een uitbreiding van de bestaande Klompenpaden.

Compensatie

Voor de Dorpensingel gaan we in basis uit van een omvang van de fysieke natuurcompensatie die gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste areaal. De natuurcompensatie kent een ontwikkeltijd van vijf jaar of minder. Dit betekent een compensatieopgave van 5.110 m^2. De compensatie wordt gerealiseerd direct aangrenzend aan de ingreep binnen het GO-gebied. Ofwel direct grenzend aan de weg. Dit betekent dat er sprake is van geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op het compensatiegebied. Daarom is een groter gebied aangewezen als compensatiegebied, zie de volgende afbeelding. Er is een gebied ter compensatie aangewezen ter grootte van 1,03 ha. Dit gebied zal worden getransformeerd van een laagstamfruitboomgaard naar een op natuurlijke wijze ingerichte hoogstamfruitboomgaard. Deze inrichting (compensatie) maakt onderdeel uit van het inrichtings- en beheerplan voor de Dorpensingel.



Aan de compensatiegrond is in dit bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch-De Woerdt' opgenomen. Binnen deze bestemming is een hoogstamboomgaard en de omvorming van een

laagstamboomgaard naar een halfopen habitat met hoogstambomen, struweel en kruidenrijk grasland toegestaan. Als waarborg voor de compensatie is het inrichtingsplan alsmede de uitvoering ervan via een voorwaardelijke verplichting verankerd in het bestemmingsplan. Bij de bestemming Verkeer is bij de specifieke gebruiksregels opgenomen dat: 'binnen 5 jaar na aanleg van de Dorpensingel het inrichtingsplan Dorpensingel en de flora- en faunamaatregelen Dorpensingel zoals daarin opgenomen dient te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand te worden gehouden". Tevens is hierin opgenomen dat: "de aanleg van de Dorpensingel alleen is toegestaan indien de weg in zijn geheel wordt aangelegd (zowel gedeelte op grondgebied van de gemeente Nijmegen als gedeelte op grondgebied van de gemeente Lingewaard)".

4.2.5 Natuurwaardenonderzoek

Door Bureau Waardenburg zijn diverse natuuronderzoeken uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming. Deze onderzoeken zijn samengevat in één natuurwaardenrapport (Bijlage 3: Natuurwaarden Dorpensingel en Vossenhol Nijmegen 2021, bureau Waardenburg, januari 2022).

4.2.5.1 Resultaten Dorpensingel

Conclusie Wet natuurbescherming soortenbescherming

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de functie van het gehele plangebied (gemeenten Nijmegen en Lingewaard) en eventuele effecten op beschermde soorten bij de aanleg van de Dorpensingel. Voor overige beschermde soorten heeft het plangebied geen essentiële functie en zijn negatieve effecten uitgesloten of geldt een provinciale vrijstelling van verbodsbepalingen.

Soort(groep)	Functie plangebied	Negatieve effecten op essentiële functies?	Overtreding Wnb	Maatregelen nodig
Planten	Geen	Nee	Nee	Nee
Teunisbloem-pijlstaart	Geen	Nee	Nee	Nee
Vissen	Geen	Nee	Nee	Nee
Kamsalamander, rugstreeppad, poelkikker	Geen	Nee	Nee	Nee
Reptielen	Geen	Nee	Nee	Nee
Steenmarter	Geen essentiële functie	Nee	Nee	Nee
Hermelijn (bunzing en wezel niet)	Gemeente LW essentieel leefgebied hermelijn*	Ja	Nee	Ja
Vleermuizen	Geen essentiële functie	Nee	Nee	Nee
Buizerd	Bosje in gemeente LW is essentieel leefgebied	Ja	Nee	Ja
Havik, sperwer, ransuil	Geen essentiële functie	Nee	Nee	Nee
Steen- en kerkuil	Geen essentiële functie	Mogelijk	Nee	Ja

Tabel: Overzicht van de functie van het plangebied en eventuele effecten op beschermde soorten van de Dorpensingel (LW= gemeente Lingewaard)

*Het plangebied op grondgebied Nijmegen is geschikt leefgebied voor kleine marterachtigen. De functie van dit deel van het plangebied voor kleine marterachtigen is niet onderzocht omdat de gemeente een

generieke ontheffing heeft voor deze groep, wanneer de maatregelen uit het SMP-N worden nageleefd. Deze maatregelen worden ook in het deel Lingewaard uitgevoerd.

Conclusie Wet natuurbescherming Natura 2000

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied en ligt hemelsbreed op ongeveer 700 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken. De ingreep veroorzaakt geen aantasting van relevante soorten en begroeiingen in Natura 2000-gebieden. Een voortoets is dan ook niet nodig. Voor de bepaling van mogelijke stikstofdepositie en beoordeling van mogelijke effecten daarvan zie paragraaf 4.2.6.

Effecten van geluid

De aanleg van de Dorpensingel brengt met zich mee dat verkeerstromen in het gebied veranderen. Zo wordt de route Vossenhol/Zandstraat van en naar de Dorpensingel drukker. Dit leidt mogelijk tot verandering van de geluidsbelasting op het Natura 2000- gebied Rijntakken. De geluidbelasting voor en na aanleg van de Dorpensingel is daarom inzichtelijk gemaakt voor de situatie aan de Zandestraat en het Vossenhol. De ingreep veroorzaakt geen aantasting van relevante soorten en begroeiingen in Natura 2000-gebieden (bijvoorbeeld als gevolg van geluid, trilling etc.). Een voortoets is dan ook niet nodig.

Conclusie Wet natuurbescherming Houtopstanden

Het plangebied Dorpensingel bevindt zich buiten de bebouwde kom. De meeste bomen in het plangebied staan op erven of het zijn fruitbomen en windschermen om boomgaarden. In de bocht van de Zandsestraat worden 7 bomen gekapt. Deze maken geen onderdeel uit van een bomenrijen met minimaal 21 bomen of bos(je) groter dan 10 are. De regels ten aanzien van houtopstanden (Hoofdstuk 4 van de Wnb) zijn voor debetreffende bomen daarom niet van toepassing.

Conclusie Wet natuurbescherming

De Wnb staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. De landschappelijke inpassing met mitigerende maatregelen is geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de planregels van dit bestemmingsplan.

4.2.5.2 Vereiste maatregelen Dorpensingel

Vissen

Er zijn geen compenserende maatregelen nodig voor grote modderkruiper; de soort komt momenteel niet binnen het plangebied voor. Bij werkzaamheden aan watergangen dient rekening gehouden te worden met de zorgplicht of wel het treffen van mitigerende maatregelen. Dit houdt in:

- Werkzaamheden aan watergangen zoveel mogelijk buiten de kwetsbare periode van vissen. Dat wil zeggen buiten de voortplantingsperiode en periode met strenge vorst.
- Werkzaamheden uitvoeren in één richting, richting te behouden watergang, zodat dieren de kans hebben zelfstandig te vluchten.

Amfibieën

Voor wat betreft de rugstreeppad volstaat het - ook op het grondgebied van de gemeente Lingewaard - om te werken volgens het ecologische werkprotocol van het SMP-N om overtredingen van verbodsbepalingen te voorkomen (mitigatie). Dit houdt in:

- Werken buiten de kwetsbare periode (augustus tot en met maart). De rugstreeppad koloniseert snel tijdelijke wateren die bijvoorbeeld ontstaan door stagnatie van regenwater op aangereden bodem en in sporen van voertuigen.

- Voorkom het ontstaan van wateren om kolonisatie van het plangebied te voorkomen.
- De maatregelen uit het SMP (aanleggen twee poelen voor instandhouding soort in het Spiegelbos) zijn binnen het plangebied niet van toepassing.
- Schuilplaatsen van (algemeen voorkomende) amfibieën buiten de overwinteringsperiode verwijderen en dieren verplaatsen. Hierbij werken in één richting zodat dieren zelfstandig de kans hebben te vluchten.

Grondgebonden zoogdieren

Voor behoud van de populatie hermelijnen op lange termijn (en andere marterachtigen waaronder ook steenmarter) is het belangrijk dat verschillende leefgebieden verbonden blijven en dat verkeersslachtoffers onder deze dieren voorkomen worden. Er zijn maatregelen nodig om negatieve effecten op de hermelijn en overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb te voorkomen. Het is hierbij belangrijk om faunapassages integraal op te nemen in het ontwerp van de weg en te zorgen voor een goede robuuste geleiding naar de passages. Hierbij wordt aangesloten op kruisingen van bestaande en nieuwe landschapselementen met de nieuwe Dorpensingel, zoals watergangen, greppels en bosschages. Door de duikers te voorzien van loopstroken wordt een semi-natte verbinding gerealiseerd. Ter plaatse van droge verbindingen dient een tunnel gerealiseerd te worden.

Bij het passeren van een kruisende watergang heeft een doorgetrokken oever de voorkeur omdat dit het beste aansluit op het aangrenzende gebied. Als alternatief hierop kunnen loopstroken worden aangebracht; dit kan zowel als vast element in het kunstwerk of losse strook. Faunavoorzieningen worden voorzien van faunakerende rasters aan weerszijden van de weg, waarmee wordt voorkomen dat dieren alsnog de weg op kunnen geraken. Door de toekomstige groene zones en omgeving van de weg in te richten met een jaarrond aanbod aan ruigten waar diverse soorten zoogdieren en vogels leefgebied vinden, blijft het plangebied geschikt voor de betreffende marterachtigen.

Vleermuizen

Er zijn maatregelen mogelijk om de inpassing van de weg in het landschap zo vorm te geven dat vleermuizen en andere fauna er zo min mogelijk hinder van ondervinden. Vleermuizen gebruiken hoge begroeiing, watergangen en oevers als vliegroute en foerageergebied. Zorg dat vleermuizen de weg veilig kunnen passeren via donkere of hoge passages. Dit kan door duikers onder de weg voldoende hoog te maken (zie boven bij grondgebonden zoogdieren) of hop overs te creëren met bomen of schermen (zie onder bij roofvogels en uilen).

Roofvogels en uilen

Het bosje in de gemeente Lingewaard is essentieel leefgebied voor buizerd en is geschikt als nestplaats voor deze soort. Er zijn maatregelen nodig om negatieve effecten op de buizerd en uilen en overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb te voorkomen:

- Dit is gedaan door vanuit het SMP-N nestplaatsen voor uilen te plaatsen in Nijmegen, inclusief de omgeving van de Dorpensingel. Deze worden tweejaarlijks gemonitord. Ook in het Lingewaardse deel zijn kasten geplaatst en vindt monitoring plaats.
- Er dient buiten het broedseizoen gewerkt te worden. Het aantasten en verstoren van bezette nesten is een overtreding van verbodsbepalingen en moet worden voorkomen. Mogelijk is er in het projectgebied ruimte om boomgroepjes te plaatsen die als nestplaatsen voor roofvogels kunnen fungeren.
- Er worden maatregelen getroffen die zorgen dat het risico op verkeersslachtoffers onder roofvogels (steenuil, ransuil, kerkuil en buizerd) zo klein mogelijk wordt.
- De meest logische verbindingen voor vogels zijn gebaseerd op de aanwezige nestplaatsen en/of foerageergebied van roofvogels en uilen om de Dorpensingel over te steken. Hier wordt hoog struweel/bomen (hop overs) aangebracht. De straatverlichting wordt zo gepositioneerd dat de hop overs ook geschikt zijn als overstreeklocatie voor vleermuizen. Dat wil zeggen dat de beplanting ter plaatse van de hop over niet wordt verlicht.

- Tevens wordt er geen foerageeropties gecreëerd langs de berm om aanrijschade te voorkomen. Dit geldt voor de hele weg en kan gedaan worden door geen uitkijkposten (paaltjes) nabij weg te plaatsen of deze te voorzien van rollers, en geschikte uitkijkposten (voor roofvogels en uilen; 3 meter hoog) op minimaal 5 meter van rand asfalt te plaatsen.

Openbare verlichting

- In zijn algemeenheid wordt de hoeveelheid openbare verlichting zoveel mogelijk beperkt en het gebied zo donker mogelijk gelaten. Met de juiste situering en hoogte van de lichtmasten, alsmede type lichtmast en bestralingsoppervlak, wordt hier al veel mee bereikt. Belangrijk hierbij is dat alleen datgene wordt verlicht wat vanuit veiligheid noodzakelijk is, en niet de aanpalende berm of het achterland.
- Uitstraling door koplampen van auto's wordt zoveel mogelijk beperkt. Dit is onder meer gedaan door een haag om te nemen in de bocht van de Woerdestraat - Zandsestraat, om daarmee inschijnen in de hoogstamboomgaard te voorkomen.

Compensatie

Het SMP-N waarborgt dat leefgebied voor steenuil, kerkuil, ransuil en buizerd in de gemeente Nijmegen behouden blijft, wanneer de maatregelen uit dit plan worden nageleefd. Dit is uitgewerkt in het Inpassingsplan en omvat hoogstamboomgaarden, extensief ruig grasland, heggen en hagen .

4.2.5.3 Resultaten Vossenhol

Conclusie Wet natuurbescherming soortenbescherming

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de functie van het plangebied en eventuele effecten op beschermde soorten bij de aanpassing van Vossenhol. Voor overige beschermde soorten heeft het plangebied geen essentiële functie en zijn negatieve effecten uitgesloten of geldt een provinciale vrijstelling van verbodsbepalingen.

Soortgroep	Functie plangebied	Negatieve effecten op essentiële functies?	Overtreding Wnb	Maatregelen nodig
Planten	Geen	nvt	nvt	nvt
Ongewervelden	Geen	nvt	nvt	nvt
Vissen	Geen	nvt	nvt	nvt
Amfibieën	Voortplantingswater	Ja	Nee, vrijstelling	Ja (Zorgplicht)
Reptielen	Geen	nvt	nvt	nvt
Grondgebonden zoogdieren[1]	Verblijfplaats	Ja	Nee, vrijstelling	Ja (Zorgplicht)
Marterachtigen[2]	Foerageergebied-leefgebied: niet essentieel	Nee	Nee	Ja (Zorgplicht)
Vleermuizen	Foerageergebied en vliegroute; niet essentieel	nvt	Nee	Nee
Jaarrond beschermde nesten	Foerageergebied-leefgebied	Ja	Nee	Ja

1. betreft de soorten van het beschermingsregime Andere soorten, waarvoor een provinciale vrijstelling geldt.
2. betreft wezel, hermelijn, bunzing en steenmarter.

Tabel: Overzicht van de functie van het plangebied en eventuele effecten op beschermde soorten in Vossenhol.

Conclusie Wet natuurbescherming Houtopstanden

Het plangebied Vossenhol bevindt zich grotendeels in de bebouwde kom van Bemmel; hier geldt de Wnb onderdeel houtopstanden niet. Binnen de bebouwde kom worden drie bomen gekapt; buiten de bebouwde kom worden geen bomen gekapt. De regels ten aanzien van houtopstanden (Hoofdstuk 4 van de Wnb) zijn niet van toepassing.

4.2.5.4 Vereiste maatregelen Vossenhol

Amfibieën

Zie voor mitigerende maatregelen in het kader van de zorgplicht de hiervoor beschreven maatregelen bij alinea 'Dorpensingel', die erop gericht zijn om negatieve effecten op algemene voorkomende soorten amfibieën (zoals bastaardkikker, gewone pad en kleine watersalamander) zoveel mogelijk te voorkomen.

Grondgebonden zoogdieren

De toename van het aantal verkeersbewegingen kan zorgen voor een groter risico op verkeersslachtoffers onder grondgebonden zoogdieren. Marterachtigen zoals wezel, hermelijn, bunzing en steenmarter worden in Nederland frequent als verkeersslachtoffer gemeld. De zorgplicht schrijft voor om 'in alle redelijkheid' maatregelen te treffen die bijdragen aan het verminderen van verkeersslachtoffers. Dit kan door faunapassages integraal op te nemen in het ontwerp van de weg en te zorgen voor een goede robuuste geleiding naar de passages. Hier kunnen niet alleen marterachtigen, maar ook overige kleine zoogdieren en amfibieën de weg veilig passeren.

Faunapassages worden gerealiseerd op locaties waar duikers en greppels de weg kruisen. Dieren volgen deze elementen en steken vervolgens de weg over. Bij beperkte ruimte kan ook gekeken worden hoe faunapassages in combinatie met verkeersdrempels kunnen worden ingepast. Ook dan is een goed aansluiting op het achterland essentieel voor het functioneren van de passage. Omdat het plangebied niet groot en smal is en grote delen bebouwd zijn langs de weg, zijn mitigerende maatregelen lastig in te passen. Het is niet noodzakelijk deze ook voor vleermuizen in te richten, omdat het plangebied geen functie heeft voor vleermuizen. Daarbij zijn de greppels te ondiep/laag om deze als faunapassage voor vleermuizen geschikt te maken.

In het kader van de zorgplicht zijn mitigerende maatregelen nodig om negatieve effecten op bosmuis, huisspitsmuis en veldmuis (beschermingsregime andere soorten) zoveel mogelijk te voorkomen. Voor grondgebonden zoogdieren is het belangrijk bij graafwerkzaamheden in bermen en greppels het werkgebied eerst te maaien. Door het verlies aan dekking zullen de meeste dieren zich verplaatsen naar de omgeving waar nog wel dekking aanwezig is.

Vogels

Door de ingreep is er een risico op het vernietigen en/of verstoren van broedgevallen van algemene soorten vogels (overtreding artikel Wnb 3.1, lid 2 en 3.1, lid 4 en 5). Maatregelen zijn nodig om overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen. De rooiwerkzaamheden dienen daarom te starten in periode september-februari. Hiermee wordt verstoring van vogels in de broedperiode voorkomen.

Wanneer de activiteiten binnen het broedseizoen plaatsvinden zal door een deskundige de te verdwijnen bomen gecontroleerd moeten worden op de aanwezigheid van bezette nesten en/of actuele nestbouw.

4.2.6 Stikstofbeoordeling

Eind mei 2019 heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft een streep gezet door het PAS. Iets specifieker: de Raad van State heeft geoordeeld dat het PAS niet meer gebruikt mag worden voor het geven van toestemming voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Er moet per geval een stikstofbeoordeling worden gemaakt om in beeld te brengen of wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het rekenprogramma Aerius (versie 2021.0.2).

Volgens de stikstofstukken zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) zijn op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat dus niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg (Bijlage 4: Stikstofrapport bestemmingsplan Dorpensingel, gemeente Nijmegen, 16 februari 2022).

4.3 Water

4.3.1 Beleid

Voor de ruimtelijke aspecten heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. Hierin zijn water en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd conform de Wet ruimtelijke ordening, de Woningwet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, het Bouwbesluit 2012 en de Waterwet. In het Besluit ruimtelijke ordening is de watertoets verankerd.

4.3.2 Algemeen

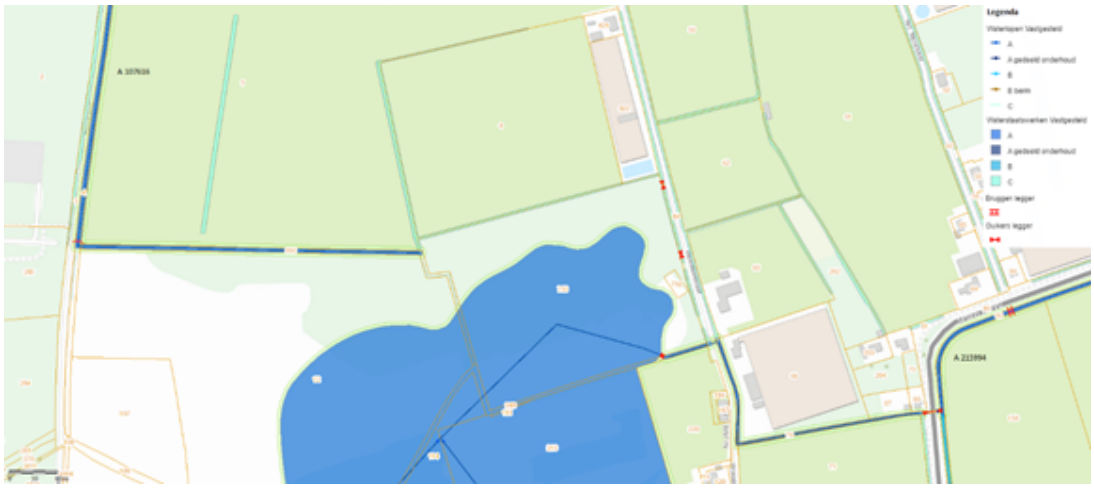
De Dorpensingel wordt gerealiseerd tussen het Keizer Augustusplein, dat de kruising met de Prins Mauritssingel vormt, en de aansluiting op de Zandsestraat. Het plangebied van het Nijmeegse gedeelte van de Dorpensingel loopt van de rotonde ter hoogte van de wegen naar het bestaande bioscoopcomplex en de toekomstige bouwmarkt tot de gemeentegrens.

Het plangebied van Lingewaard loopt vanaf de gemeentegrens tot en met de aansluiting op de Zandsestraat en omvat tevens de profielaanpassing van Vossenhol in Bemmel. Deze deelbijdrage beschrijft de voor water relevante aspecten voor het Lingewaardse gedeelte. Voor dit gebied is het Gemeentelijk Rioleringsplan Lingewaard 2017-2021 relevant.

Het beleid van het waterschap Rivierenland is beschreven in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 "Versterken. Verbinden. Vergroenen". Daarnaast beschikt het waterschap over een verordening, de Keur voor waterkeringen en wateren. Daarin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op waterkeringen en watergangen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij waterkeringen of watergangen kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden worden getoetst aan de beleidsregels.

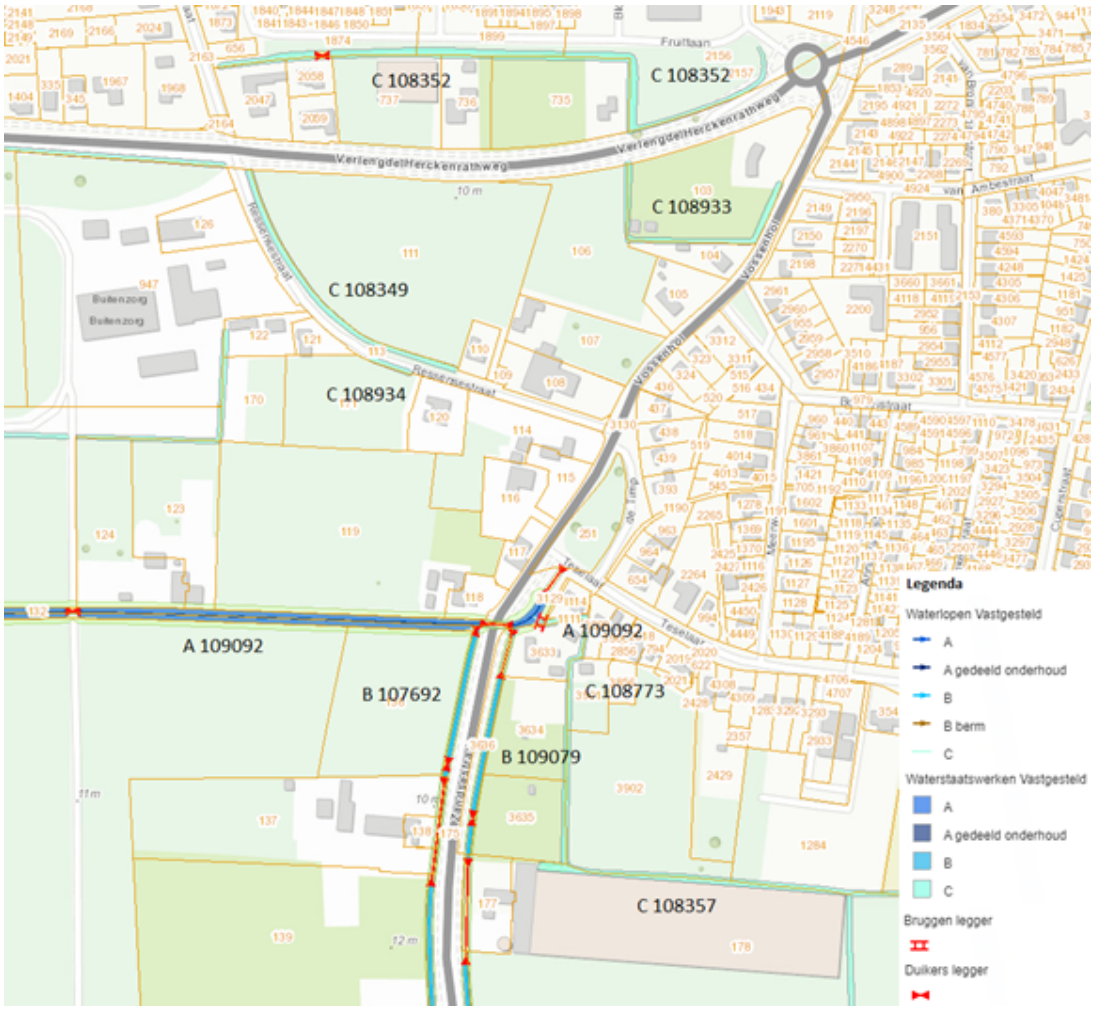
4.3.3 Oppervlaktewater

Op het grondgebied van de gemeente Lingewaard sluit de weg aan op een nieuw te maken rotonde. Waar de rotonde aangelegd wordt, ligt de A-watergang (nummer A 215994). Deze watergang moet worden verlegd om de rotonde aan te kunnen leggen. De nieuwe weg kruist meerdere C-watergangen. Waar watergangen door de nieuwe weg gekruist worden en gedempt moeten worden, dient de afvoer via de watergangen hersteld te worden. De volgende figuur toont de legger.



kaart: uitsnede legger wateren Waterschap Rivierenland

Langs de Zandsestraat liggen vanaf de grens van de bebouwde kom van Bemmel aan weerszijden van de weg B-watergangen. Deze verzamelen het hemelwater dat afstroomt van de weg. Langs de Zandsestraat bij de kruising met de straat Teselaar ligt onder een grasveld een bergbezinkbassin. Vanuit dit bergbezinkbassin kunnen bij hevige neerslag overstortingen naar oppervlaktewater plaatsvinden. Vanuit het bassin kan water overstorten naar de A-watergang (nummer A 109092). Deze begint als overstortleiding en kruist de Zandsestraat eveneens als duiker. De watergang voert het overgestorte water vervolgens in westelijke richting af richting het tracé van de Dorpensingel. Een deel van hemelwater watert via bermen af naar deze watergang, het andere deel via het stelsel.



kaart: uitsnede legger wateren Waterschap Rivierenland

Duikers veroorzaken een grotere opstuwing dan watergangen. Een lange duiker veroorzaakt meer opstuwing dan een korte duiker. Als de opstuwing die een duiker veroorzaakt te groot wordt, kan dit betekenen dat een duiker een grotere afmeting dient te krijgen dan minimaal vereist volgens de keur.

4.3.4 Grondwater

Het plangebied van de Dorpensingel en het Vossenhol bevindt zich niet in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Het uitgangspunt bij stedelijke uitbreidingen is grondwaterneutraal bouwen. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke grondwaterstanden en stromen in de omgeving niet wijzigen. Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden door maatregelen zoals ophogen, een goede structuur van het watersysteem of het voorkomen van verdichting van de bodemstructuur. Het grondwaterbeleid is beschreven in de Grondwaterbeleidsnotitie gemeente Lingewaard. De inhoud ervan is in het Gemeentelijk Rioleringsplan opgenomen.

Over de grondwaterstanden in het plangebied is weinig bekend. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) in de bebouwde kom van Bemmel nabij het plangebied bedraagt maximaal NAP +8,35m. In het gedeelte Dorpensingel is de GHG niet bekend. De ontwateringsdiepte dient conform grondwaterbeleid van de gemeente Lingewaard tenminste 0,70 m beneden de as van de (nieuwe) weg te zijn. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het bepalen van de exacte GHG.

4.3.5 Riolering/hemelwater

In het gebied waar de Dorpensingel als nieuwe weg aangelegd wordt, ligt geen vrijvervalriolering. Wel liggen langs en door het plangebied persleidingen die afkomstig zijn van de rioolgemalen in de Nijmeegse wijken Lent en Visveld. Binnen de projectie van de nieuw te maken rotonde, waar de Dorpensingel aansluit op de Zandsestraat, ligt een persleiding. Deze persleiding dient ten gevolge van dit project te worden verlegd.

Nabij de nieuw te maken rotonde ligt ook drukriolering. Afvalwater van de woningen in het buitengebied wordt door middel van minigemalen verpompt naar het vrijverval stelsel van Lent. De drukriolering ligt buiten de projectie van de rotonde, en heeft geen invloed op het plan.

Langs het Vossenhol ligt een persleiding die afkomstig is van rioolgemaal De Gaard. Via de persleiding wordt afvalwater uit de wijk Plakse Wei/Klaverkamp in zuidelijke richting verpompt: langs het Vossenhol, over de rotonde op de kruising met de Herckenrathweg, verder langs het Vossenhol en via de Teselaar naar een ontvangstput in de Teselaar, vanwaar het onder vrijverval afstroomt naar het rioolgemaal van Waterschap Rivierenland aan de Teselaar. De persleiding ligt deels binnen de plangrens, maar hoeft niet te worden verlegd.

In de wijk aan de oostzijde van het Vossenhol/Zandsestraat ligt een gemengd stelsel. De riolering voert ingezameld afvalwater en hemelwater af naar het rioolgemaal van het waterschap aan de Teselaar. In deze wijk zijn enkele straten afgekoppeld (Anna Vaecstraat, Imkerstraat, Cuperstraat (deels), Bosweistraat, van Bronkhorststraat (deels) en de Van Ambestraat (deels)). In een aantal straten ligt een waterbergingspakket omhuld met geotextiel onder de verharding. Kolken zamelen het afstromende hemelwater in. Via kolkleidingen wordt het hemelwater in het pakket gevoerd. Bij hevige neerslag kan hemelwater overstorten naar de Bemmelse Zeeg. In de Bosweistraat ligt het waterbergingspakket onder de verharding tot nabij het plangebied. Als de werkzaamheden ten behoeve van de Dorpensingel ertoe leiden dat dit pakket deels opgebroken moet worden, dient het uiteraard hersteld te worden.

Onder het groen langs de Zandsestraat nabij de kruising met de Teselaar ligt een bergbezinkvoorziening. Bij hevige neerslag kunnen daar overstortingen naar oppervlaktewater plaatsvinden (de Bemmelse Zeeg). Dit is een A-watergang (nummer A 109092). Deze watergang begint nabij de kruising van de Teselaar met de Zandsestraat.

Het plangebied is mogelijk niet kansrijk voor infiltratie van hemelwater in de bodem. Voor infiltratie in combinatie met vertraagde afvoer naar oppervlaktewater is het plangebied zeker wel geschikt. Uitgangspunt is dus de trits vasthouden, bergen en afvoeren.

Bij de infiltratie van hemelwater dient waar mogelijk conform het convenant 'Duurzaam bouwen in het KAN' (2000) gebruik te worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen. Het niet toepassen van uitlogende materialen is een voorbeeld. Het convenant is in 2013 geactualiseerd als 'Het groene akkoord'.

Voor plannen waarbij hemelwater in de bodem geïnfiltreerd wordt, moet een waterhuishoudkundig plan bij de gemeente worden ingediend. Hiertoe is onderzoek naar bodemgesteldheid en grondwaterstanden nodig. Voor plannen met meer dan 500 m^2 verhard oppervlak en directe lozing op het oppervlaktewater moet ook een waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend.

Waar nieuwe verharde oppervlakken worden gerealiseerd, kan het hemelwater niet langer in de bodem infiltreren. Daardoor treedt een versnelde afvoer van het hemelwater op. Die moet gecompenseerd worden. Dat gebeurt meestal door het graven van nieuwe wateren of het verbreden van bestaande wateren. Deze wateren moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het doel van de compensatiemaatregelen is het beperken van de afvoer van water vanuit het plangebied tot de maatgevende afvoer van het landelijk gebied. In het plangebied geldt een landelijke afvoer van 1,5 l/s per hectare. Voor het lozen van hemelwater van nieuw verhard oppervlak is een watervergunning nodig.

Dorpensingel

In het gebied waar de Dorpensingel als nieuwe weg aangelegd wordt, ligt geen vrijvervalriolering. Wel liggen langs het plangebied persleidingen die afkomstig zijn van de rioolgemalen in Lent en Visveld.

De gemeente Nijmegen hanteert bij de duurzame omgang met hemelwater de nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer'. Het plangebied is mogelijk niet kansrijk voor infiltratie van hemelwater in de bodem. Voor infiltratie in combinatie met vertraagde afvoer naar oppervlaktewater is het plangebied zeker wel geschikt. Uitgangspunt is dus de trits vasthouden, bergen en afvoeren.

Bij de infiltratie van hemelwater dient waar mogelijk conform het convenant 'Duurzaam bouwen in het KAN' (2000) gebruik te worden gemaakt van duurzame bouwmaterialen. Het niet toepassen van uitlogende materialen is een voorbeeld. Het convenant is in 2013 geactualiseerd als 'Het groene akkoord'.

Voor plannen waarbij hemelwater in de bodem geïnfiltreerd wordt, moet een waterhuishoudkundig plan bij de gemeente worden ingediend. De nota 'Afkoppelen en infiltreren hemelwaterafvoer' geeft de inhoud van een dergelijk plan weer. Hiertoe is onderzoek naar bodemgesteldheid en grondwaterstanden nodig. Voor plannen met meer dan 500 m^2 verhard oppervlak en directe lozing op het oppervlaktewater moet ook een waterhuishoudkundig plan bij het waterschap worden ingediend.

Waar nieuwe verharde oppervlakken worden gerealiseerd, kan het hemelwater niet langer in de bodem infiltreren. Daardoor treedt een versnelde afvoer van het hemelwater op. Die moet gecompenseerd worden. Dat gebeurt meestal door het graven van nieuwe wateren of het verbreden van bestaande wateren. Deze wateren moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het doel van de compensatiemaatregelen is het beperken van de afvoer van water vanuit het plangebied tot de maatgevende afvoer van het landelijk gebied. In het plangebied geldt een landelijke afvoer van 1,5 l/s per hectare. Voor het lozen van hemelwater van nieuw verhard oppervlak is een watervergunning nodig.

Door het nieuwe tracé van de Dorpensingel neemt het verhard oppervlak toe met 13.770 m^2. Dit betreft zowel het Nijmeegse als het Lingewaards deel. De toename van verhard oppervlak van het nieuwe verkeerskundig ontwerp in Vossenhol (Lingewaard) is 1.663 m^2. Het buitengebied blijft afwateren op het poldersysteem.

Bij (droogvallende) watergangen hanteert het waterschap een vuistregel van 664 m^3 berging per hectare toename van verhard oppervlak. Op basis van de vuistregel bedraagt de compenserende waterberging 915 m^3 (Dorpensingel) + 110 m^3 (Vossenhol) = 1.025 m^3. De Dorpensingel valt in de nieuwe situatie onder het watersysteem van de Waalsprong afwatert af op de Waalsprong (via de 'oude/gedempte' A-water). De nieuwe greppels functioneren als "wadi". Alles loost via een wadifunctie waardoor ook de kwaliteit van het water wordt geborgen. De compensatie voor het verhard oppervlak valt onder de Waalsprong. Hier zit momenteel nog voldoende berging in.

De afwatering vindt plaats via (droogvallende) greppels parallel aan het tracé Dorpensingel. Het tracé Vossenhol staat in verbinding door middel van (landelijke) watergangen. De afwatering wordt gerealiseerd door middel van greppels met wadifunctie met een bodembreedte van 0,50 m. Op enkele locaties wordt de bodembreedte vergroot voor een betere landschappelijke inpassing. Vanwege archeologische beperkingen worden de greppels maximaal 0,30 m diep ten opzichte van huidig maaiveld. De weg zelf wordt in een verhoging gerealiseerd. De afwatering vindt plaats naar de Zandse plas (onderdeel van de Waalsprong). Op de watergangen die onderdeel uitmaken van de afwatering richting de Zandse plas mogen geen nieuwe verharde oppervlaktes worden aangesloten.

De Dorpensingel wordt gerealiseerd op een scheiding van peilgebieden. Deze peilscheiding dient gehandhaafd te blijven. In de nieuwe situatie wordt deze, in overleg met waterschap Rivierenland, verlegd in noordelijke richting. Ter plaatse van kruisende bestaande watergangen dient de huidige afwatering geborgd te blijven, al dan niet met overlaat- en/of duikerconstructies.

Als het waterhuishoudkundige systeem op deze wijze wordt gerealiseerd, heeft het plan geen negatieve effecten op het oppervlaktewatersysteem. Voor de werkzaamheden is een watervergunning nodig. Een nadere uitwerking vindt plaats in een waterhuishoudkundig plan.

Vossenhol

In de bestaande situatie is in het plangebied ruim 4.397 m^2 verhard oppervlak aanwezig. In de toekomstige situatie is ruim 6.060 m^2 verhard oppervlak aanwezig. De toename van verhard oppervlak die veroorzaakt wordt door de verbreding bedraagt dus bijna 1.663 m^2. Bij (droogvallende) watergangen

hanteert het waterschap een vuistregel van 664 m^3 berging per hectare toename van verhard oppervlak. De te compenseren waterberging bedraagt 110 m^3. Deze berging wordt gerealiseerd langs het tracé van de Dorpensingel. In een waterhuishoudkundig plan voor dit gebied is deze compensatie nader uitgewerkt.

Als het waterhuishoudkundige systeem op deze wijze wordt gerealiseerd, heeft het plan geen negatieve effecten op het rioleringsstelsel of (indirect) op het oppervlaktewatersysteem. Voor de werkzaamheden is een watervergunning nodig. Een nadere uitwerking vindt plaats in een waterhuishoudkundig plan.

4.4 Archeologie

4.4.1 Beleid

Archeologische uitgangsprincipes

Archeologie is binnen de planologie een conserverende waarde. Immers, archeologie is een niet aanvulbare waarde, wat wil zeggen wat eenmaal vernietigd is, nooit meer hersteld kan worden. Vandaar dat de omgang met archeologie zo op behoud is gericht. Behoud, bij voorkeur in situ, staat voorop, en dit principe zien we op elk niveau van archeologiebeleid terug.

De wens om archeologie in situ te behouden heeft verschillende achtergronden. Ten eerste het uitgangspunt dat de natuurlijke conservering de beste is en ten tweede dat archeologie in zijn context begrepen moet worden. Een archeologische vondst, of het nu een voorwerp of een structuur is, is een drager van informatie, in relatie tot zijn omgeving. Het zal altijd iets kunnen zeggen over de lokale geschiedenis, vaak over de regionale geschiedenis en soms ook over de nationale geschiedenis of zelfs internationale geschiedenis. Archeologie zonder context heeft duidelijk aan waarde verloren.

Een derde uitgangspunt is de aanname dat toekomstige generaties mogelijk betere vormen van archeologisch onderzoek zullen hebben. Typerend voor gravend archeologisch onderzoek is dat het onderzoek het onderzoeksobject vernietigt: je kunt het maar eenmaal onderzoeken. Dit verklaart de nadruk op het goed documenteren van wat er tijdens het onderzoek aangetroffen wordt, zowel in het veld als nadien bij de uitwerking. Vandaar de hoop dat door nieuwe technieken dit mogelijk zal veranderen. Zouden we nu alles opgraven dan kan men later nooit meer onderzoek doen.

Een vierde en niet onbelangrijk punt is de economische kant van archeologisch onderzoek. Dit kan erg duur zijn, waardoor bijvoorbeeld de economische haalbaarheid van een plan in het geding kan komen. Maatregelen om de bodem niet of maar beperkt te verstoren zijn dan ook economisch zinvol.

Archeologie geeft inzicht in de (lokale) geschiedenis, en kan een belangrijke identiteitsdrager zijn. Het streven is om cultuurhistorische waarden, waaronder archeologie, mee te nemen bij inrichtingsplannen. Gebieden met een grote cultuurhistorische waarde hebben naast een grote leefbaarheid vaak ook een hogere economische waarde.

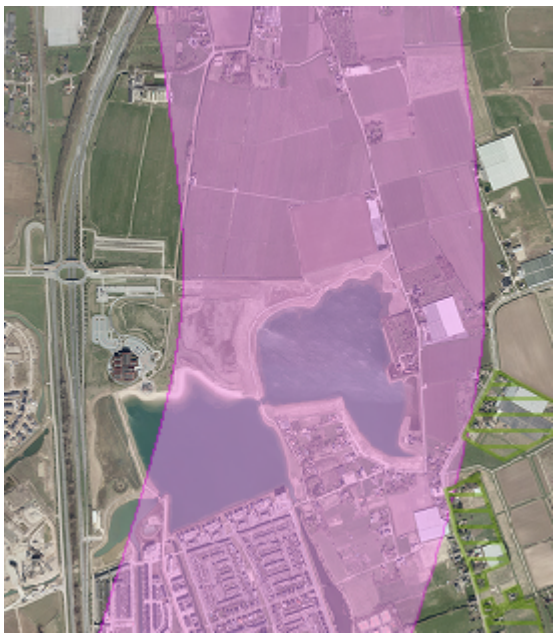
Rijksbeleid

Met de ondertekening van het Verdrag van Valletta (Malta) in 1992 is in Nederland de beleidsmatige zorg voor het archeologisch bodemarchief aanzienlijk toegenomen. In het verdrag staat: Archeologische waarden dienen als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. Mocht bescherming onvoldoende mogelijk zijn dan dient, volgens dit verdrag, de informatie te worden onttrokken aan de bodem via archeologisch onderzoek. Uitgangspunt hierbij is dat de initiatiefnemer van de verstoring van het bodemarchief de kosten van het onderzoek dient te dragen. De uitgangspunten van het Verdrag zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 via de wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz, 1-9-2007).

Provinciaal beleid

De provincie heeft van het Rijk een rol gekregen bij het juridisch beschermen van erfgoederen met een uitzonderlijk nationaal belang. Dit is geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Van belang voor dit plangebied is daarbij de Romeinse Limes. De ambitie van de provincie is de Romeinse Limes te beschermen tegen ongewenste ingrepen, en om deze verder te ontwikkelen en beleefbaar te maken. Dit betekent dat een bestemmingsplan voor een plangebied waar de Limes doorheen loopt geen activiteiten mogelijk maakt die de kernkwaliteiten van de Limes aantasten. Dit is verwerkt in de provinciale Omgevingsverordening Gelderland, waarin de Limes aan bod komt. Er loopt een aanvraag bij Unesco om de Romeinse Limes aangewezen te krijgen als werelderfgoed.

In de provinciale Omgevingsverordening is de begrenzing van het gebied van de Romeinse Limes weergegeven op een kaart. In de huidige versie van de kaart ligt een groot deel van het Dorpensingel binnen de zone van de Romeinse Limes. Binnen het plangebied zijn echter geen fysieke kernkwaliteiten van de Limes aanwezig.



kaart: begrenzing Romeinse Limes (roze)

Gemeentelijk beleid

Het archeologiebeleid van de gemeente Lingewaard is er, in overeenstemming met het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988, op gericht om het bodemarchief zoveel mogelijk te ontzien. Indien dat niet mogelijk is, wordt voorafgaande aan de bodemverstoring archeologisch onderzoek verricht. De wijze van onderzoek wordt bepaald op basis van de vast te stellen archeologische waarden en de aard en omvang van de bodemingrepen.

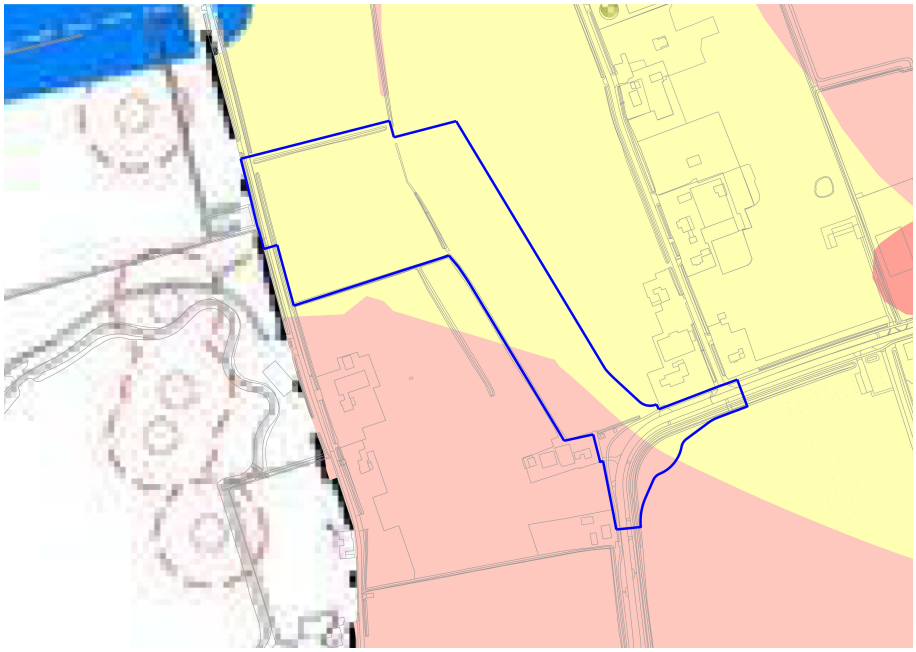
In opdracht van de gemeente Lingewaard heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in 2019/2020 een actualisatie doorgevoerd van de archeologische vindplaatsen- en verwachtingskaart en de archeologische beleidskaart van de gemeente Lingewaard uit 2009 (RAAP-rapport 1751). Dit rapport "Archeologie in de gemeente Lingewaard; Actualisatie van de archeologische waarden- en verwachtingskaart" is op 30 september 2021 door de raad vastgesteld (RAAP-rapport 3878). Bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, moet rekening gehouden worden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

4.4.2 Plangebied

Archeologische waarden

Dorpensingel

Het plangebied Dorpensingel ligt volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Lingewaard (vastgesteld 30 september 2021) in een gebied met verschillende verwachtingswaarden. Het tracédeel waar de Dorpensingel is voorzien (gemeentegrens tot aansluiting Zandsestraat) heeft een hoge (oranje) en middelhoge verwachtingswaarde (geel).



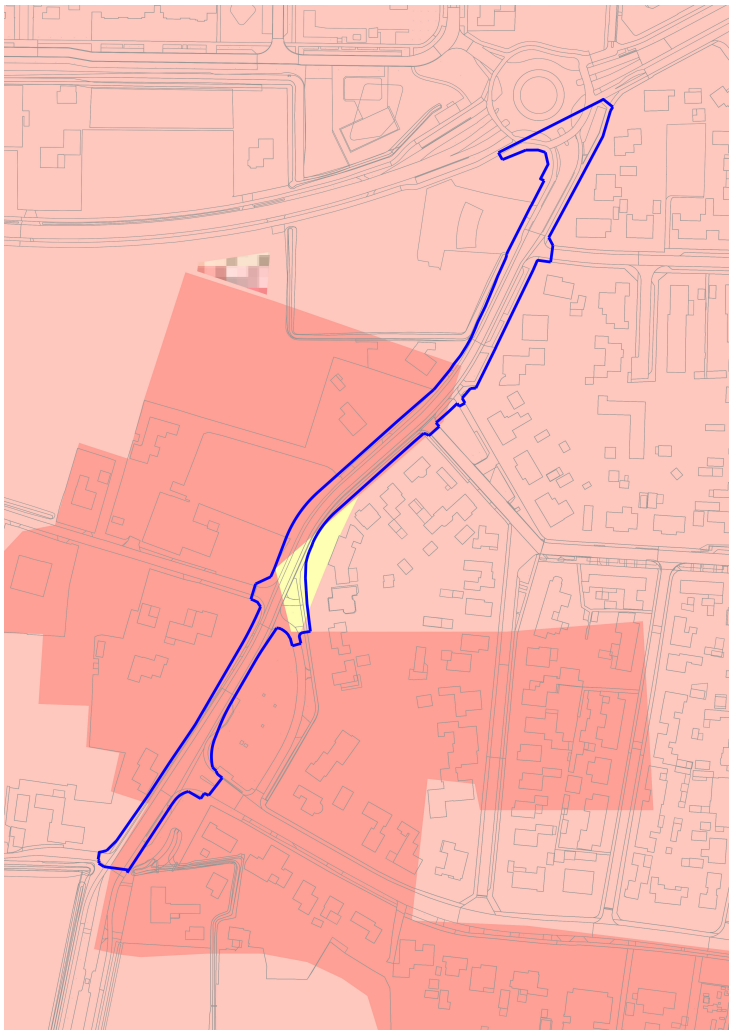
kaart: uitsnede archeologische beleidskaart ter hoogte van het tracé van de Dorpensingel

Aan het gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde is een ondergrens verbonden waarbij archeologisch onderzoek noodzakelijk wordt. Deze grenzen bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 200 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat. Hiervoor is de dubbelbestemming Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen.

Voor het gebied met de middelhoge archeologische verwachtingswaarde gelden andere ondergrenzen. Deze grenzen bedragen een oppervlak van tenminste 1000 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat. Hiervoor is de gebiedsaanduiding wetgevingszone - middelhoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen.

Vossenhol

Het tracédeel waar de bestaande weg (Vossenhol/Zandsestraat) moet worden aangepast is deels aangegeven als terrein van archeologisch belang (rood) en deels voorzien van een hoge verwachtingswaarde (oranje) en een middelhoge verwachtingswaarde (geel).



kaart: uitsnede archeologische beleidskaart ter hoogte van Vossenhol

Voor het terrein van archeologisch belang (historische dorpskern, oude woongrond en overige terreinen van archeologisch belang) geldt een ondergrens waarbij archeologische onderzoek noodzakelijk is voor werkzaamheden is dat deze een oppervlak hebben van tenminste 50 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat. Hiervoor is de dubbelbestemming Waarde - terrein van archeologisch belang opgenomen.

Aan het gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde is een ondergrens verbonden waarbij archeologisch onderzoek noodzakelijk wordt. Deze grenzen bedragen voor de geplande ingreep een oppervlak van tenminste 200 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat. Hiervoor is de dubbelbestemming Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen.

Voor het gebied met de middelhoge archeologische verwachtingswaarde gelden andere ondergrenzen. Deze grenzen bedragen een oppervlak van tenminste 1000 m² en een verstoring of bodemingreep die dieper dan 30 cm gaat. Hiervoor is de gebiedsaanduiding wetgevingszone - middelhoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen.

4.5 Cultuurhistorie

4.5.1 Beleid

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. Het geeft identiteit en kwaliteit aan een gebied. Om deze redenen heeft het rijk de beleidslijn ingezet om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van het afwegingskader bij het opstellen van bestemmingsplannen. Deze beleidslijn is verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009 en heeft geleid tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) sinds 1 januari 2012. Met het gewijzigde Bro zijn gemeenten wettelijk verplicht cultuurhistorie deel uit te laten maken van het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het rijk vraagt hiermee aan gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectafwijkingsbesluiten en beheersverordeningen gebouwen, objecten en structuren met cultuurhistorische waarde te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en in het bestemmingsplan te verankeren.

De Erfgoedwet vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermde stadsgezichten. Voor het wijzigen en slopen van rijksmonumenten is een omgevingsvergunning nodig.

Gemeentelijk beleid

Cultuurhistorischewaardenkaart (2013)

Mede naar aanleiding van de hiervoor genoemde wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft de gemeente door RAAP Archeologisch Adviesbureau een cultuurhistorische waardenkaart met bijbehorende beleidsadviezen (2013) laten opstellen. De inventarisatiekaart en waarderingskaart zijn vastgesteld beleid; de beleidskaart is niet vastgesteld maar vormt wel een richtsnoer voor beleid.

Erfgoedverordening (2019)

De aanwijzing en bescherming van gemeentelijke monumenten en gemeentelijke beschermde stads- en dorpsgezichten geschiedt op basis van de gemeentelijke erfgoedverordening uit 2019. Afhankelijk van de beschermingsvorm is voor wijziging, verbouw en sloop al dan niet een 'Omgevingsvergunning voor de activiteit monumenten' nodig.

4.5.2 Cultuurhistorischewaarden

Cultuurhistorischewaarden Dorpensingel

In het gebied waarin de Dorpensingel wordt aangelegd is het historische kavelpatroon alleen op hoofdlijnen nog aanwezig. Ook de huidige verkaveling wordt echter nog altijd gekenmerkt door relatief grote blokvormige kavels en min of meer haaks op elkaar staande structuren met op diverse plaatsen kavelgrensbeplanting. Door het gebied lopen enkele historische wegen - Zwarteweg, Woerdsestraat en Zandsestraat - waarvan het huidige beloop dateert van voor 1830. Het gebied heeft afgezien van de daarin gelegen boomgaarden en kavelgrensbeplanting vanouds een relatief open karakter.
Binnen de directe invloedssfeer van het tracé van de Dorpensingel bevindt zich het rijksmonument boerderij De Kleine Lucht (Zandsestraat 24 in Bemmel), gelegen ter hoogte van de markante knik in de Zandsestraat nabij de (beoogde) aansluiting van het tracé van de Dorpensingel op de Zandsestraat. Deze vermoedelijk 17^{e}-eeuwse boerderij vormt met de daarbij gelegen historische perenboomgaard en bosje een ensemble van zeer hoge cultuurhistorische waarde.



Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Lingewaard met de globale locatie van het plangebied en directe omgeving (blauw omlijnd) en daarbinnen onder meer de Woerdsestraat en Zandsestraat als geïnventariseerde historische infrastructuur van voor 1832 (rode lijnen) en het rijksmonument De Kleine Lucht (rode driehoek)

Gevolgen aanleg Dorpensingel

Wanneer bij het ontwerp van het tracé van de Dorpensingel bij de kruisingen met de Zwarteweg en Woerdsestraat en bij de aansluiting op de Zandsestraat het doorgaande karakter van deze drie oude wegen wordt gerespecteerd en bij de verdere inpassing van het tracé rekening wordt gehouden met de relatieve openheid van het landschap is er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bezwaar tegen de aanleg van de Dorpensingel.

Het waardevolle ensemble bestaande uit de boerderij De Kleine Lucht en de bijbehorende boomgaard en bosje wordt gerespecteerd door het tracé van de Dorpensingel op ruime afstand daarom heen te leggen. Het tracé volgt verder zoveel mogelijk de (richting van de) bestaande kavelgrenzen en sluit daarmee aan op de blokvormige structuur en hoofdrichting van de verkaveling van het gebied. Het tracé doorsnijdt twee historische wegen in het gebied - de Zwarteweg en de Woerdsestraat - waarvan het beloop niet wordt gewijzigd.

Cultuurhistorischewaarden Vossenhol

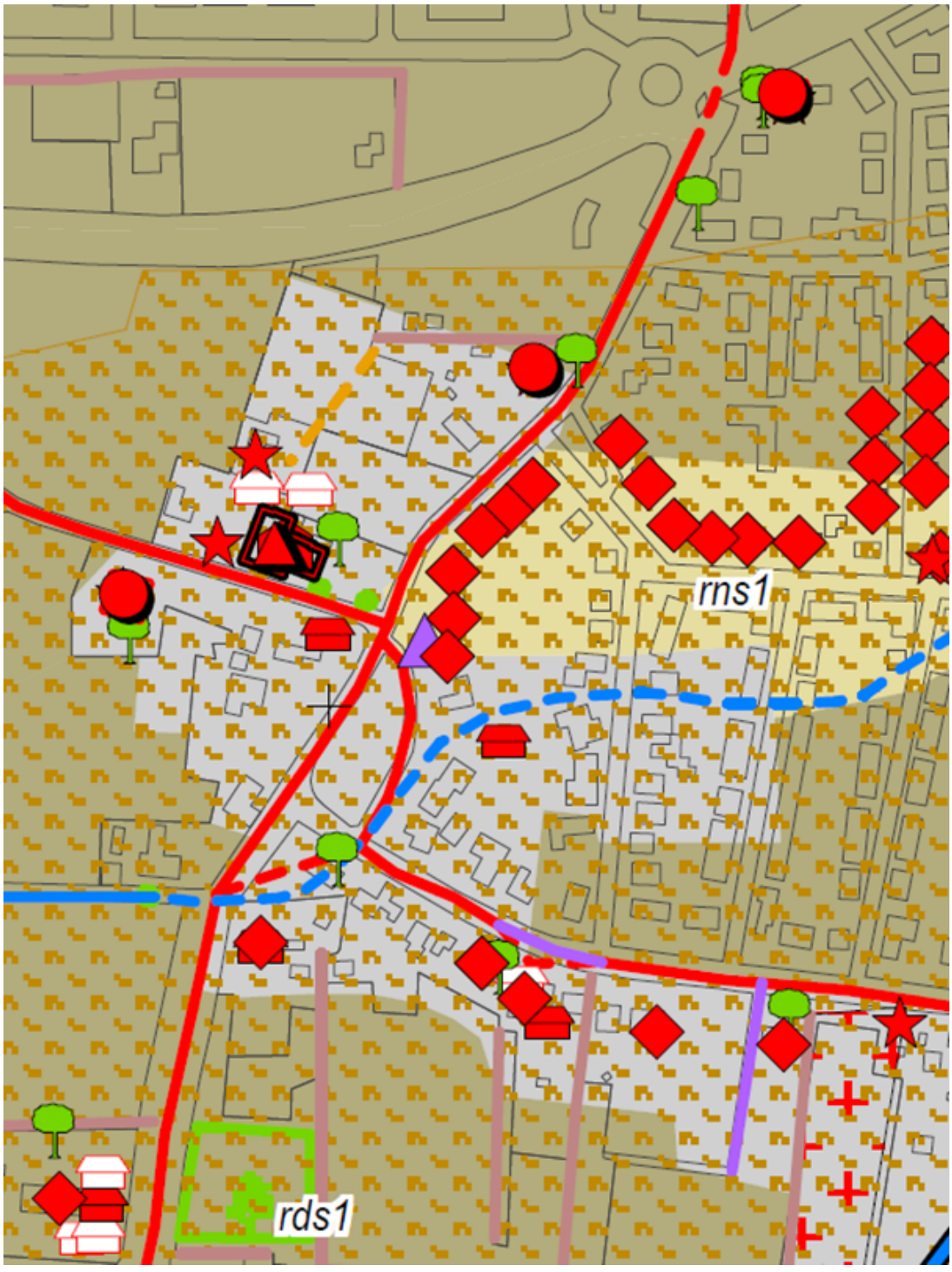
De route Vossenhol, in het zuiden overgaand in de Zandsestraat, is een oude verbindingsweg tussen Bemmel en de zuidelijker gelegen buurschappen De Pas, 't Zand, Vossepels en naar Doornik en Lent. Aan de westzijde staan woningen en (voormalige) boerderijen op ruime kavels met daartussen nog enkele doorzichten naar het daarachter gelegen open agrarisch gebied. De merendeels onverharde, groene berm aan deze zijde draagt bij aan het dorpse karakter. Tot de waardevolle historische bebouwing aan deze zijde behoren onder meer de herenboerderij "Strijdhagen" op de hoek met de Ressensestraat (Ressensestraat 2, rijksmonument) en het woonhuis "Everona" uit het begin van de 20e eeuw (Vossenhol 20, gemeentelijk monument) met daarbij een monumentale boom.

Ook aan de oostzijde bestaat de bebouwing vrijwel uitsluitend uit vrijstaande panden, waaronder diverse karakteristieke woningen uit de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog, maar veel dichter opeen gebouwd dan de bebouwing aan de westzijde. Daar waar de Teselaar aantakt op het Vossenhol ligt vanouds een door wegen omsloten groengebied in de vorm van een met bomen beplante grasstrook. Omstreeks 1960 kreeg de Teselaar een rechte aansluiting op het Vossenhol waardoor de groenstrook sindsdien door de Teselaar in twee afzonderlijke stroken wordt verdeeld.

Het Vossenhol is (als historische route) opgenomen op de hiervoor genoemde cultuurhistorische

waardenkaart van de gemeente Lingewaard (2013), net als de hiervoor genoemde beschermde monumenten en de voor de wederopbouwperiode karakteristieke bebouwing aan de oostzijde, de waardevolle bomen bij "Everona" en "Strijdhagen".

De oude open, met enkele verspreide bomen beplante, grasstroken bij de aantakking van de Teselaar zijn weliswaar niet opgenomen op de waardenkaart, maar toch van zekere cultuurhistorische waarde vanwege de ouderdom en de huidige inrichting die ook aansluit bij de manier waarop tijdens de Wederopbouwperiode groenstroken werden ingericht. In deze groenstrook staat een beeld dat ook op de waardenkaart is opgenomen.



Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Lingewaard met daarop langs het

Vossenhol-Zandsestraat onder meer de geïnventariseerde historische infrastructuur van voor 1832 (rode lijnen), waardevolle bomen, rijksmonumenten (rode driehoeken), gemeentelijke monumenten (rode cirkels), wederopbouwarchitectuur (rode ruiten) en een beeld (blauwe driehoek).

Gevolgen herinrichting Vossenhol

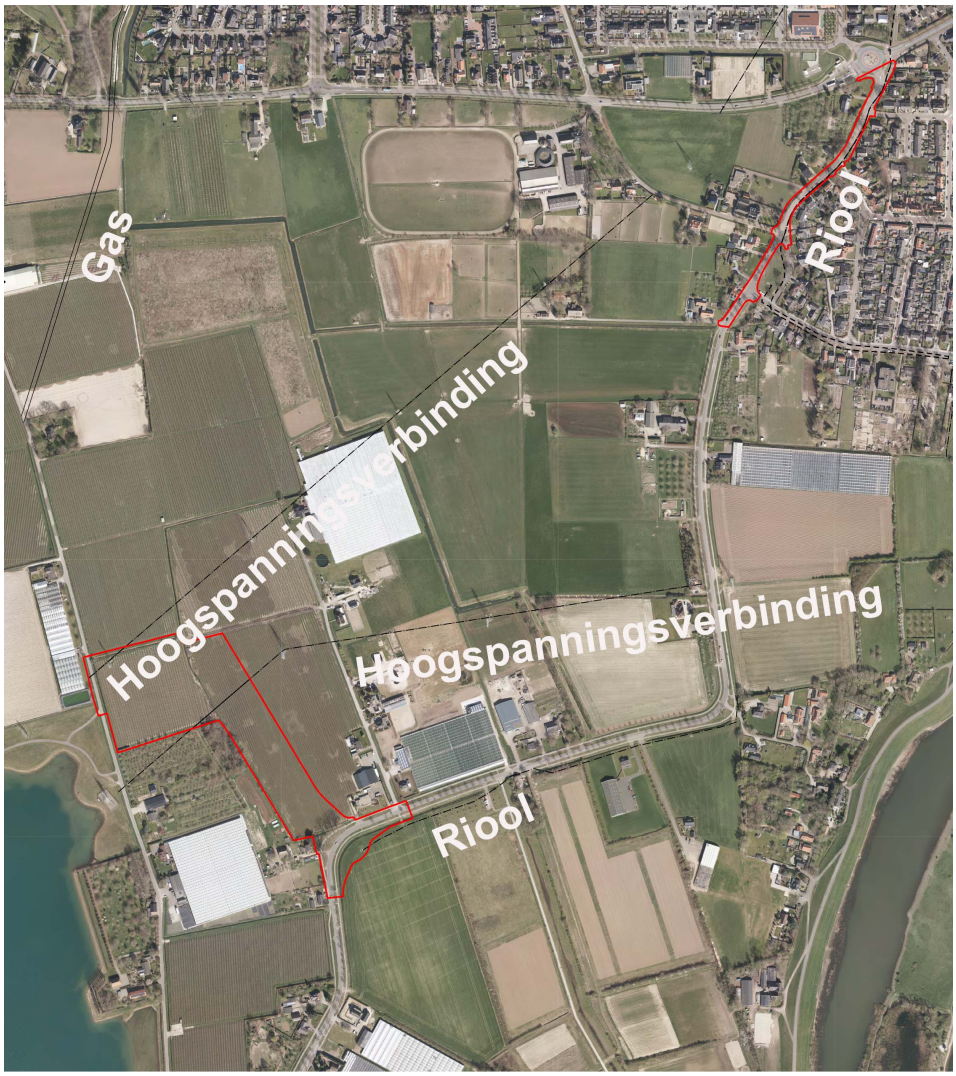
De herinrichting van het Vossenhol en het aangrenzende deel van de Zandsestraat heeft geen directe consequenties voor de daaraan gelegen, al dan niet beschermde, waardevolle bebouwing. De waardevolle boom bij "Everona" blijft gehandhaafd. In het nieuwe dwarsprofiel blijft aan de westzijde ruimte voor een berm die, wanneer deze zoveel mogelijk het karakter houdt van een informele grasstrook, zal blijven bijdragen aan het dorpse karakter.

Langs de oostzijde wordt het fietspad door de groenstroken aan weerszijden van de aantakking van de Teselaar op het Vossenhol geleid, waarbij alle bestaande bomen gehandhaafd blijven. Wanneer het fietspad zo onopvallend mogelijk wordt ingepast in deze groenstroken is hiertegen vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bezwaar. Het beeld krijgt als gevolg van de aanleg van het fietspad een nieuwe locatie, ook hiertegen is vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bezwaar.

4.6 Kabels, leidingen en explosieven

Kabels en leidingen

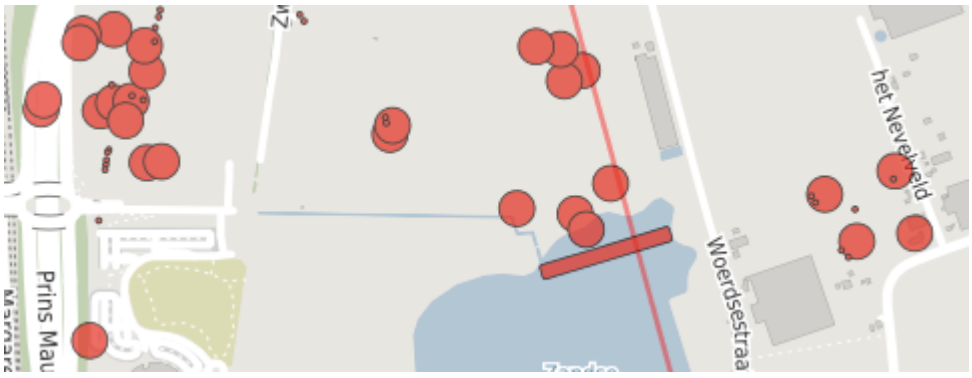
Dit gedeelte van de Dorpensingel kruist een bovengrondse hoogspanningsverbinding. Deze leiding zal door het opnemen van een dubbelbestemming beschermd worden.



kaart: kabels en leidingen in en nabij plangebied (plangebied is met rode lijn aangegeven)

Opsporen Conventionele Explosieven

Het plangebied (zowel het tracé van de Dorpensingel als het Vossenhol) is verdacht voor geschutsmunitie (gehele plangebied) en dumpmunitie (in verband met geschutsopstellingen en munitiedepots in het plangebied). Voor zowel geschutsmunitie als dumpmunitie hanteren we een diepte van 2,5 meter beneden maaiveld. Dit betekent dat bij werkzaamheden tot een diepte van 2,5 meter beneden maaiveld de bodem onderzocht moet worden op ontplofbare oorlogsresten.



kaart: verdachte locaties op dumpmunitie (tracé Dorpensingel)

Op basis van deze gegevens wordt geadviseerd om de werkzaamheden die plaatsvinden in na de oorlog ongeroerde grond in het gedeelte van het plangebied dat nog niet onderzocht is, voorafgaand of tijdens de werkzaamheden te laten onderzoeken op ontpofbare oorlogsresten.

Ook voor zover er gedeeltelijk in onderzochte en vrijgegeven gebied gaat worden gewerkt wil overigens niet zeggen dat het risico op ontplofbare oorlogsresten daar nul is. Daarbij geldt dan dat tijdens een toolbox meeting voorafgaand aan de werkzaamheden ter plekke het protocol toevalsvondsten besproken dient te worden. Wordt er tijdens werkzaamheden een verdacht object aangetroffen, leg dan de werkzaamheden stil, evacueer de aanwezigen en bel dan de politie. Zij bepalen vervolgens (eventueel in overleg met de EODD) eventuele vervolgstappen. Het is de verantwoording van de initiatiefnemer/opdrachtgever (in het kader van Arbowetgeving) om aan bovenstaande adviezen gevolg te geven.

Hoofdstuk 5 Milieu

5.1 Bedrijven

In deze verantwoording zal de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten worden getoetst aan de ruimtelijk relevante milieuaspecten waaronder geluid, geur, stof en gevaar. Uitgangspunt hierbij is de systematiek van de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Daarnaast wordt getoetst of kan worden voldaan aan de goede ruimtelijke ordening waarbij uitgangspunt is dat sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat met het zoveel als mogelijk in stand houden van bestaande rechten van bedrijven. Deze afweging is breder dan alleen het toepassen van de VNG publicatie en betreft ook de afweging van mogelijke hinder van bijvoorbeeld licht, spuitzones, elektromagnetische velden, etc.

Het project Dorpensingel leidt niet tot een andere verhouding tussen aanwezige bedrijven en de aanwezige woningen in de directe omgeving van het plangebied. Er worden immers geen nieuwe bedrijven of woningen toegestaan met het plan. Er zijn geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

5.2 Bodem

Het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, waaronder de bodem. Ook moet inzicht bestaan over de uitvoerbaarheid van het plan. Bodemverontreiniging kan hierop van invloed zijn. Daarom beoordelen wij de bodemkwaliteit in relatie tot het bestemmingsplan.

Dorpensingel

Het tracé van de Dorpensingel kent een agrarisch gebruik. De terreinen zijn wisselend in gebruik geweest als bouwland, weiland en/of boomgaarden. In de directe nabijheid zijn enkele kassen aanwezig. Uit historisch onderzoek blijkt dat het tracé van de Dorpensingel niet verdacht wordt van bodemverontreiniging. Verhoogde gehalten aan bestrijdingsmiddelen in boomgaarden vormt veelal geen belemmering voor het gewenste gebruik. Er bevinden zich in het plangebied geen bodemverontreinigingen waarvoor een saneringsnoodzaak bestaat op grond van de wet bodembescherming.

In de directe omgeving komen licht verhoogde waarden aan bestrijdingsmiddelen (DDD/DDT/DDE), zware metalen en PAK voor. De gemeten waarden in de directe omgeving vormen geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

Vossenhol

Het tracé van Vossenhol is momenteel in gebruik als infrastructuur, tuin en openbaar groen. Uit het historisch onderzoek blijkt dat het tracé van Vossenhol niet verdacht wordt op bodemverontreiniging. Er bevinden in het plangebied geen bodemverontreinigingen waarvoor een saneringsnoodzaak bestaat op grond van de Wet bodembescherming. Ook zijn geen verdachte (voormalige) bedrijfsactiviteiten bekend. Vossenhol 49 en 61-63 komen voor in het ondergrondse tankenbestand van de gemeente Lingewaard. Aan de noordzijde van het locatie zijn in de periode 2006-2014 diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. In 2006 heeft een calamiteit plaatsgevonden en is een sanering uitgevoerd. De provincie Gelderland heeft ingestemd met de uitgevoerde sanering. Aan de zuidzijde van het tracé is een bodemonderzoek uitgevoerd en een saneringsplan opgesteld in verband met de aanleg van een bergbezinkbassin.

Actualisatie bodemonderzoeken

Zodra voldoende duidelijkheid bestaat over de definitieve tracékeuze wordt de bodem milieukundig onderzocht volgens de NEN 5740 en NEN 5707. De toplaag van de voormalige boomgaarden zal specifiek onderzocht worden op bestrijdingsmiddelen. Ter plaatse van gedempte sloten en deels verharde landbouwpaden zal onderzocht worden op asbest. In de planexploitatie is rekening gehouden

met de kosten voor eventuele bodemsanering.

5.3 Geluid

Het bestemmingsplan Dorpensingel maakt de aanleg van de Dorpensingel en een rotonde in de Zandsestraat ter hoogte van Zandsestraat 20 en 22 mogelijk. Hier zal de nieuw aan te leggen Dorpensingel aansluiten op de Zandsestraat. Verder maakt het bestemmingsplan de herinrichting van het Vossenhol mogelijk.

Zoals de Wet geluidhinder voorschrijft is akoestisch onderzoek gedaan om de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg en de herinrichting van de bestaande wegen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting door de nieuw aan te leggen Dorpensingel maximaal 47 dB bedraagt. Geluidsbelastingen tot en met 48 dB zijn zondermeer toegestaan en er zijn dus geen akoestische belemmeringen om de nieuwe weg aan te leggen (Bijlage 5: Dorpensingel N325-Bemmel; akoestisch onderzoek wegverkeer voor de verbindingsweg vanaf de N325 naar Bemmel, DGMR, 17 december 2021).

De aanleg van de rotonde Zandsestraat zorgt bij de omliggende woningen voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. Hetzelfde geldt voor de woningen aan het Vossenhol. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen.

Bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de toepassing van SMA NL5 op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is ca. 1,5 dB steller dan standaard dicht asfaltbeton. Dit stillere asfalt is minder geschikt voor rotondes en kruisingen, daarom is hier gekozen voor standaard asfalt.

Op het deel van de Zandsestraat dat niet wordt aangepast neemt de geluidsbelasting met maximaal 2 dB toe. Omdat hier geen fysieke wijzigingen plaatsvinden is er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie. Er hoeven dus geen geluidwerende maatregelen te worden getroffen aan deze weg. Als het wegdek aan vervanging toe is dan kan een stiller wegdek worden toegepast om de geluidsbelasting te verlagen, maar dat is geen wettelijke verplichting.

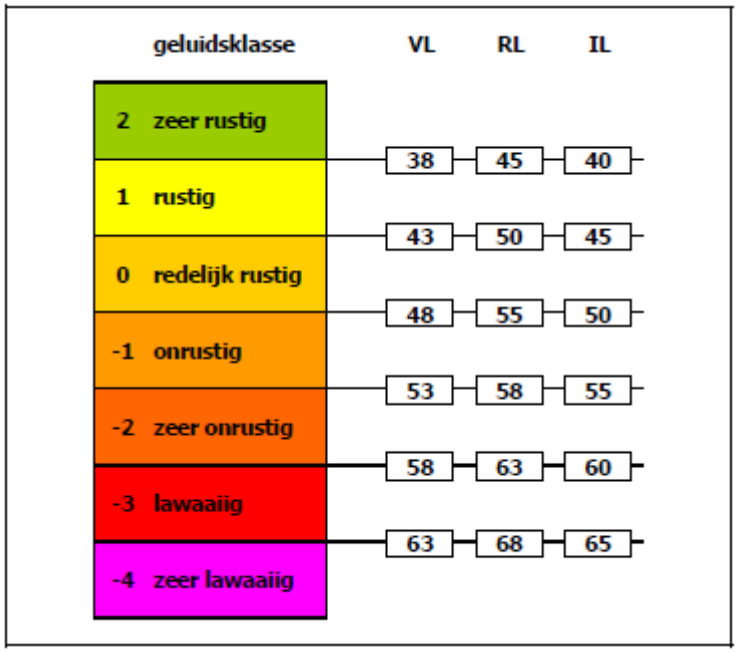
Nota geluidsbeleid Lingewaard

Gemeente Lingewaard heeft sinds februari 2007 geluidsbeleid waarin per geluidbron en per gebiedstype ambities zijn vastgelegd. Deze ambities gelden voor nieuwe situaties zoals de aanleg van een nieuwe weg of de nieuwbouw van woningen. In het geluidsbeleid staat ook dat de ambities voor bestaande situaties vaak niet haalbaar zijn van wege de korte afstand tot de drukkere doorgaande wegen.

Gemeente Lingewaard hanteert de volgende ambities voor wegverkeerslawaai:

gebiedstyperingen Lingewaard	geluidsklasse (ambitie)	geluidsklasse (bovengrens)
	weg- en railverkeer	
Uiterwaarden/natuurfuncties	rustig	rustig
Buitengebied	rustig	redelijk rustig
Buitengebied/glastuinbouw	rustig	redelijk rustig
Buitengebied/recreatie-functie	redelijk rustig	redelijk rustig
Woonwijken	redelijk rustig	zeer onrustig
		lawaaiig
Dorpscentrum	onrustig	lawaaiig
Bedrijventerreinen	onrustig	lawaaiig
Industrieterreinen	onrustig	lawaaiig

Tabel: ambitietabel wegverkeerslawaai



Tabel: geluidsniveaus vertaald in geluidsklassen (VL: verkeerslawaai, RL: railverkeerslawaai, IL: industrielawaai)

5.4 Luchtkwaliteit

Bij toetsing van een ruimtelijk plan op luchtkwaliteit moet conform regelgeving gelet worden op de volgende 2 aspecten:

a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.
b. Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteiteisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, fijn stof (PM_{10}), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden over het algemeen alleen overschrijdingen geconstateerd voor de stoffen NO_2 en PM_{10}. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen. De grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} uit de Wet luchtkwaliteit zijn weergegeven in onderstaande tabel. De regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteitseisen is verder uitgewerkt in AMvB's en Ministeriële regelingen. Bij het faciliteren van ruimtelijke plannen moet volgens de Nederlandse wetgeving de verandering van de luchtkwaliteit door het plan worden getoetst.

Getalsmatig kan de normering voor NO_2 en PM_{10} als volgt weergegeven worden:

	norm	**ingangsdatum**
Jaargemiddelde grenswaarde NO_2	40 ug/m^3	1-1-2015
Jaargemiddelde grenswaarde PM_{10}	40 ug/m^3	1-6-2011
Daggemiddelde grenswaarde PM_{10}	max. 35 dagen/jaar >50 ug/m^3	1-6-2011

Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project

verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft (Wm artikel 5.16.1.b.1°), of;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert (Wm artikel 5.16.1.b.2°). De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO2 en/of PM10, of;
- de ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL (Wm artikel 5.16.1.d), of;
- er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat blootstelling aan $PM_{2,5}$ schadelijker is dan blootstelling aan PM_{10}. De kleinere deeltjes van $PM_{2,5}$ dringen dieper in de longen door (WHO, 2006; Brunekreef en Forsberg, 2005). In de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit zijn daarom sinds 2008 grens- en richtwaarden voor $PM_{2,5}$ opgenomen. Voor $PM_{2,5}$ geldt een Europese grenswaarde van 25 µg/m^3 voor het jaargemiddelde. De WHO beschouwt deze grenswaarde als interimdoelstelling op weg naar een advieswaarde van 10 µg/m³ (WHO, 2006).

Wat betreft de bijdrage van een plan aan de luchtkwaliteit is het Besluit Niet In Betekenende Mate Bijdragen (Luchtkwaliteitseisen) van belang, die gelijk met de wetswijziging van kracht is geworden. Plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5.

De gemeenten Nijmegen en Lingewaard hebben voor het plan een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat de komst van Dorpensingel ruim inpasbaar is binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en geen overschrijdingen van de richtwaarden van het WHO in 2034 overschrijdt. In 2024 is nog sprake van een kleine overschrijding van deze advieswaarde voor PM2,5 in zowel de autonome als beoogde situatie. De Dorpensingel zelf is daarop zeer beperkt van invloed (Bijlage 6: Onderzoek Luchtkwaliteit bestemmingsplan Dorpensingel, gemeente Nijmegen, 15 juli 2021).

Daarnaast zal de luchtkwaliteit in gemeente Nijmegen verder worden verbeterd door de maatregelen die zijn afgesproken in het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit heeft ook een positieve invloed op de gemeente Lingewaard.

Hiermee kan beargumenteerd worden dat de gevolgen voor de leefomgeving acceptabel zijn.

Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit

Op 16 januari 2009 is het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" in werking getreden. Met deze amvb wordt de bouw van zogenaamde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Het besluit heeft als doel het beschermen van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), met name kinderen, ouderen en zieken. Over gemeentelijke wegen zegt het besluit niets en is derhalve geen beperking voor het plan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden dus niet als gevoelige bestemming gezien.

Langs het nieuwe deel van het traject en het bestaande deel van de route zijn woningen gelegen. Woningen zijn volgens de bovenstaande redenering geen gevoelige objecten maar verdienen uiteraard wel bescherming. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is zoals bovenstaand is beschreven gebleken dat de realisatie van de Dorpensingel de leefkwaliteit langs de route nauwelijks aantast en de verdergaande verlaging van de luchtkwaliteitsconcentraties niet in de weg staat.

Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen zich gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een soort vervolg op het eerdere Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarin het Rijk, de provincies en gemeenten inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en

maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

De volgende doelen en ambities zijn afgesproken in het SLA:

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.
4. Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord en voor het bereiken van het doel.

5.5 Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Tevens wordt het plangebied beoordeeld op risicovolle transportroutes volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en buisleiding risico's volgens het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden.
Met het plangebied worden geen nieuwe kwetsbare objecten geïntroduceerd en ook geen nieuwe risicobronnen. Er is dus geen enkel effect op de risico's in de omgeving. Uiteraard dient bij het aanleggen van de Dorpensingel rekening te worden gehouden met de daar aanwezige twee hogedruk aardgastransportleidingen. Deze leidingen liggen echter niet in het gedeelte van de Dorpensingel dat binnen de gemeente Lingewaard valt.

5.6 M.e.r.-beoordeling

In de aanmeldnotitie in het kader van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is beoordeeld of ten opzichte van de autonome situatie confrom het MER Waalsprog (significante) negatieve milieueffecten zijn te verwachten als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Dorpensingel (Bijlage 7: Herziening MER-beoordeling Dorpensingel, Nijmegen, HaskoningDHV, 8 maart 2022).

In de autonome situatie is als gevolg van al voorziene ruimtelijke ontwikkelingen sprake van een flinke verkeerstoename. De aanleg en het gebruik van de Dorpensingel leidt tot verschuiving in de verkeerstoename op relvante en onderzochte wegen maar dit effect is per saldo als neutraal beoordeeld.

Ook op het gebied van luchtkwaliteit, stikstofdepositie en geur, geluid, water en ecologie zijn er ten opzichte van de autonome situatie in het MER Waalsprong geen significante negatieve miliieueffecten. Ten aanzien van luchtkwaliteit, stikstofdepositie en geur geldt dit omdat reeds was voorzien in de verkeerstoename en het milieueffect als gevolg daarvan. Ten aanzien van water en ecologie geldt dit met inachtneming van het waterhuishoudkundig plan respectievelijk de mitigerende maatregelen.

Onder verwijzing naar het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de gelet op de deelconclusies in de aanmeldnotitie, kan worden geconcludeerd dat de milieueffecten als gevolg van de aanleg en het gebruiik van de Dorpensingel binnen de gehanteerde bandbreedte in het MER Waalsprong blijven, waardoor dat MER nog steeds ten grondslag kan liggen aan beide bestemmingsplannen die die aanleg en dat gebruik mogelijk maken.

5.7 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Duurzaamheidsagenda en ambities

Gemeente Lingewaard heeft de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Energiebesparing en duurzame energie staan hierbij centraal. Voor de korte en middellange termijn volgt Lingewaard het Nationale SER Energieakkoord en gaat voor 14% duurzame energieopwekking in 2020, 16% duurzame energieopwekking in 2023 en 1,5% energiebesparing per jaar. Het duurzaamheidsbeleid is opgebouwd rond vier hoofdonderwerpen:

- duurzame energieproductie;
- energiebesparing;
- duurzame organisatie;
- natuurbehoud & biodiversiteit.

Ambities duurzaam GWW

Duurzaamheid is een van de uitgangspunten van het Lingewaardse inkoopbeleid. Duurzaamheidscriteria worden concreet en transparant meegenomen in alle aanbestedingstrajecten, door principes toe te passen zoals 'Total Costs of Ownership', EMVI gunningscriteria (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) en 'Social Return'.

Zestien gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen hebben de uitgangspunten van de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 onderschreven en hebben aangegeven gezamenlijk op te willen trekken om de ambities te realiseren.

Met deze Green Deal willen de ondertekenende partijen bijdragen aan het behalen van de nationale beleidsdoelen op het vlak van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI), Circulaire Economie, Klimaatadaptatie en Klimaat en Energie. De nationale beleidsambitie is dat de Nederlandse economie in 2050 circulair is. Het Kabinet heeft daarbij de ambitie om in 2030 50% minder gebruik te maken van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen). Voor klimaat en energie is de ambitie voor 2020 een reductie van de CO_2-emissies van 20% ten opzichte van 1990 en in 2030 een 40% reductie ten opzichte van 1990. Voor klimaatadaptatie heeft Nederland zich ten doel gesteld per 2020 klimaatbestendig en waterrobuust te handelen.

Daarnaast kunnen nog meer maatregelen worden genomen die bijdragen aan een circulaire economie, vermindering van CO_2-uitstoot en klimaatadaptatie. Denk bijvoorbeeld aan:

- het leveren van een lagere MKI voor de te leveren producten (zoals asfalt en beton);
- meer circulariteit voor de te leveren producten (zoals beton en asfalt);
- minder verharding en meer groen. Dit is goed voor het klimaat en afkoppelen van regenwater;
- regenwaterfiltratie in de berm (en niet in het riool);
- duurzaam groen met voldoende ondergrondse ruimte voor bomen, dus bomen planten in open grond ipv in verhardingen;
- hergebruiken van materialen van binnen en buiten de gemeente;
- gesloten grondbalans;
- gebruik maken van het ambitieweb, zie https://www.duurzaamgww.nl/ambitieweb;
- vervoer, transport en verwerken met minder CO_2 uitstoot (zoals elektrisch uitvoeren).

Hoofdstuk 6 Plansystematiek en juridische vormgeving

6.1 Algemeen

Opzet bestemmingsplan

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen, welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de overgangsregels), is voorgeschreven in het Bro.

Het (juridische deel van het) bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de (plan)regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding visualiseert de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van de aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking: de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en wordt ingegaan op het plangebied en de gewenste ontwikkelingen.

Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen

Voor het opstellen van bestemmingsplannen wordt gebruik gemaakt van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) waarin landelijke standaarden voor planregels en verbeelding zijn geformuleerd. De standaardisatie maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op een vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Het bestemmingsplan is zowel in analoge als digitale vorm opgesteld. Bij interpretatieverschillen heeft het digitale bestemmingsplan voorrang.

6.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit inleidende regels (waar wordt ingegaan op de begrippen en wijze van meten), de bestemmingsregels (waar de bestemmingen en dubbelbestemmingen worden beschreven), de algemene regels (waar de algemeen geldende regels staan) en de overgangs- en slotregels (met het overgangsrecht). In de SVBP 2012 is de indeling van de regels van het bestemmingsplan en de wijze waarop de planregels zijn opgebouwd aangegeven.

Inleidende regels

Bij de inleidende regels wordt ingegaan op de begrippen en de wijze van meten.

Bestemmingsregels

In dit bestemmingsplan komen de volgende enkelbestemmingen voor:

- Agrarisch-De Woerdt: voor de te realiseren hoogstamboomgaard langs de Dorpensingel;
- Groen: voor een groenstrook langs de Dorpensingel;
- Verkeer: voor de Dorpensingel en de landschappelijke inpassing;
- Water: voor de A-watergang bij de rotonde Dorpensingel-Zandsestraat;

Daarnaast komen de volgende dubbelbestemmingen voor:

- Leiding-Hoogspanningsverbinding: voor de bovengrondse hoogspanningsverbindingen bij de Dorpensingel;
- Leiding-Riool: voor de persleiding langs het Vossenhol;
- Waarde- hoge archeologische verwachtingswaarde: voor het tracé van de Dorpensingel en het zuidelijk deel van het Vossenhol;
- Waarde- zeer hoge archeologische verwachtingswaarde: voor het middenstuk van het Vossenhol;
- Waterstaat-Waterstaatkundige functie: voor een gedeelte van de duiker onder de Zandsestraat nabij de kruising met de Teselaar.

Algemene regels

De algemene regels in dit bestemmingsplan bestaan uit:

- een anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels: bouwwerken ten algemenen nutte;
- algemene afwijkingsregels;
- algemene aanduidingsregels: wetgevingszone-lage archeologische verwachtingswaarde voor een deel van de groenzone langs de Dorpensingel en het noordelijk deel van het Vossenhol.

Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel staat de officiële naam van dit bestemmingsplan.

Bijlagen bij de regels

In de bijlage bij de regels is het Inrichting- en beheerplan Dorpensingel opgenomen. Binnen de bestemming Verkeer is als voorwaardelijke verplichting opgenomen dat binnen 5 jaar na aanleg van de Dorpensingel het Inrichtings- en beheerplan Dorpensingel dient te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand te worden gehouden.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het gaat hier om een project dat deels op grondgebied van de gemeente Lingewaard en deels op grondgebied van de gemeente Nijmegen zal worden gerealiseerd. De gemeenten hoeven daarom geen exploitatieplan vast te stellen conform artikel 6.12, lid 1 Wro. Beide gemeenten hebben voor de investeringen een voorziening in hun begroting opgenomen. Daarnaast is er bij de provincie Gelderland een subsidie aangevraagd en toegekend. Tezamen vormt dit de dekking voor de investeringen. Daarom kan gesteld worden dat dit bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het concept bestemmingsplan is aan diverse instanties voorgelegd. De resultaten van dit vooroverleg en de reactie van de gemeente zijn in deze paragraaf opgenomen.

7.2.1 Provincie Gelderland

Overlegreactie

De provincie heeft aangegeven dat in het Lingewaardse deel van de Dorpensingel in de Groene Ontwikkelingszone ligt en daarover advies uitgebracht. De overlegreactie is opgenomen in Bijlage 8.

Beoordeling

In paragraaf 4.2.4 is een onderbouwing opgenomen voor de doorsnijding van de Groene Ontwikkelingszone. In de regels bij de bestemming Verkeer is de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat binnen 5 jaar na aanleg van de Dorpensingel het inrichtingsplan landschappelijke inpassing Dorpensingel en de flora- en faunamaatregelen Dorpensingel dienen te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand te worden gehouden. Daarmee is de aanleg van de Dorpensingel voldoende onderbouwd, worden de negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd.

7.2.2 Waterschap Rivierenland

Overlegreactie

De waterparagraaf is afgestemd met het Waterschap. Het Waterschap is akkoord met deze waterparagraaf.

Beoordeling

De waterparagraaf is opgenomen in paragraaf 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

7.2.3 GGD Gelderland-Midden en Zuid

Overlegreactie

Omdat het totale plangebied GGD-regio overschrijdend is, hebben de GGD'en Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid (teams Gezondheid en Milieu) een gezamenlijke reactie ingediend. De overlegreactie is opgenomen in Bijlage 9.

Beoordeling

Luchtverontreiniging

De beoogde situatie levert in de 2024 bij de ingebruikname van het nieuwe traject van de Dorpensingel een toename op van de NO2 concentraties. Deze toename ontstaat door het feit dat dit het nieuw aan te leggen deel van het traject is waar in de huidige situatie geen weg aanwezig is maar landbouwgrond. Er bevinden zich langs dit deel van de route geen huizen. In de toekomstige situatie worden nabij deze weg geen woningen en hoogbouw gerealiseerd. In 2034 is ter plaatse van het nieuwe deel sprake van een lagere toename. Deze toename zorgt niet voor een overschrijding van de wettelijke grenswaarden waardoor het plan Niet In Betekenende Mate (NIBM) is. Deze toename vindt dus ook niet plaats ter hoogte van bestaande woningen maar in open (agrarisch gebied) zonder woningen.

Aanvullend blijkt ook uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat ter hoogte van (bestaande) woningen de toe- en afname voor PM2,5 en roet (indicator stoffen) hetzelfde zijn.

In 2024 voldoen de concentraties PM10 in zowel de autonome als beoogde situatie aan de richtwaarde van de WHO. In 2024 voldoen de concentraties PM2,5 in zowel de autonome als de beoogde situatie bijna aan de advieswaarde. In 2034 wordt overal wel voldaan aan de richtwaarde van de WHO. Ook langs het nieuwe deel van de Dorpensingel zelf. Daarnaast is het zo dat door de verkeersremmende maatregelen op de Vossenpelsestraat een afname van de concentraties zal ontstaan waar veel (bestaande en nieuwe) woningen baat bij zullen hebben.

Al met al kan dan betoogd worden dat de negatieve effecten van de aanleg van de Dorpensingel ter plaatse van de bestaande woningen langs de route niet tot een significante verslechtering van de gezondheid zal leiden.

Geluid

We zijn het met de GGD eens dat een lage geluidsbelasting altijd beter is voor mens en dier. Maar diezelfde mensen willen ook zichzelf en goederen verplaatsen. Dat zorgt voor vervoersbewegingen met de daarbij behorende negatieve effecten op ons welzijn. Hoe korter de afstand tot de weg des te groter dit effect. Het Vossenhol, de Zandsestraat en de nieuw aan te leggen Dorpensingel zijn belangrijke ontsluitingswegen en het streven naar een geluidsbelasting van maximaal 50 dB bij bebouwing langs (hoofd)ontsluitingswegen is loffelijk maar onrealistisch. Als maximaal 50 dB wegverkeerslawaai de norm zou zijn dan blijft er maar één optie over: woningen slopen.

Geluidschermen bieden hier geen uitkomst omdat een groot deel van de woningen direct ontsloten is op de doorgaande weg en aaneengesloten schermen dus niet mogelijk zijn. Stiller wegdek wordt toegepast op de nieuwe en de te vernieuwen wegvakken, maar dit heeft een beperkt effect op de geluidsbelasting.

In het geluidrapport wordt inderdaad gesproken over een goed woon- en leefklimaat terwijl er sprake is van hoge tot zeer hoge geluidsbelastingen. Wij zijn het met de GGD eens dat deze formulering niet juist is. De geluidsbelastingen zijn hooguit wettelijk acceptabel. De tekst in het akoestisch onderzoek is hierop aangepast.

Bij de aanleg van nieuwe wegen en de herinrichting van bestaande wegen volgen we in eerste instantie de wettelijk eisen. Daarnaast hebben we ook gekeken naar het effect van verschillende maatregelen bij de wegvakken die wel in hetzelfde tracé liggen maar waar geen fysieke wijzigingen zijn gepland. Op het deel van de Zandsestraat tussen de rotonde en het Vossenhol zou een stiller wegdek de geluidsbelasting kunnen verlagen. Langs dit wegvak liggen 8 woningen met geluidsbelastingen van 49 tot 66 dB. Met stiller wegdek kan 1 à 2 dB geluid worden gereduceerd als ca. 700 strekkende meter asfalt worden vervangen. De kosten die hiermee gemoeid zijn staan niet in verhouding tot de geluidwinst, zeker omdat het huidige asfalt technisch gezien nog niet aan vervanging toe is. Het is veel logischer om stiller asfalt te combineren met groot onderhoud. Op termijn zal de geluidsbelasting bij deze 8 woningen dus wel afnemen, maar wanneer dat zal zijn is nu nog niet te zeggen.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe woningen mogelijk, het heeft dus geen zin om op te nemen dat nieuwe woningen een geluidluwe zijde moeten hebben en dat buitenruimten daaraan moeten liggen.

7.2.4 Gasunie

Overlegreactie

Op grond van de toetsing aan het huidige externe veiligheidsbeleid komt de Gasunie tot de conclusie dat het bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard voor de Gasunie niet relevant is. Er liggen geen gastransportleidingen binnen de contouren van het bestemmingsplan.

Beoordeling

De Gasunie heeft aangegeven dat het bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard voor de Gasunie niet relevant is. Deze reactie hoeft dan ook niet van een verdere beoordeling te worden voorzien.

7.2.5 Liander (Qirion)

Overlegreactie

Volgens het inrichtingsplan is via de weg of het fietspad dit opstijgpunt eenvoudig te benaderen, wat veiligheidsissues met zich mee brengt. Ook wordt gevraagd of de bomen ingetekend op het inrichtingsplan geen problemen geven met de reeds aanwezige bovengrondse 50kV-verbinding, welke vanaf het opstijgpunt richting transformatorstation Bemmel loopt. Gevraagd wordt om overleg om te kunnen beoordelen of de plannen ook (technisch) uitvoerbaar zijn zonder dat dit afbreuk doet aan het veilig en ongestoord functioneren van de 50kV-hoogspanningsverbinding.

Beoordeling

Inmiddels heeft afstemming met Liander (Qirion) plaatsgevonden. Liander heeft aangegeven dat de 50 kV-leiding op termijn (waarschijnlijk in 2025) buiten gebruik zal worden gesteld. In het inrichtingsplan is aangegeven dat de bomen onder de huidige 50 kV-leiding pas worden aangeplant tegen de tijd dat deze bovengrondse leiding wordt opgeheven. Langs het opstijgpunt ligt een bestaand voetpad. Deze situatie verandert niet. De palen van het opstijgpunt zijn met een hekje zijn afgeschermd. Langs de Dorpensingel wordt een fietspad aangelegd. Tussen het fietspad en het opstijgpunt wordt een sloot aangelegd waardoor het opstijgpunt vanuit deze kant niet eenvoudig te benaderen zal zijn. Het opstijgpunt valt buiten het plangebied zodat hiervoor in dit bestemmingsplan geen bestemming kan worden opgenomen. Voor de bovengrondse 50 kV-leiding zal de dubbelbestemming Leiding-Hoogspanningsverbinding worden opgenomen met een belemmeringenstrook van 17,5 meter aan weerszijden van de leiding.

7.2.6 Tennet

Overlegreactie

Binnen de grenzen van de bestemmingsplannen voor de Dorpensingel bevindt zich de gedeeltelijk bovengronds/ondergronds bevindende 150 kV-hoogspanningsverbinding Nijmegen-Zevenaar, welke bij mast 13 ondergronds gaat. Dit is een zogenaamd opstijgpunt, waarvoor in principe bij nieuwbouw van een hoogspanningsverbinding een enkelbestemming gevraagd wordt zodat op deze locatie geen andere ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt. Is de gemeente bereid om hiervoor een enkelbestemming op te nemen?

De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen met zich meebrengen voor het gebruik van de gronden. Hierbij zijn onder meer aspecten aan de orde waaronder de veiligheid van personen en goederen, de aan te houden veiligheidsafstanden, de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbindingen, de leveringszekerheid en de benodigde ruimte voor het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van de Dorpensingel en daarmee het Inrichtingsplan van zowel Lingewaard als Nijmegen voorziet Tennet

mogelijk knelpunten die Tennet graag met de gemeente wil bespreken. Dit om te kunnen beoordelen of de plannen ook (technisch) uitvoerbaar zijn zonder dat dit afbreuk doet aan het veilig en ongestoord functioneren van onze hoogspanningsverbinding. Tevens wordt een aanpassing van de regels van dubbelbestemmingen Leiding-Hoogspanningsverbinding en Leiding-Hoogspanning voorgesteld.

Plannen die zich geheel of gedeeltelijk binnen de belemmerde strook van de bovengrondse hoogspanningverbinding bevinden dienen door Tennet te worden getoetst aan de Europese norm NEN-EN 50341 (bovengrondse hoogspanningslijnen). Ook plannen die zich nabijheid van onze ondergrondse assets bevinden dienen doorTennet getoetst te worden in het kader van veiligheid en leveringszekerheid. Voor wat betreft de bovengrondse hoogspanningsverbinding gaat het om onze 150kV-hoogspanningsverbinding Nijmegen-Zevenaar. De belemmerde strook heeft op deze locatie een breedte van 22,50 meter aan weerszijden vanuit de hartlijn van de hoogspanningsverbinding. (totale breedte 45,00 meter).

Beoordeling

Inmiddels heeft afstemming met Tennet plaatsgevonden. Het opstijgpunt valt buiten het plangebied zodat hiervoor in dit bestemmingsplan geen bestemming kan worden opgenomen. De regels van de dubbelbestemming Leiding-Hoogspanningsverbinding zal met betrekking tot de omgevingsvergunningplichtige werken en werkzaamheden worden aangepast. De ondergrondse kabelverbinding valt niet in dit plangebied. Het inrichtingsplan voor de Dorpensingel is in zoverre aangepast dat binnen het tracé van de bovengrondse 150 kV-hoogspanningsverbinding een laagstamboomgaard in plaats van een hoogstamboomgaard wordt gerealiseerd. Wanneer werken of werkzaamheden binnen de belemmeringenzone van de bovengrondse hoogspanningsverbinding plaatsvinden, zal vooraf afstemming met Tennet en/of Liander plaatsvinden.

7.2.7 Veiligheidsregio Gelderland Midden (VRGM)

Overlegreactie

In de omgeving van het plangebied ligt een aardgastransportleiding daarbij kunnen de incidentscenario's als explosie en fakkelbrand optreden. De kans daarop is echter klein. Het plangebied ligt binnen de effectafstanden van de genoemde incidentscenario. Het plan leidt niet tot het vestigen van (zeer) kwetsbare groepen personen of activiteiten van bedrijven met gevaarlijke stoffen.

In het kader van de verantwoording groepsrisico's ziet de Veiligheidsregio geen aanleiding om u aanvullend te adviseren over de rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Als het gaat om de inrichting van de Dorpssingel wordt gedviseerd om bij de uitwerking rekening te houden met de bereikbaarheid (opkomsttijden) en bluswatervoorziening(en). Voor de uitgangspunten wordt verwezen naar de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van Brandweer.

Beoordeling

In paragraaf 5.5 is ingegaan op externe veiligheid. Aangegeven is dat bij het aanleggen van de Dorpensingel rekening dient te worden gehouden met de daar aanwezige twee hogedruk aardgastransportleidingen. Deze leidingen liggen echter niet in het gedeelte van de Dorpensingel dat binnen de gemeente Lingewaard valt.

7.2.8 Natuur en Milieufederatie Gelderland

Overlegreactie

De overlegreactie is opgenomen in Bijlage 10.

Beoordeling

In paragraaf 4.1 is ingegaan op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lingewaard. Aangegeven is dat de planontwikkelingen in de regio en de verdere mobiliteitstoename er toe zullen leiden dat de verkeersdruk op de wegen tussen Bemmel en Nijmegen gaat toenemen. De historische verbinding van Bemmel naar Lent en Nijmegen via de Vossenpelssestraat- Laauwikstraat is niet geschikt om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. Zo is de huidige weginrichting van het Vossenhol onvoldoende geschikt voor de functie van de weg voor het auto- en fietsverkeer en leidt de route op Nijmeegs grondgebied door het woongebied van Lent. De bereikbaarheid van Bemmel vanaf de A325 is hierdoor niet optimaal. Omdat de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zullen doorgaan is het te verwachten dat de verkeersintensiteiten de komende jaren zullen blijven toenemen. Daarom is het verbeteren van de bereikbaarheid van Bemmel vanaf de A325 een belangrijke doelstelling van de gemeente.

De eerste 1,5 meter langs de rijbanen zal worden ingezaaid met grasmengsel. De maaifrequentie komt voort uit verkeersveiligheid en is afhankelijk van de groeisterkte van het gewas. Er wordt zo min mogelijk gemaaid, de stroken direct langs de rijbaan naar verwachting max 3x per jaar.

In paragraaf 4.2.4 is ingegaan op de doosnijding van de Groene Ontwikkelingszone. Aangegeven is dat door de aanleg van de Dorpensingel sprake is van oppervlakteverlies, maar de oppervlakte aan waardevolle elementen ten behoeve van de landschaps- en natuurontwikkeling in kwaliteit en omvang significant toeneemt.

In het inrichtings- en beheerplan is aangegeven dat het beheer van de landschappelijke inpassing door de gemeente Nijmegen op Nijmeegs grondgebied wordt gedaan en de inrichting op Lingewaards grondgebied wordt beheerd door de gemeente Lingewaard. Een deel van het beheer zal naar verwachting worden ondergebracht bij gespecialiseerde derden. Het betreft hier in ieder geval de onderdelen met de hoogstamfruitbomen op Lingewaards grondgebied.

De beoogde percelen met hoogstamfruit zijn bestemd als “Agrarisch-de Woerdt”. Daarbij is aansluiting gezocht met de bestemming van de omliggende percelen. In afwijking van omliggende percelen is binnen deze bestemming in het plangebied concreet bepaald dat het perceel bestemd is voor hoogstamfruit en de omvorming van een laagstamboomgaard naar een halfopen habitat met hoogstambomen, struweel en kruidenrijk grasland.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard met identificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01 van de gemeente Lingewaard.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 archeologisch deskundige

de gemeentelijk (beleids)archeoloog of een andere door het College van Burgemeester en Wethouders aan te wijzen deskundige op het gebied van de archeologie.

1.6 archeologische waarden

Onder archeologische waarden kunnen worden verstaan:

- archeologische verwachtingswaarden;
- vastgestelde archeologische waarden of resten.

1.7 archeologische verwachtingswaarde

de kans op archeologische vondsten of informatie.

1.8 archeologisch onderzoek

onderzoek (bureauonderzoek en/of boren en/of geofysisch onderzoek en/of graven en/of begeleiden) verricht door een dienst, bedrijf of instelling beschikkend over een certificaat conform de Erfgoedwet.

1.9 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.10 bestaand

a. bestaande bouwwerken: een legaal bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning;
b. bestaand gebruik: het legale gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.11 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 bevoegd gezag

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning.

1.14 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.15 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.16 extensieve dagrecreatie

recreatief medegebruik van gronden zoals wandelen, paardrijden, fietsen, varen, kanoën, zwemmen en vissen, waarbij de recreatie geen specifiek beslag legt op de ruimte.

1.17 gebieden met een hoge archeologische verwachting

deze gebieden onderscheiden zich vanwege een hoge tot zeer hoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten.

1.18 gebieden van zeer grote archeologische waarde

voor deze gebieden staat het vast dat zich archeologische resten in de bodem bevinden.

1.19 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.20 hoogwaardig openbaar vervoer

een vorm van openbaar vervoer die gepositioneerd kan worden tussen de traditionele bus en trein, waarbij de nadruk ligt op het snel en betrouwbaar en comfortabel vervoeren van passagiers over vrijliggende HOV-infrastructuur.

1.21 nutsvoorziening

voorziening ten behoeve van productie, distributie, winning, opslag of zuivering van gas, water of elektriciteit.

1.22 omgevingsvergunning

vergunning voor activiteiten als genoemd in artikel 2.1 en 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.23 overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.24 verblijfsgebied

binnen de bestemming Verkeer gelegen gronden vooral bedoeld voor voetgangers en niet voor doorgaand verkeer.

1.25 wadi

voorziening voor de infiltratie van regenwater. Een wadi is een laagte waarin het regenwater zich kan verzamelen en in de bodem kan infiltreren.

1.26 werk

een werk, geen bouwwerk zijnde.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, lichtkoepels, dakkapellen, lucht- en liftkokers, (brand)trappen, zonnepanelen, andere technische ruimten en/of technische constructies en antennes.

2.2 peil

de plaats van waar in het kader van dit bestemmingsplan de hoogte wordt gemeten wordt als volgt bepaald:

a. voor bouwwerken boven het maaiveld, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een (al dan niet openbare) weg grenst: de plaats op de verbeelding aangeduid met "meetpunt peil" of in andere gevallen de hoogte van de kruin van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
b. voor bouwwerken boven het maaiveld, waarvan de hoofdtoegang niet onmiddellijk aan de hiervoor bedoelde weg grenst: de plaats op de verbeelding aangeduid met "meetpunt peil" of in andere gevallen de hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld ter plaatse van de hoofdtoegang;
c. voor bouwwerken onder het maaiveld, het peil van het bijbehorende bovengrondse hoofdgebouw;
d. voor drijvende bouwwerken: de waterlijn;
e. in de andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Bij het bepalen van de hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld blijven plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch - De Woerdt

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch - De Woerdt' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. hoogstamboomgaard;
b. de omvorming van een laagstamboomgaard naar een halfopen habitat met hoogstambomen, struweel en kruidenrijk grasland;
c. weiden;
d. behoud en/of herstel van de op deze gronden voorkomende, dan wel daaraan eigen landschaps- en natuurwaarden;
e. de ontwikkeling en het behoud van kleinschalige landschapselementen, waaronder houtwallen, windsingels, (gemengde) hagen, bomen en boomgroepen;
f. extensieve dagrecreatie met bijbehorende wegen en paden;
g. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
h. faunavoorzieningen, zoals: zitpalen, rasters, faunatunnels, ecoduikers, loopstroken en uitstapplaatsen bij kanalen;
i. bijbehorende voorzieningen, zoals: ontsluitingsvoorzieningen, groenvoorzieningen, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mag ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen en overkappingen ten behoeve van schuilgelegenheden en/of berging;
b. bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

3.2.2 Specifieke bouwregels

De in artikel 3.2.1 genoemde bouwwerken zijn toegestaan voor zover voldaan wordt aan de volgende regels:

a. de oppervlakte van gebouwen en/of overkappingen ten behoeve van schuilgelegenheden en/of berging mag niet meer bedragen dan 20 m^2. De bouwhoogte mag maximaal 5 meter en de goothoogte maximaal 3 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1 meter bedragen;
c. de bouwhoogte van palen en (licht)masten mag niet meer dan 10 meter bedragen. Reclamemasten zijn niet toegestaan;
d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval verstaan:

het gebruik van chemisch-synthetische bestrijdingsmiddelen.

3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.4.1 Omgevingsvergunningsplicht

Het is verboden op of in de in lid 3.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodem verlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het kappen van bomen en andere beplanting;

d. het aanleggen van waterpartijen of vergraven, verruimen of dempen van waterpartijen.

3.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 3.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

3.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 3.4.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover de landschaps- en natuurwaarden hierdoor niet onevenredig worden geschaad.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. bijbehorende voorzieningen zoals: speelvoorzieningen, in- en uitritten en fiets- en voetpaden;
c. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, overstortvijvers, rioolbuffers, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
d. faunavoorzieningen, zoals: zitpalen, rasters, faunatunnels, ecoduikers, loopstroken en uitstapplaatsen bij kanalen;
e. erfafscheidingen en geluidwerende voorzieningen, zoals geluidswallen en geluidsschermen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

4.2.2 Specifieke bouwregels

De in artikel 4.2.1 genoemde bouwwerken zijn toegestaan voor zover voldaan wordt aan de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van palen en (licht)masten mag niet meer dan 10 meter bedragen. Reclamemasten zijn niet toegestaan;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden ten behoeve van parkeren.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing, verkeerswegen (waaronder busbanen, fiets- en voetpaden), openbaar vervoer (waaronder hoogwaardig openbaar vervoer), kunstwerken (zoals bruggen en andere waterstaatkundige werken), parkeervoorzieningen en fietsenstallingen;
b. bijbehorende voorzieningen zoals groenvoorzieningen en taluds;
c. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
d. faunavoorzieningen, zoals.: zitpalen, rasters, faunatunnels, ecoduikers, loopstroken en uitstapplaatsen bij kanalen;
e. erfafscheidingen en geluidwerende voorzieningen, zoals geluidswallen en geluidsschermen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

5.2.2 Specifieke bouwregels

De in artikel 5.2.1 genoemde bouwwerken zijn toegestaan voor zover voldaan wordt aan de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van palen en (licht)masten mag niet meer dan 10 meter bedragen. Reclamemasten zijn niet toegestaan;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 voorwaardelijke verplichting

a. Binnen 5 jaar na aanleg van de Dorpensingel dient het Inrichtings- en beheerplan Dorpensingel zoals opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand te worden gehouden.
b. De aanleg van de Dorpensingel is alleen toegestaan indien de weg in zijn geheel wordt aangelegd (zowel gedeelte op grondgebied van de gemeente Nijmegen als gedeelte op grondgebied van de gemeente Lingewaard).

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. de waterhuishouding en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterbeheersing, waterafvoer en –berging, watergangen, waterlopen en waterpartijen alsmede voor taluds, oevers en onderhoudsstroken, kunstwerken, bruggen en andere waterstaatkundige werken en;
b. verkeer te water;
c. faunavoorzieningen, zoals: zitpalen, rasters, faunatunnels, ecoduikers, loopstroken en uitstapplaatsen bij kanalen;
d. bijbehorende voorzieningen, zoals groenvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde worden gebouwd.

6.2.2 Specifieke bouwregels

De in artikel 6.2.1 genoemde bouwwerken zijn toegestaan voor zover voldaan wordt aan de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van palen, (licht)masten mag niet meer dan 10 meter bedragen. Reclamemasten zijn niet toegestaan;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor aanleg, instandhouding en/of bescherming van een bovengrondse hoogspanningsverbinding.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen en overkappingen ten behoeve van (bouw)werken ten algemenen nutte zoals bedoeld in artikel 13.1 ;
b. bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

7.2.2 Specifieke bouwregels

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen, met dien verstande dat hoogspanningsmasten hoger mogen zijn.
b. op deze gronden mag ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen niet worden gebouwd, tenzij het gaat om (vervanging van) bestaande bouwwerken.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Afwijkingbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

lid 7.2.2 onder b voor bouwwerken ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen.

7.3.2 Toelaatbaarheid

Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien de belangen van de leiding(en) hierdoor niet worden geschaad.

7.3.3 Adviesprocedure voor afwijkingen

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 7.3.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten de belangen van de leiding(en) niet worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Omgevingsvergunningsplicht

Het is verboden op of in de in lid 7.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren:

a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen;
b. het wijzigen van maaiveld of weghoogte door ontgrondingswerkzaamheden of ophoging;
c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen;
d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
e. het aanbrengen en/of slopen van bovengrondse constructies, installaties, opstallen of apparatuur anders dan ten dienste van deze in lid 7.1 omschreven bestemming;
f. het aanleggen van wegen en parkeergelegenheden;
g. het aanleggen van zonneparken.

7.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 7.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
d. vallen onder de Wet Informatie-uitwisseling Boven- en Ondergrondse Netten.

7.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 7.4.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover de belangen van de leiding(en) hierdoor niet worden geschaad.

7.4.4 Adviesprocedure voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 7.4.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de uitvoering van de voorgenomen werken en werkzaamheden de belangen van de leiding(en) niet worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Artikel 8 Leiding - Riool

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor aanleg, instandhouding en/of bescherming van een rioolwatertransportleiding.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen en overkappingen ten behoeve van (bouw)werken ten algemenen nutte zoals bedoeld in artikel 13.1 ;
b. bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

8.2.2 Specifieke bouwregels

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen, met dien verstande dat palen en (licht)masten hoger mogen zijn.
b. op deze gronden mag ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen niet worden gebouwd, tenzij het gaat om (vervanging van) bestaande bouwwerken.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

lid 8.2.2 onder b voor bouwwerken ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen.

8.3.2 Toelaatbaarheid

Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien de belangen van de leiding(en) hierdoor niet worden geschaad.

8.3.3 Adviesprocedure voor afwijkingen

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 8.3.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten de belangen van de leiding(en) niet worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1 Omgevingsvergunningsplicht

Het is verboden op of in de in lid 8.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren:

a. het afgraven, ophogen en egaliseren van gronden;
b. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
c. het aanbrengen of rooien van diepwortelende beplantingen, het planten of kappen van bomen en het indrijven van voorwerpen in de grond;
d. het aanleggen en verharden van wegen, paden, parkeergelegenheden en andere oppervlakteverhardingen;
e. het aanleggen van rioleringen, leidingen of kabels anders dan ten behoeve van de bestemming;
f. het opslaan van zaken (waaronder begrepen afvalstoffen).

8.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 8.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

8.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 8.4.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover de belangen van de leiding(en) hierdoor niet worden geschaad.

8.4.4 Adviesprocedure voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 8.4.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de uitvoering van de voorgenomen werken en werkzaamheden de belangen van de leiding(en) niet worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Artikel 9 Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden (gebieden met een hoge archeologische verwachting).

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde worden gebouwd.

9.2.2 Specifieke bouwregels

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen, met dien verstande dat palen en (licht)masten hoger mogen zijn;
b. op deze gronden mag ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen niet worden gebouwd, tenzij aan een van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:
    1. er op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
    2. het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken: vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande fundering;
    3. het bouwplan is gesitueerd tot maximaal 3 meter uit de fundering van een bestaand gebouw;
    4. geen grondwerk wordt verricht dieper dan 0,30 meter onder maaiveld;
    5. het totaal bebouwd oppervlak van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen van het bouwperceel maximaal 200 m^2 bedraagt;
    6. het gaat om (vervanging van) bestaande bouwwerken.

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2.2 onder b voor bouwwerken ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen.

9.3.2 Toelaatbaarheid

Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

9.3.3 Adviesprocedure voor afwijkingen

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.3.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de omgevingsvergunning archeologische waarden (kunnen) worden aangetast en welke voorschriften, ter bescherming van de archeologische waarden, aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden. Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden zoals:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden, zoals: alternatieven voor heiwerk, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht;
b. tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 5.1 van de Erfgoedwet;
c. het begeleiden van de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning is verleend door een daarvoor aangewezen archeologisch deskundige;
d. het doen van nader archeologisch onderzoek.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.4.1 Werken en werkzaamheden

Het is verboden op of in de in lid 9.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren:

a. grondwerkzaamheden, waartoe worden gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren, het aanleggen van drainage en het verwijderen van bestaande funderingen;
b. het ophogen van de bodem met meer dan 1 meter;
c. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor-en pompputten;
d. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen,
e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en/of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
f. het verlagen van het waterpeil;
g. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
h. het omzetten van grasland in bouwland;
i. het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport-, energie-,of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

9.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 9.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken en werkzaamheden indien aan een van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

a. op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
b. de werken en werkzaamheden in de bodem niet dieper gaan dan 0,30 meter onder het maaiveld;
c. de oppervlakte van werken en werkzaamheden als bedoeld onder 9.4.1 onder d niet groter is dan 200 m^2;
d. de werken en werkzaamheden:
    1. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
    2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
    3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
    4. het archeologisch onderzoek betreffen.

9.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 9.4.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover op grond van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

9.4.4 Adviesprocedure voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 9.4.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de omgevingsvergunning archeologische waarden (kunnen) worden aangetast en welke voorschriften, ter bescherming van de archeologische waarden, aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden.

9.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van artikel 3.6, lid 1, onder a van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door:

a. de bestemming Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde als bedoeld in lid 9.1 geheel of gedeeltelijk te doen laten vervallen indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is

aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn en niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is;

b. de bestemming Waarde - terrein van archeologisch belang op te nemen indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat ter plaatse behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 10 Waarde - terrein van archeologisch belang

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - terrein van archeologisch belang aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor historische dorpskern, oude woongrond en overige terreinen van archeologisch belang.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming Waarde - terrein van archeologisch belang uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde worden gebouwd.

10.2.2 Specifieke bouwregels

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen, met dien verstande dat palen en (licht)masten hoger mogen zijn;
b. op deze gronden mag ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen niet worden gebouwd, tenzij aan een van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:
    1. op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
    2. het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken: vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande fundering;
    3. het bouwplan is gesitueerd tot maximaal 3 meter uit de fundering van een bestaand gebouw;
    4. geen grondwerk wordt verricht dieper dan 0,30 meter onder maaiveld;
    5. het totaal bebouwd oppervlak van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen van het bouwperceel maximaal 50 m^2 bedraagt;
    6. het gaat om (vervanging van) bestaande bouwwerken.

10.3 Afwijken van de bouwregels

10.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 10.2.2 onder b voor bouwwerken ten behoeve van de overige voor deze gronden geldende bestemmingen.

10.3.2 Toelaatbaarheid

Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

10.3.3 Adviesprocedure voor afwijkingen

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.3.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de omgevingsvergunning archeologische waarden (kunnen) worden aangetast, en welke voorschriften, ter bescherming van de archeologische waarden, aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden. Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden zoals:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden, zoals alternatieven voor heiwerk, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht;
b. tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 5.1 van de Erfgoedwet;
c. het begeleiden van de activiteiten waarvoor omgevingsvergunning is verleend door een daarvoor aangewezen archeologisch deskundige;
d. het doen van nader archeologisch onderzoek.

10.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.4.1 Werken en werkzaamheden

Het is verboden op of in de in lid 10.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren:

a. grondwerkzaamheden, waartoe worden gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren, het aanleggen van drainage en het verwijderen van bestaande funderingen;
b. het ophogen van de bodem met meer dan 1 meter;
c. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
d. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen,
e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en/of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
f. het verlagen van het waterpeil;
g. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
h. het omzetten van grasland in bouwland;
i. het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

10.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 10.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken en werkzaamheden indien aan een van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

a. op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
b. de werkzaamheden in de bodem niet dieper gaan dan 0,30 meter onder het maaiveld;
c. de oppervlakte van de werken en werkzaamheden als bedoeld onder 10.4.1 onder d niet groter is dan 50 m^2;
d. de werken en werkzaamheden:
    1. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
    2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
    3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
    4. het archeologisch onderzoek betreffen.

10.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 10.4.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover op grond van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

10.4.4 Adviesprocedure voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.4.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de omgevingsvergunning archeologische waarden (kunnen) worden aangetast en welke voorschriften, ter bescherming van de archeologische waarden, aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden.

10.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van artikel 3.6, lid 1, onder a van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door:

de bestemming Waarde - terrein van archeologisch belang als bedoeld in lid 10.1 geheel of gedeeltelijk te doen vervallen, indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de

betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn en niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is.

Artikel 11 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

11.1 Bestemmingsomschrijving

11.1.1 Algemeen

De voor ‘Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. waterberging;
b. waterhuishouding;
c. waterlopen en waterpartijen;
d. duikers;
e. waterkering met laag risiconiveau;
f. taluds, oevers en onderhoudsstroken;
g. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden.

11.1.2 Regels vanwege samenvallende bestemmingen

Al hetgeen in deze regels omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de bestemming ‘Waterstaat - Waterstaatkundige functie' is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien en voor zover zulks, gehoord de beheerder van de waterkering en/of waterloop, verenigbaar is met het belang van de waterkering en/of waterloop.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemene bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:

a. Ten behoeve van deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. De bouwhoogte hiervan bedraagt maximaal 2 m.
b. Er mag worden gebouwd ten behoeve van de onderliggende enkelbestemming.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 13 Algemene bouwregels

13.1 (Bouw)werken ten algemenen nutte

Het oprichten van bouwwerken ten algemenen nutte, zoals: transformatorhuisjes, schakelhuisjes, bemalingsinrichtingen, kabels en leidingen, straatmeubilair, infiltratievoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van koude- en warmteopslag, wachthuisjes voor verkeers- en parkeerdiensten en schuilgelegenheden, is binnen alle bestemmingen toegestaan, met dien verstande dat:

a. de inhoud van elk gebouw niet meer mag bedragen dan 50 m³;
b. de oppervlakte van elke overkapping niet meer mag bedragen dan 20 m²;
c. de goothoogte van gebouwen niet meer dan 3 meter mag bedragen en de bouwhoogte van gebouwen niet meer dan 5 meter mag bedragen;
d. de bouwhoogte van overkappingen niet meer dan 3 meter mag bedragen;
e. voor de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, de bouwregels van de geldende bestemming van toepassing zijn;
f. de regels van de dubbelbestemmingen en algemene aanduidingsregels onverkort van toepassing zijn.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.1 wetgevingzone - middelhoge archeologische verwachtingswaarde

14.1.1 Omgevingsvergunning voor omvangrijke bodemingrepen

Gronden gelegen ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - middelhoge archeologische verwachtingswaarde' hebben een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag op deze gronden bodemingrepen (zowel bouwen als werken en werkzaamheden) te doen of te laten uitvoeren met een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 1000 m^2 en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, tenzij op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Bij het bepalen van de gezamenlijke oppervlakte wordt gekeken naar de gronden in het plangebied die voor de ontwikkeling(en) in aanmerking komen.

14.1.2 Uitzonderingen

Het in lid 14.1.1 vervatte verbod geldt niet voor bestaande bouwwerken en voor werken en werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.
d. het archeologisch onderzoek betreffen.

14.1.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 14.1.1 zijn slechts toelaatbaar voor zover op grond van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat de archeologische waarden hierdoor niet onevenredig (kunnen) worden geschaad.

14.1.4 Adviesprocedure voor afwijkingen

Alvorens het bevoegd gezag beslist over een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 14.1.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of door het verlenen van de omgevingsvergunning archeologische waarden (kunnen) worden aangetast en welke voorschriften, ter bescherming van de archeologische waarden, aan de omgevingsvergunning moeten worden verbonden. Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden zoals:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden, zoals: alternatieven voor heiwerk, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht;
b. tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1 onder h van de Monumentenwet 1988;
c. het begeleiden van de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning is verleend door een daarvoor aangewezen archeologisch deskundige;
d. het doen van nader archeologisch onderzoek.

14.1.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van artikel 3.6, lid 1, onder a van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door:

a. de aanduiding "wetgevingzone - middelhoge archeologische verwachtingswaarde" als bedoeld in lid 14.1.1 geheel of gedeeltelijk te doen laten vervallen indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn en niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is;
b. de bestemming Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde of Waarde - terrein van archeologisch belang op te nemen indien op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat ter plaatse behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn dan wel er een hoge tot zeer hoge verwachting is op het aantreffen van archeologische resten.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van dit plan, voor zover het een in beperkte mate afwijking van de maatvoering betreft, noodzakelijk om het bouwwerk zodanig te laten aansluiten op een bestaande, legale situatie dat dit vanuit architectonisch en/of bouwkundig opzicht een verbetering is.

Artikel 16 Overige regels

16.1 Voorrangsregeling bestemmingen

Bij toepassing van de bestemmingen uit Hoofdstuk 2 geldt, indien op deze gronden een (enkelvoudige) bestemming samenvalt met een dubbelbestemming, primair het bepaalde met betrekking tot de dubbelbestemming.

Indien twee of meer dubbelbestemmingen samenvallen, dient de volgende prioriteitenvolgorde te worden aangehouden:

a. in de eerste plaats de planregels van artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding;
b. in de tweede plaats de planregels van artikel 8 Leiding - Riool;
c. in de derde plaats de planregels van artikel 11 Waterstaat - Waterstaatkundige functie;
d. in de vierde plaats de planregels van artikel 9 Waarde - hoge archeologische verwachtingswaarde;
e. in de vijfde plaats de planregels van artikel 10 Waarde - terrein van archeologisch belang.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

17.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

17.1.2 Afwijken bij omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel 17.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 17.1.1 met maximaal 10%.

17.1.3 Uitzonderingen

Artikel 17.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

17.2.1 Algemeen

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

17.2.2 Strijdig gebruik

a. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 17.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
b. Indien het gebruik, bedoeld in artikel 17.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

17.2.3 Uitzonderingen

Artikel 17.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Dorpensingel Lingewaard'.