



GEMEENTE BERKELLAND

Ruimtelijke onderbouwing

“Buitengebied, fietspad Wolinkweg-Industrieweg Neede (2015)”

Vastgesteld

Maart 2016



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

"BUITENGEBIED, FIETSPAD WOLINKWEG-INDUSTRIEWEG NEEDE (2015)"

Plannaam: Buitengebied, fietspad Wolinkweg-Industrieweg Neede (2015)
IMRO-nummer: NL.IMRO.1859.OVBGB20150021-0100
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning
Status: Vastgesteld (22 maart 2016)
Auteur: Ing. J.B.H. ter Avest



*Twentepoort Oost 16a
7609 RG ALMELO*

*t. 0546-45 44 66
e. info@bjz.nu
i. www.bjz.nu*

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	4
1.4	EISEN AAN EEN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	7
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE	8
2.1	HUIDIGE SITUATIE	8
2.2	GEWENSTE SITUATIE	9
HOOFDSTUK 3	INVENTARISATIE VAN HET GELDEND BELEID	14
3.1	RIJKSBELEID	14
3.2	PROVINCIAAL BELEID	15
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	17
HOOFDSTUK 4	ONDERZOEK EN UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	19
4.1	ALGEMEEN	19
4.2	GELUID	19
4.3	BODEMKWALITEIT	20
4.4	LUCHTKWALITEIT	21
4.5	EXTERNE VEILIGHEID	22
4.6	MILIEUZONERING	23
4.7	ECOLOGIE	24
4.8	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	27
4.9	WATERPARAGRAAF	29
HOOFDSTUK 5	ECONOMISCHE ASPECTEN	32
HOOFDSTUK 6	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	33
6.1	VOOROVERLEG	33
6.2	INSPRAAK	33
BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	34	
BIJLAGE 1:	'ONDERZOEK OMGEVINGSASPECTEN VERBREDING FIETSPAD EIBERGEN – NEEDE (TUSSEN WOLINKWEG IN EIBERGEN EN BEDRIJVENTERREIN IN NEEDE)'	34
BIJLAGE 2:	VERKENNEND BODEMONDERZOEK (NEN5740) EN VERKENNEND ONDERZOEK ASBEST IN PUIN (NEN5897)	34
BIJLAGE 3:	QUICKSCAN NATUURONDERZOEK	34

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

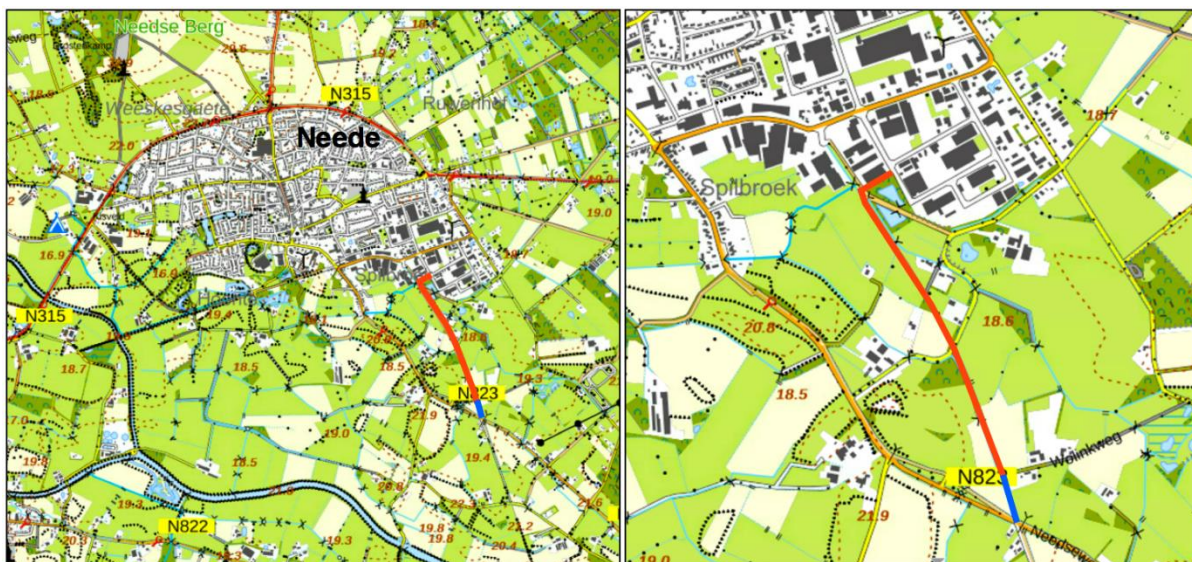
Voorname aanleiding voor de gewenste ontwikkeling is de realisatie van het onderwijsplein aan de Parallelweg 9 te Neede. Door de bebouwing op het perceel Parallelweg 9 geschikt te maken voor onderwijsdoeleinden ontstaat een "Onderwijsplein" waar de vmbo en de praktijkschool gevestigd zullen worden. De leerlingen zullen voor een groot deel met de fiets naar de school gaan. De leerlingen die vanuit Eibergen zullen komen gebruiken het voormalige spoortracé. Dit halfverharde fietspad is echter onvoldoende breed (nu 1,20 meter) en niet volledig verhard, waardoor er geen sprake is van een optimale en verkeersveilige situatie. Het pad wordt momenteel gebruikt door leerlingen van Neede naar Eibergen en woon-werkverkeer. Als de school in Neede gereed is moeten de leerlingen vanuit Eibergen naar Neede, omdat de school in Eibergen wordt opgeheven.

De gewenste ontwikkeling zoals vervat in voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de verbreding (van 1,20 meter naar 3 meter) en asfaltering van het huidige halfverharde fietspad tussen de Wolinkweg en de Industrieweg te Neede. De gewenste ontwikkeling is niet in overeenstemming met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen "Buitengebied Neede 1987" en "Neede, Bedrijventerreinen 2011".

Om de gewenste ontwikkeling te kunnen realiseren wordt middels een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid onder a, sub 3 afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Deze afwijking van het bestemmingsplan moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied bevindt zich tussen de Wolinkweg te Eibergen en Industrieweg te Neede. De Wolinkweg bevindt zich in het buitengebied, op circa 750 meter ten zuiden van de bebouwde kom van Neede. De Industrieweg ligt op het industrieterrein van Neede, dat zich aan de zuidoostzijde van de bebouwde kom van Neede bevindt. Het projectgebied is hierna weergegeven met de rode lijn. Het gedeelte met de blauwe lijn maakt ook onderdeel uit van het fietspad, maar wordt buiten voorliggende ruimtelijke onderbouwing gelaten. Dit gedeelte ligt namelijk in het Tracébesluit van de N18 en wordt planologisch via het Tracébesluit geregeld.



Afbeelding 1.1: Ligging van het projectgebied (Bron: Kadaster)

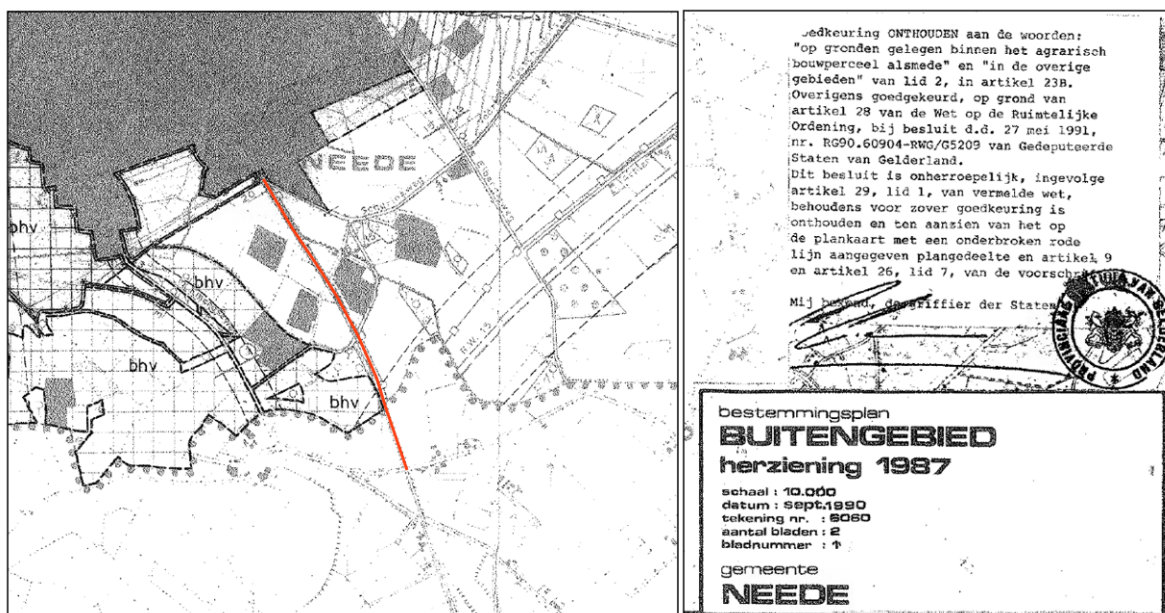
1.3.1 Algemeen

Het projectgebied bevindt zich binnen de begrenzing van een tweetal bestemmingsplannen, te weten "Buitengebied Neede 1987"¹ en het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Neede 2011". De twee bestemmingsplannen worden hierna separaat beschreven.

1.3.2 "Buitengebied Neede 1987"

1.3.2.1 Algemeen

Het bestemmingsplan "Buitengebied Neede 1987" is vastgesteld op 30 oktober 1990 en gedeeltelijk goedgekeurd op 27 mei 1991. Aan de gronden binnen het projectgebied is geen goedkeuring onthouden. In dit bestemmingsplan zijn de gronden ter plaatse van het te verbreden en te asfalteren fietspad bestemd tot 'spoorweg'. Een uitsnede van de plankaart behorende bij het bestemmingsplan "Buitengebied Neede 1987" is opgenomen in afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Buitengebied Neede 1987" (Bron: gemeente Berkelland)

1.3.2.2 Beschrijving bestemming

Gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor (spoor)wegen. Op gronden met de bestemming '(spoor)wegen' (Artikel 23) mogen uitsluitend andere-bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, zoals verwijsborden, lichtmasten, relais- en seininstallaties tot een maximale hoogte van 8 meter.

1.3.2.3 Strijdigheid

Bij de letterlijke beoordeling van de gebruiksmogelijkheden van dit (gedateerde) bestemmingsplan is gebleken dat de (aanleg)werkzaamheden ten behoeve van een fietspad strikt genomen niet passen binnen de huidige regeling, aangezien de bestemming enkel toeziet op (spoor)wegen. Een fietspad valt daar niet onder. Binnenplanse afwijkingsmogelijkheden zijn niet beschikbaar. Tevens is het niet mogelijk de kruimelgevallenregeling toe te passen. Daarom is gekozen om bij een omgevingsvergunning (conform artikel

¹ De Raad van State heeft op 27 augustus 2014 het bestemmingsplan "Buitengebied Berkelland 2012" geheel vernietigd, waardoor wordt teruggevallen op oude bestemmingsplannen.

2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid onder a, sub 3) af te wijken van het bestemmingsplan.

1.3.3 "Bedrijventerrein Neede 2011"

1.3.3.1 Algemeen

Op 26 februari 2013 heeft de gemeenteraad van Berkelland het bestemmingsplan "Neede, Bedrijventerreinen 2011" gewijzigd vastgesteld. Dit bestemmingsplan voor de bedrijventerreinen van Neede omvat de bedrijventerreinen Wheemergaarden en Russchemors. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd tot 'Groen', 'Waarde – Archeologische verwachting 3' en voor een klein deel voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Neede 2011" is opgenomen in afbeelding 1.3.



Afbeelding 1.3: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Bedrijventerrein Neede 2011" (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.3.3.2 Beschrijving bestemmingen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor groenvoorzieningen en kleinschalig gebruik voor agrarische doeleinden. Een en ander met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden, verblijfsgebied, paden en verhardingen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en doeleinden van openbaar nut.

De voor 'Waarde – Archeologische verwachting 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de naar verwachting aanwezige archeologische waarden in de bodem.

De voor 'Leiding – Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de in de strook gelegen leidingen en ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - gas' voor de aanleg en instandhouding van een gastransportleiding.

1.3.3.3 Strijdigheid

Nu het hoofdgebruik van het fietspad een infrastructurele voorziening betreft, wordt geconcludeerd dat dit hoofdgebruik niet passend is binnen de huidige bestemmingsomschrijving. Ook hiervoor geldt dat zowel binnenplanse als buitenplanse afwijkingsmogelijkheden ontoereikend zijn om de gewenste ontwikkeling planologisch mogelijk te maken.

1.4 Eisen aan een ruimtelijke onderbouwing

Een op artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3 Wabo gebaseerde zelfstandige instructie voor de inhoud en inrichting van deze ruimtelijke onderbouwing ontbreekt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) verklaart voor de inhoud van het besluit de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Bro van overeenkomstige toepassing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening en toont aan dat voorliggend project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hieronder is verwoord waaraan een ruimtelijke onderbouwing moet voldoen. In een goede ruimtelijke onderbouwing zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de gemaakte keuzen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding; Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.9;
3. de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 6;
4. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek; verwezen wordt naar de gehele ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat met alle relevante feiten en af te wegen belangen rekening is gehouden;
5. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken; het ontwerpbesluit wordt voor een ieder ter inzage gelegd. Er wordt gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen;
6. de inzichten over de economische uitvoerbaarheid van het plan; Verwezen wordt naar hoofdstuk 5.

Voor zover bij het project geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hierna volgende onderdelen zijn beschreven, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

7. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden; Verwezen wordt naar paragraaf 4.8.
8. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het besluit begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied; In hoofdstuk 4 is aandacht besteed aan deze relevante aspecten;
9. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het besluit zijn betrokken; het betreffende hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer heeft betrekking op luchtkwaliteitseisen. Dit wordt beschreven in paragraaf 4.4.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige en gewenste situatie .

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van Rijk, provincie Gelderland en de gemeente Berkelland beschreven.

In hoofdstuk 4 passeren alle relevante milieu- en omgevingsthema's de revue.

Hoofdstuk 5 gaat in op de juridische aspecten/planverantwoording, waarna in hoofdstuk 6 de economische uitvoerbaarheid van het project wordt beschreven.

Hoofdstuk 7 gaat tot slot in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Spoortracé Neede – Hellendoorn

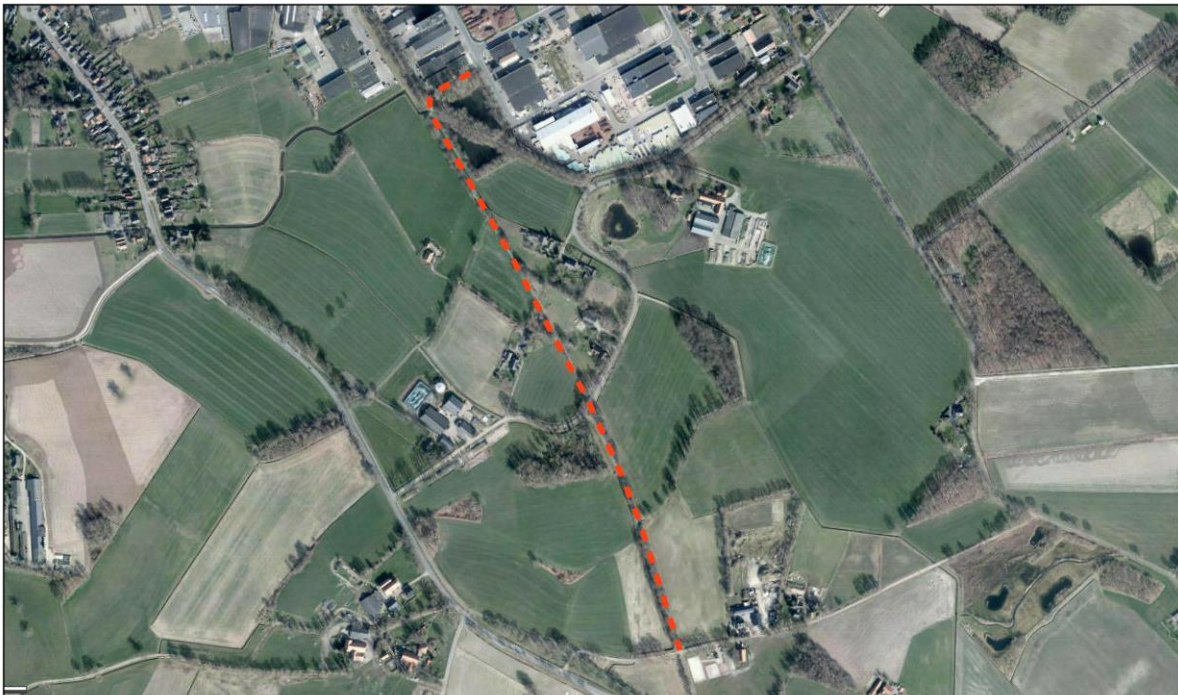
De spoorlijn Neede – Hellendoorn is een voormalige spoorverbinding tussen Neede, Rijssen, Nijverdal en Hellendoorn. De spoorlijn is aangelegd door de LMNH (Locaalspoorweg Maatschappij Neede-Hellendoorn) en werd geopend op 1 mei 1910. De exploitatie werd verzorgd door de HSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij). Op 15 januari 1935 werd de gehele spoorlijn wegens tegenvallende resultaten gesloten. Tot 1972 bleven delen van de spoorlijn (Neede – Noordijk en enkele aansluitingen) nog in gebruik voor goederenvervoer. Tegenwoordig is de gehele spoorlijn opgebroken.

2.1.2 Huidige situatie

Het tracé van het projectgebied bevindt zich tussen de Wolinkweg en de Industrieweg. Een belangrijke ruimtelijke structuurdrager in de omgeving van het projectgebied is Eibergseweg (N823). Deze bevindt zich ten westen van het projectgebied. Daarnaast is het voormalige tracé van de spoorbaan Neede – Hellendoorn nog steeds een duidelijk herkenbaar element in het landschap.

De functionele structuur van de omgeving van het projectgebied bestaat uit agrarische cultuurgronden, verspreid liggende solitaire woonpercelen, enkele agrarische bedrijven en bedrijventerrein (Wheemergaarden en Russchemors).

Het projectgebied zelf betreft een gebied met een lengte van circa 1 kilometer, dat na het opbreken van de voormalige spoorlijn in gebruik is genomen als halfverhard fietspad. Het fietspad heeft een breedte van circa 1,20 meter en wordt aan weerszijden begeleid door groenelementen en bomen. Het fietspad is onderdeel van de fietsroute Groenlo-Eibergen-Neede als bovenlokale fietsruggegraat (Gelders Netwerk). Het deel Groenlo-Neede is het laatste deel dat nog moet worden aangepast. Een luchtfoto en straatbeelden worden hierna weergegeven.



Afbeelding 2.1: Luchtfoto tracé projectgebied (Bron luchtfoto: Bing maps)



Afbeelding 2.2: Beelden huidige situatie projectgebied (Bron: Econsultancy)

2.2 Gewenste situatie

2.2.1 Achtergrond: realisatie Onderwijsplein

Voorname aanleiding voor de gewenste ontwikkeling is de realisatie van het onderwijsplein aan de Parallelweg 9 te Neede. Ter plaatse is een bedrijfsruimte vrij gekomen. Het voorheen aanwezige bedrijf is geconcentreerd in het bedrijfspand aan de overzijde van de weg. Het perceel Parallelweg 9 ligt direct naast de bestaande praktijkschool MaxX, Parallelweg 5. Door de bebouwing op het perceel Parallelweg 9 geschikt te maken voor onderwijsdoeleinden ontstaat een "Onderwijsplein" waar de vmbo en de praktijkschool gevestigd zullen worden. Door realisatie van het Onderwijsplein Neede wordt de toekomst van het voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (vmbo) veilig gesteld. Daarnaast is sprake van een bestaande hoofdfietsroute, die aansluit op het gedeelte dat in Eibergen al is gerealiseerd. Het deel in Eibergen is al 3 meter breed en geasfalteerd. Naast de leerlingen maakt ook woon-werkverkeer gebruik van het pad en wordt het toeristisch gebruikt.

2.2.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

De leerlingen gaan voor een groot deel met de fiets naar de school. Daarnaast zal een deel met het openbaar vervoer komen. Jongeren tussen de 12 en 17 jaar behoren tot de kwetsbare verkeersdeelnemers. Zij hebben een grotere kans dan gemiddeld om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Jongeren tussen de 12 en 17 zijn nog niet opgewassen tegen de dynamiek van het verkeer. Ze zijn kleiner dan een volwassene en worden gemakkelijk over het hoofd gezien. Ze vertonen onvoorspelbaar gedrag en hebben weinig aandacht voor de verkeersomgeving. Voor leerlingen is het belangrijk dat een fietsroute van huis naar school veilig en comfortabel is (Bron: factsheet kwetsbare verkeersdeelnemers fietsberaad).

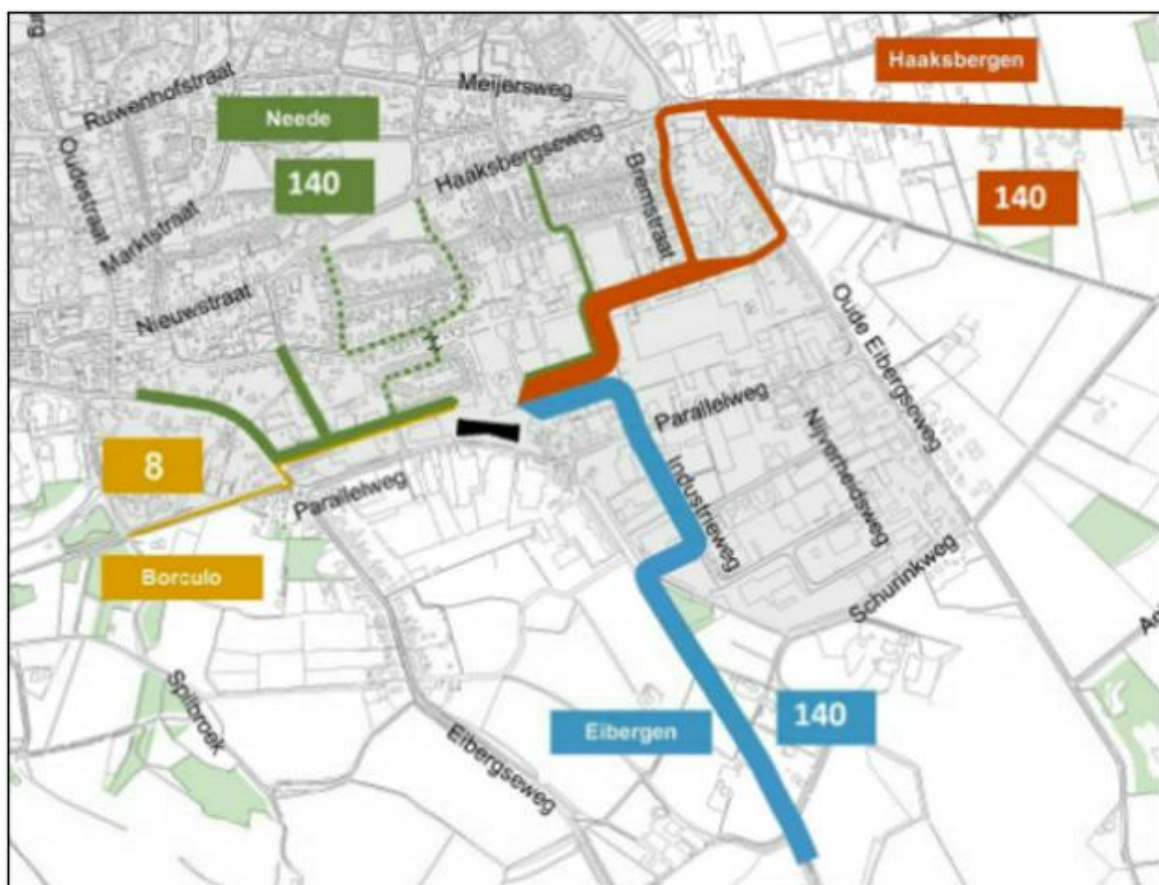
2.2.3 Analyse toekomstige verkeerssituatie

De leerlingen die les hebben op het Onderwijsplein komen hoofdzakelijk uit Neede, Eibergen en Haaksbergen. Gekeken is naar een zo veilig mogelijk route waarbij getracht wordt om het gebruik van de Parallelweg zo veel mogelijk te vermijden (ook gelet op de onoverzichtelijke bocht in die weg).

De routing van het fietsverkeer wordt (ter vermijding van de Parallelweg) gericht op de achterzijde van het gebouw. Daarvoor moeten aan de achterzijde toegangen worden gemaakt, één via de Handelsweg en één via de Wheemerstraat/Weemerhof. Aan de voorzijde wordt met een fysieke maatregel verhindert dat scholieren

vanaf die kant de fietsenstalling kunnen bereiken. Daardoor wordt voorkomen dat zij toch de Parallelweg gaan gebruiken als fietsroute. Fietsers vanuit Eibergen zullen het tracé over de voormalige spoorbaan gaan gebruiken. Om te voorkomen dat zij een gedeelte van de Parallelweg gaan gebruiken, zal er een nieuw stukje fietspad worden aangelegd in de groenstrook tussen het Laantje van Osterhaus en de Industrieweg. De leerlingen kunnen dan via de Industrieweg en Handelsweg de achteringang bereiken. In paragraaf 2.2.4 wordt nader ingegaan op de realisatie van het fietspad ter plaatse van de voormalige spoorbaan.

Onderstaande afbeelding 'Verwachte fietsers vanuit diverse richtingen' geeft een beeld van de verwachte aantallen fietsers vanuit de diverse richtingen. Naast de leerlingen maakt ook woon-werkverkeer gebruik van het pad en wordt het toeristisch gebruikt. Hierbij zijn de aangegeven aantallen enkelvoudig, dat wil zeggen dat deze aantallen fietsers in de ochtend naar school toe en in de middag vanaf de schoollocatie worden verwacht. Dat gebeurt groepsgevoels / gefaseerd vanwege wisselende lessen en dergelijke. Daarbij is het gebruik van bromfietsen verboden. Zoals eerder aangegeven gebruiken de leerlingen die vanuit Eibergen komen het voormalige spoortracé. Dit halfverharde fietspad is echter onvoldoende breed (nu 1,20 meter) en niet volledig verhard, waardoor er geen sprake is van een optimale en verkeersveilige situatie. Het is daarom gewenst om het fietspad te verbreden en geheel te verhard. Dit wordt beschreven in de volgende subparagraaf.



Afbeelding 2.3: Analyse verkeerssituatie (Bron: toelichting bestemmingsplan "Neede, Parallelweg 9, 2013")

2.2.4 Beschrijving ontwikkeling

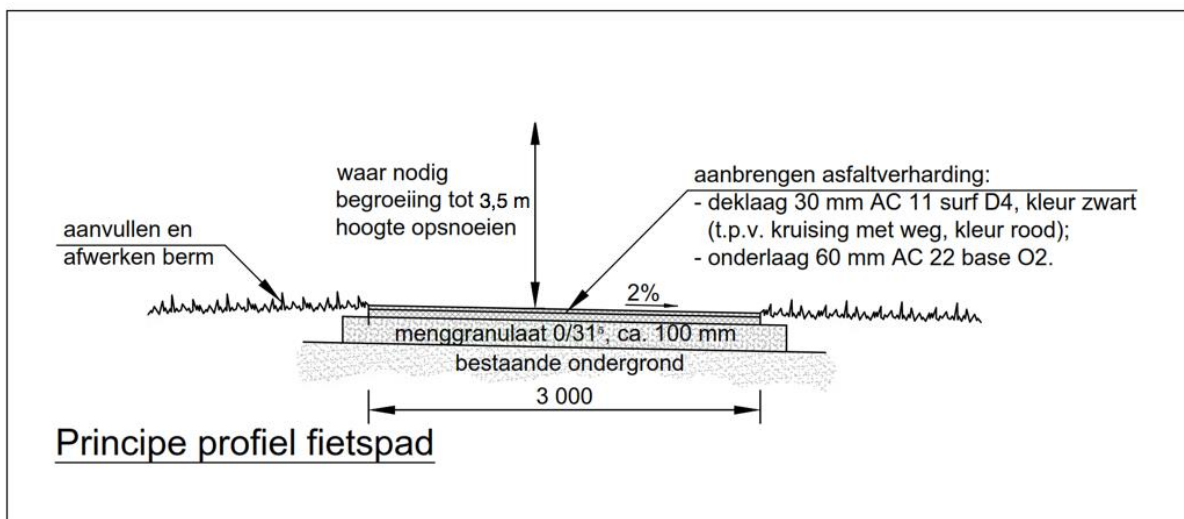
2.2.4.1 Algemeen

De gewenste ontwikkeling betreft het geheel verhard (asfalteren) en verbreden (van 1,20 meter naar 3 meter) van het fietspad tussen de Wolinkweg en de Industrieweg. Er is nu sprake van een halfverhard fietspad. Voor een optimale verkeerssituatie is een volledig verhard fietspad gewenst. Voor wat betreft de breedte wordt het volgende opgemerkt. Het fietspad is beoogd om fietsverkeer in twee richtingen af te wikkelen (Eibergen – Onderwijsplein en andersom).

Geconcludeerd wordt dat een volledig verhard fietspad met een breedte van 3 meter dient te worden aangelegd om de afwikkeling van fietsverkeer van leerlingen optimaal af te wikkelen in het kader van verkeersveiligheid en goede toegankelijkheid van het onderwijsplein. Op een aantal plekken dienen enkele bomen te worden verwijderd om de benodigde breedte te kunnen realiseren. Deze bomen zijn weergegeven in de rode kleur op afbeelding 2.5. Dat het verwijderen van deze bomen (en ook het opsnoeien van begroeiing) geen significante aantasting van ecologische waarden met zich meebrengt, is onderzocht in een flora- en faunaonderzoek (zie bijlage 2 in combinatie met paragraaf 4.7.3). Een weergave van het tracé en een doorsnede van het profiel zijn weergegeven op afbeelding 2.4. en 2.5.



Afbeelding 2.4: Weergave van de ontwikkeling (Bron: gemeente Berkelland)



Afbeelding 2.5: Doorsnede fietspad (Bron: gemeente Berkelland)

2.2.4.2 Verkeerstechnische aspecten

De fietsroute Groenlo-Eibergen-Neede is een vrijliggende hoofd fietsroute. De hoofdeisen voor zo'n hoofd fietsroute worden omschreven in de ontwerpwijzer fietsverkeer van de CROW (publicatie 230). Samengevat moet daarbij worden voldaan aan de volgende eisen:

- Er moet sprake zijn van samenhang. Dat wil zeggen, dat de route compleet moet zijn, geen "gaten" mag kennen en afgestemd moet zijn op de verplaatsbehoefte;

- De directheid van de route is van belang, zowel in afstand als in tijd.
- De route moet veilig zijn, dat wil zeggen zo min mogelijk conflicten met kruisend verkeer. Er moet sprake zijn van een herkenbare weginrichting en uniforme verkeerssituaties. De hoofdroute ziet er zoveel mogelijk het zelfde uit en verkeerssituaties zijn hetzelfde opgelost.
- Er dient sprake te zijn van comfort. Dat betekent: voorkomen van verkeersshinder, goede vindbaarheid van bestemmingen, het verloop van de route is duidelijk (en met zo min mogelijk moeite te berijden) en de verkeerssituaties zijn duidelijk.
- Daarnaast moet de route overzichtelijk zijn en is er sociale controle.

Het gedeelte van de hoofdfietsroute tussen Eibergen en Neede wordt gebruikt als schoolroute naar en van het onderwijsplein aan de Parallelweg in Neede. Een directe - veilige - route is daarbij van groot belang. Voorkomen moet worden dat kinderen alternatieve (minder veilige) routes gaan kiezen.

De hoofdfietsroute Groenlo-Eibergen-Neede is nu voor een deel veilig en comfortabel ingericht, n.l.:

- fietsers hebben voorrang als ze op de fietsbaan rijden
- de fietsbaan heeft tweerichtingsverkeer
- de fietsbaan is voldoende breed - 3 meter - om comfortabel naast elkaar te kunnen fietsen en elkaar ruim te kunnen passeren (CROW publicatie 230)
- zo min mogelijk hinder voor de fietsers, dus zo min mogelijk stoppen.

Alleen het gedeelte tussen de Needseweg en het industrieterrein Wheemergaarden in Neede is niet ingericht als doorgaande fietsroute. Daarvoor is een aanpassing noodzakelijk. De gemeente Berkelland vindt het noodzakelijk dat de verbinding wordt uitgevoerd in asfalt met een breedte van 3 meter. Dat profiel sluit dan naadloos aan op het goed ingerichte deel (richting EibergenGroenlo).

Op dit moment gaat het fietsverkeer van Eibergen naar Neede v.v. over meerdere routes. Door de opwaardering van dit laatste gedeelte wordt dit dé directe en snelle verbinding. Verwacht wordt dat er dagelijks tussen de 120 en 140 scholieren naar de school in Neede fietsen. Een grote meerderheid maakt gebruik van dit fietspad. Een meerderheid heeft ook het eerste uur les waardoor op normale lesdagen de spitsintensiteit rond de 140 tot 160 fietsers bedraagt. Daarnaast is er een groot (veiligheids)belang dat de scholieren deze route gebruiken (met de nieuwe doorsteek tussen het Laantje van Osterhaus en de Industrieweg). Hierdoor komen de scholieren op de 'meeste veilige manier bij de achteringang van het onderwijsgebouw en mijden zij de Parallelweg (ontsluitingsweg industrieterrein).

Door profielaanpassingen neemt de intensiteit toe. Niet alleen de scholieren maken gebruik van dit pad maar ook het woon- werkverkeer. Met deze aanpassingen wil de gemeente Berkelland een snelle aantrekkelijke verbinding realiseren. Ook voor toeristen heeft deze route een grote waarde, waarbij comfort en veiligheid belangrijk zijn. Zo kan er ook meer van het landschap worden genoten.

De genoemde alternatieve routes zijn onveiliger omdat er bijna altijd sprake is van menging van langzaam- en snelverkeer. Daarnaast maken die routes gebruik van de Parallelweg. Hiervoor is reeds uiteengezet hoe de gemeente denkt de meest veilige en kortste route voor met name de scholieren te realiseren, waardoor zij ook de Parallelweg zullen mijden.

2.2.4.3 Beplanting

De gemeente Berkelland is bereid om in overleg met de omwonenden aanvullende beplanting aan te brengen. In dat kader wordt gezien of er mogelijkheden zijn om het nieuwe pad wellicht nog wat te laten meanderen, mits gelegen binnen de huidige bestemming "spoorweg".

2.2.4.4 Verlichting

Verlichting is buiten de kom niet gebruikelijk. Enkele bewoners hebben aangegeven dat zij verlichting wenselijk vinden. De noodzaak van lichtpunten wordt nog bekeken.

2.2.4.5 Natuurlijke uitstraling – recreatieve waarde

De natuurlijke uitstraling van het pad wordt zo veel mogelijk gehandhaafd. Een enkele boom moet gekapt worden, zoals in het ontwerp ook al is aangegeven.

Voor het overige wordt het groen zoveel mogelijk gehandhaafd. Waar mogelijk (en door de buurt gewenst) is de gemeente bereid dit verder te versterken. Om in de winter ook gladheidsbestrijding mogelijk te maken, wordt het groen gesnoeid tot 3.5 meter.

HOOFDSTUK 3 INVENTARISATIE VAN HET GELDEND BELEID

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

3.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

3.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijn (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergiernetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de SVIR. In het Barro is concreet aangegeven welke nationale belangen geborgd worden in bestemmingsplannen en andere plannen van de overheden.

3.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.



Afbeelding 3.1: Ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Eerst moet worden bezien of de Ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is. Dat hangt af van de vraag of wordt voorzien in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'.

Stedelijke ontwikkeling

Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' wordt in Bro 1.1.1. als volgt gedefinieerd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

3.1.2 Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid

Het rijksbeleid laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. Het initiatief raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Wat betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt opgemerkt dat uit jurisprudentie (201400570/1/R6 & 201407302/1/R6) blijkt dat de aanleg van een weg (in dit geval een vergelijkbare infrastructurele voorziening in de vorm van een verbreed en verhard fietspad) niet als stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Het doorlopen van de ladder is in het kader van voorliggende ruimtelijke onderbouwing niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

3.2.1.1 Algemeen

De provincie Gelderland heeft een nieuwe integraal provinciaal beleidsplan, de Omgevingsvisie Gelderland. De Provinciale Staten van Gelderland heeft de Omgevingsvisie op 9 juli 2014 vastgesteld.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken. De doelen zijn:

- een duurzame economische structuurversterking;
- het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

Deze doelen versterken elkaar en kunnen niet los van elkaar gezien worden. Economische structuurversterking vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat is meer dan een goede bereikbaarheid en voldoende vestigingsmogelijkheden. Het betekent ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de unieke kwaliteiten van natuur, water en landschap in Gelderland. In deze Omgevingsvisie staat het 'fysieke' in de leefomgeving centraal. Tegelijk zit er een sterke 'sociale' component aan de opgaven voor sterke steden en een vitaal landelijk gebied.

3.2.1.2 Achterhoek

De Achterhoek is een regio met veel kwaliteiten en waarden:

- een mooi landschap;
- veel natuurschoon;
- mooie steden en dorpen;
- een grote onderlinge betrokkenheid (naoberschap);
- een hoge arbeidsmoraal;
- bescheidenheid.

3.2.1.3 Mobiliteit in de Achterhoek

De provincie is voor mobiliteit in de Achterhoek:

- verantwoordelijk voor het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en (snel)fietspaden in provinciaal beheer.
- pakt de negatieve effecten aan (voor lucht, geluid, natuur) van verkeer op wegen in provinciaal beheer.
- investeert in de bereikbaarheid van Doetinchem.
- houdt in de Achterhoek de voorzieningen toegankelijk door fysieke en digitale bereikbaarheid.
- verbindt de stedelijke netwerken in de directe omgeving (Arnhem-Nijmegen, Apeldoorn-Zutphen-Deventer, Twente en Duitsland).
- agendeert verbeteringen in de netwerken van gemeenten en het Rijk, bijvoorbeeld de doortrekking van de A15, kwaliteit van het spoor (met name Arnhem-Doetinchem-Winterswijk) en de vrijekruising van het spoor in Arnhem-Oost.
- ziet de verbindingen in en naar de steden als dragend netwerk van regionaal openbaar vervoer en ondersteunt het aanvullend openbaar vervoer voor het behoud van de basismobiliteit buiten het stedelijk gebied. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de participatiemogelijkheden van burgers.
- werkt samen met andere partijen op mobiliteitsthema's. Bijvoorbeeld voor gedragsonderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, fiets en aanvullend openbaar vervoer.

3.2.1.4 Verdieping mobiliteit – Ambitie: bereikbaar en leefbaar

In de huidige maatschappij moeten afstanden in een beperkte tijd worden overbrugd, wel met oog voor betrouwbaarheid en gemak. Zeventig procent van die verplaatsingen vallen binnen een radius van 7,5 kilometer. Dat vraagt om snelle en flexibele verplaatsingen. Omdat de bereikbaarheid van stedelijke en economische centra te wensen over laat, krijgen in die gebieden autobereikbaarheid, openbaar vervoer en de fiets een extra impuls.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. 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 inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

3.2.3 Gelderland aan Kop, koepelvisie op fietsen 2010-2020

In december 2008 kwamen de provincie Gelderland en de zes provinciale regio's overeen om samen te gaan werken in het Gelders Fietsnetwerk (GFN). Dit heeft geleid tot de visie "Gelderland aan Kop, koepelvisie op fietsen 2010-2020".

Onderhavig projectgebied is in dit beleidsdocument opgenomen als bovenlokale fietsruggegraat. Hiermee is de ontwikkeling in lijn met dit beleidsdocument.

3.2.4 Toetsing van het initiatief aan het provinciaal beleid

De in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling sluit aan bij de ambitie van de provincie genoemd in de Omgevingsvisie om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen te optimaliseren. Met de voorgenomen aanpassingen wordt de bereikbaarheid van het onderwijsplein verbeterd en wordt de verkeersveiligheid op het fietspad sterk verbeterd.

De Omgevingsverordening Gelderland bevat geen artikelen die direct van toepassing zijn op onderhavige ontwikkeling. De Omgevingsverordening vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de gewenste ontwikkeling.

Tot slot is de ontwikkeling in overeenstemming met het beleid ten aanzien van het Gelders Fietsnetwerk.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Berkelland 2025

3.3.1.1 Algemeen

De raad heeft op 26 oktober 2010 de structuurvisie Berkelland 2025 vastgesteld. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid tot het jaar 2025 weer. Het is een integrale visie die geldt voor het grondgebied van de hele gemeente en richting geeft aan de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente. De visie geldt voor het grondgebied van de gemeente Berkelland. Onderdeel van de visie is een structuurvisieplankaart, zoals hierna weergegeven. Op deze kaart is het plangebied aangeduid als een 'Mogelijk wonen/kleinschalige bedrijvigheid'.

In voorliggend geval zijn de thema's buitengebied en netwerken van belang. Hierna wordt op beide aspecten nader ingegaan.

3.3.1.2 Buitengebied en netwerken

Berkelland streeft naar een duurzame ontwikkeling van een enkelvoudige productieruimte naar een meervoudige gebruikruimte. Dat betekent dat Berkelland met blijvende aandacht voor ontwikkelingsruimte voor de landbouw ook aandacht zoekt voor verweving met andere functies in het buitengebied. De Structuurvisie heeft voor het buitengebied als doel om de kwaliteit van het landelijke gebied te beschermen en te verbeteren, rekening houdend met de veranderende functie. Verbetering van de kwaliteit leidt tot

duurzame landbouw, versterkte natuur, verbetering van recreatieve mogelijkheden, verlaging van de milieubelasting, verbetering van de infrastructuur, het woon- en werkklimaat en de economische structuur.

De gemeente Berkelland heeft twee grote verkeersaders en diverse ontsluitingswegen en verbindingswegen, maar ook een spoorverbinding met een station in Ruurlo. Om Berkelland te beschermen voor verkeersonveiligheid en overlast van het verkeer is het van belang het verkeer zoveel mogelijk te concentreren op de duurzaam veilig ingerichte verkeersaders. Verblijfsgebieden kunnen dan zo ingericht worden dat de rust, variatie en kleinschaligheid van de gemeente behouden blijft.

3.3.1.3 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Berkelland 2025

Het voornemen sluit aan bij de gemeentelijke beleidsambitie om de infrastructuur te verbeteren en verkeersonveiligheid te verminderen. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de gemeentelijke beleidsuitgangspunten.

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEK EN UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

4.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een ruimtelijke onderbouwing vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, flora en fauna, geur en archeologie & cultuurhistorie.

4.2 Geluid

4.2.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

4.2.2 Situatie projectgebied

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidbronnen kunnen wel verplichten tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede 'ruimtelijke ordening'. De aanvraag heeft betrekking op het verbreden en asfalteren van een fietsverbinding. Hiervoor gelden geen wettelijke kaders vanuit de Wet geluidhinder. Daarnaast veroorzaken fietsers geen onevenredig negatieve effecten op nabij gelegen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen. Een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk. Deze conclusies zijn onder meer gebaseerd op het rapport 'Onderzoek omgevingsaspecten verbreding fietspad Eibergen – Neede (tussen Wolinkweg in Eibergen en bedrijventerrein in Neede)' van de Omgevingsdienst Achterhoek (ODA) d.d. 30 november 2015. Voor het volledige rapport wordt verwezen naar bijlage 1.

4.2.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Wet geluidhinder geen belemmering vormt voor het plan.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740. In voorliggend geval is door Econsultancy een verkennend bodemonderzoek (NEN5740) en verkennend onderzoek asbest in puin (NEN5897) uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 2. In de volgende subparagraaf wordt ingegaan op de conclusies die volgen uit dit onderzoek.

4.3.2 Situatie projectgebied

Verkennend onderzoek asbest in puin

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten.

Er zijn op het maaiveld geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In het opgegraven materiaal zijn evenmin asbestverdachte materialen waargenomen. Vanwege de doelstelling van het onderzoek en de afwezigheid van asbestverdachte materialen, zijn er geen mengmonsters geanalyseerd op asbest.

Het bestaande fietspad (deellocatie B) is niet verdacht ten aanzien van de aanwezigheid van asbest. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gesteld dat er geen aanleiding bestaat tot het uitvoeren van een nader onderzoek asbest in puin.

Verkennend bodemonderzoek

Op de onderzoekslocatie zijn de volgende deellocaties onderzocht:

A: tracé nieuw aan te leggen fietspad

Zintuiglijk zijn in de bovengrond geen verontreinigingen aangetroffen. De bovengrond is licht verontreinigd met kobalt. De te verwachten bodemkwaliteitsklasse betreft "Achtergrondwaarde".

B: bermen langs het bestaand fietspad

In het opgeboorde materiaal zijn zintuiglijk geen verontreinigingen aangetroffen. In de zintuiglijk schone bovengrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd, waardoor te verwachten bodemkwaliteitsklasse voor deze grond "Achtergrondwaarde" betreft.

De vooraf gestelde hypothese, dat deellocatie A als "onverdacht" kan worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, niet geheel bevestigd. De vooraf gestelde hypothese, dat deellocatie B als "verdacht" kan worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, verworpen.

Indien er werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

4.3.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkelingen. Overigens wordt opgemerkt dat op basis van het rapport 'Onderzoek omgevingsaspecten verbreding fietspad Eibergen – Neede (tussen Wolinkweg in Eibergen en bedrijventerrein in Neede)' van de Omgevingsdienst Achterhoek (ODA) d.d. 30 november 2015 nog wordt geconcludeerd dat:

Wel is het belangrijk om alert te zijn wanneer grondwater wordt opgepompt. Wanneer het lozen van grondwater noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden, wordt een grondwateronderzoek aangeraden om duidelijkheid te krijgen in mogelijke grondwaterverontreiniging.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Algemeen

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende besluiten en regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

4.4.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

4.4.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

4.4.2 Situatie projectgebied

De ontwikkeling is met name noodzakelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is geen sprake van een toename van gemotoriseerd verkeer (brommers), en daarmee een verslechtering van de luchtkwaliteit, door de aanleg van een fietspad.

Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt dat er, in de omgeving van het projectgebied (globaal aangegeven met de blauwe lijn), langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten. Tot slot wordt geconcludeerd dat deze ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999);
- het Vuurwerkbesluit.

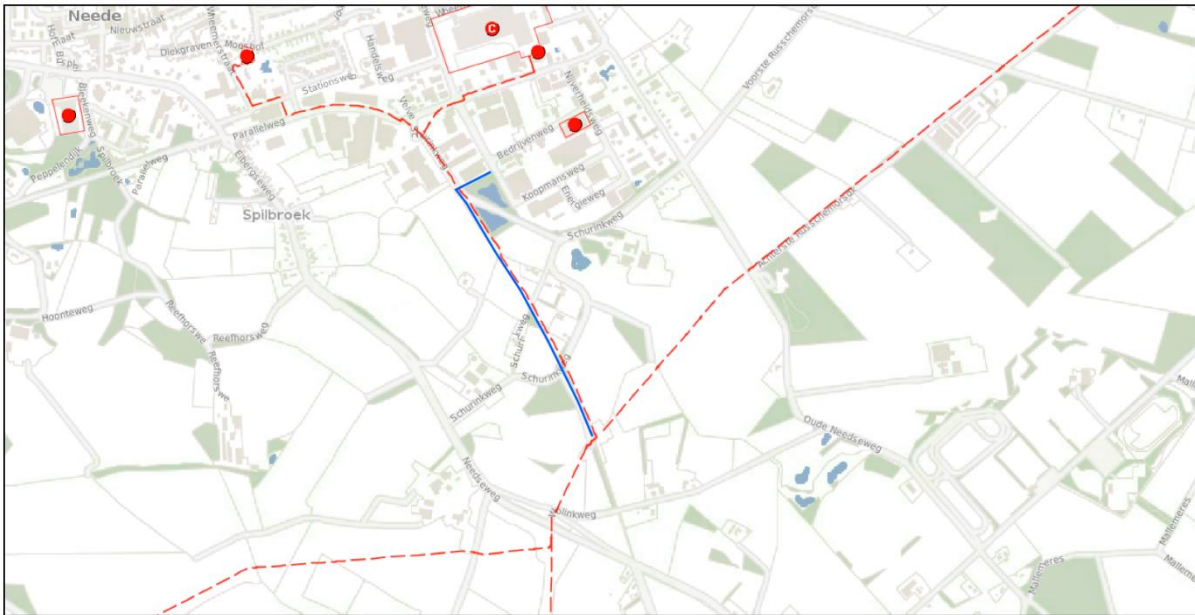
Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen, per buisleiding of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

4.5.2 Situatie projectgebied

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 4.1 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het projectgebied en omgeving weergegeven.



Afbeelding 4.1: Uitsnede Risicokaart (Bron: www.risicokaart.nl)

Buisleiding N-569-83

Verantwoording Plaatsgebonden Risico (PR)

De risicocontour van het PR 10^{-6} /jaar bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen beperkingen op voor de gewenste ontwikkeling.

Verantwoording Groepsrisico (GR)

De bewuste leiding heeft een werkdruk van 40 bar en een diameter van 4.25 inch. Bij dergelijke gasleidingen ligt de 1% letaliteitsgrens (aandachtsgebied groepsrisico) op 50 meter. De buisleiding bevindt zich onder het projectgebied. Een fietspad wordt echter niet gezien als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object.

Een fietspad wordt niet beschermd tegen risicobronnen. Een inhoudelijke beoordeling van risicocontouren kan in beginsel daarom achterwege blijven. Wel wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie reeds sprake is van een halfverhard fietspad dat intensief gebruikt wordt, met name sinds de komst van het onderwijsplein. De gewenste ontwikkeling betreft voornamelijk een optimalisatie in het kader van met name verkeersveiligheid. Het aantal fietsbewegingen (en dus de personendichtheid) zal als gevolg van het plan niet tot nauwelijks toenemen, waardoor het aspect externe veiligheid niet in het geding is.

4.5.3 Conclusie

Het voornemen is in overeenstemming met de wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

4.6 Milieuzonering

4.6.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds.

De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

4.6.2 Situatie projectgebied

In voorliggend geval is er sprake van het verhard en verbreden van een fietspad. Dit betreft, in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functie. Anderzijds brengt deze ontwikkeling geen milieubelasting met zich. Het aspect 'Milieuzonering' vormt geen belemmering.

4.6.3 Conclusie

Het aspect 'milieuzonering' vormt geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

4.7 Ecologie

4.7.1 Algemeen

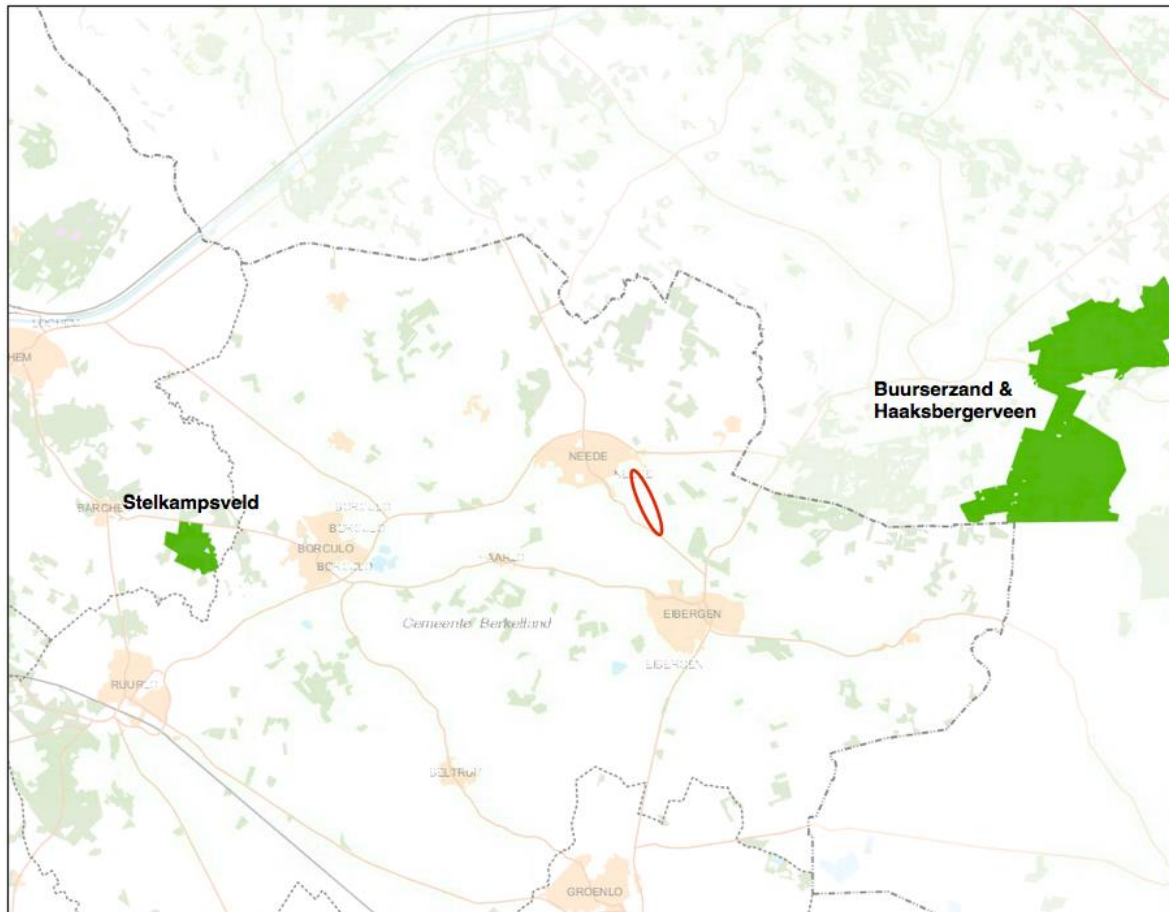
Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Gelders natuurnetwerk en ontwikkelingszone. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Om te beoordelen wat de effecten van de ontwikkeling in het kader van de Flora- en faunawet zijn, is een quickscan natuuronderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3.

4.7.2 Gebiedsbescherming

4.7.2.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd.

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura-2000 gebied, het meest nabijgelegen gebied betreft het "Buurserzand & Haaksbergerveen". Dit gebied – gelegen binnen de grenzen van de gemeente Haaksbergen (provincie Overijssel) - ligt op een afstand van ongeveer 6,5 kilometer van het plangebied. De ligging van het projectgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden wordt hierna weergegeven.



Afbeelding 4.2: Ligging projectgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden (Bron: provincie Gelderland)

Gelet op de aard en omvang van de afwijking en de zeer grote afstand tot aan Natura 2000-gebieden kan worden geconcludeerd dat er geen sprake van significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden.

4.7.2.2 Gelders natuurnetwerk en ontwikkelingszone

Het Gelders natuur netwerk (GNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het GNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het GNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Gelders Natuurnetwerk. De ligging van het projectgebied ten opzicht van het Gelders Natuurnetwerk wordt hierna weergegeven.



Afbeelding 4.3: Ligging projectgebied ten opzichte van het Gelders Natuurnetwerk (Bron: provincie Gelderland)

De planologische wijziging leidt tevens niet tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Gelders Natuurnetwerk. Er is bijvoorbeeld geen sprake van areaalverlies of versterking van de ecologische waarden. Geconcludeerd kan worden dat de ecologische waarden van het Gelders Natuurnetwerk niet in het geding zijn.

4.7.3 Soortenbescherming

Wat betreft de soortbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

Flora

Door de aanwezigheid van zwaar beschermde soorten is nader onderzoek in het voorjaar noodzakelijk. Afhankelijk van de standplaatsen en afstemming met de werkzaamheden kan voor de zwaar beschermde soorten een ontheffing of kunnen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Indien de werkzaamheden op een dusdanige wijze kunnen worden uitgevoerd dat de groeiplaatsen in het gebied, eventueel onder ecologische begeleiding van een ter zake kundige, kunnen worden gespaard, is geen ontheffing noodzakelijk. Het is raadzaam een en ander in een ecologisch protocol te beschrijven en dit protocol te laten toetsen door een ecooloog.

Broedvogels

Voor vogels is geen nader onderzoek noodzakelijk, mits de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Bij uitvoering binnen het broedseizoen is een nadere ecologische afweging en eventueel ecologische begeleiding noodzakelijk.

Herpetofauna en vissen

Voor Herpetofauna en vissen zijn geen nadere onderzoeken of ontheffing noodzakelijk voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden.

Grondgebonden zoogdieren

Voor grondgebonden zoogdieren zijn geen nadere onderzoeken of ontheffing noodzakelijk.

Vleermuizen

Voor vleermuizen zijn, indien geen verlichting wordt aangebracht, geen nadere onderzoeken of ontheffing noodzakelijk. Bij het aanbrengen van verlichting is een afweging door een vleermuisdeskundige, en mogelijk vleermuisonderzoek en ontheffing, noodzakelijk.

Flora- en faunawet – overige soorten

Van de overige soortgroepen zijn voldoende verspreidingsgegevens voorhanden waardoor geen nader onderzoek noodzakelijk is.

Aanbevelingen

Enkele delen van de bermen bezitten door het maaibeheer en de opbouw van de ondergrond een heischrale vegetatie. Deze delen zijn gevoelig voor verstoring door graafwerkzaamheden, tijdelijke opslag van materialen, ophoging en dergelijk. Het is dan ook sterk aan te bevelen om dergelijke bermdelen zo veel mogelijk te ontzien tijdens de werkzaamheden. Juist behoud van dergelijke vegetaties draagt bij aan de biodiversiteit en afwisseling in het landschap. Daarnaast zijn de kosten voor het onderhoud van deze bermen lager doordat minder biomassa per m² aanwezig is. Het herstellen van deze vegetaties zal na het vergraven vermoedelijk weer diverse jaren kunnen gaan duren. Om dit te voorkomen is het raadzaam een ecooloog deze bermvakken in het veld te laten markeren en tijdens de werkzaamheden deze delen te sparen. Vanuit de Flora- en faunawet is dit echter geen wettelijke verplichting. Voor een deel zullen dit eveneens de plekken zijn waar beschermde plantensoorten kunnen worden aangetroffen.

4.7.4 Conclusie

In het kader van de flora en fauna wet is een QuickScan uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er beschermde planten in de berm van het huidige fietspad voorkomen. Om hier een beter beeld van te krijgen zal voorafgaand aan het werk, in het groeiseizoen, een aanvullende inventarisatie worden uitgevoerd. Op basis van de bevindingen van dat onderzoek zal een ecologisch protocol worden opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe met beschermde flora moet worden omgegaan. Op deze manier wordt de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen soorten geborgd.

4.8 Archeologie & Cultuurhistorie

4.8.1 Archeologie

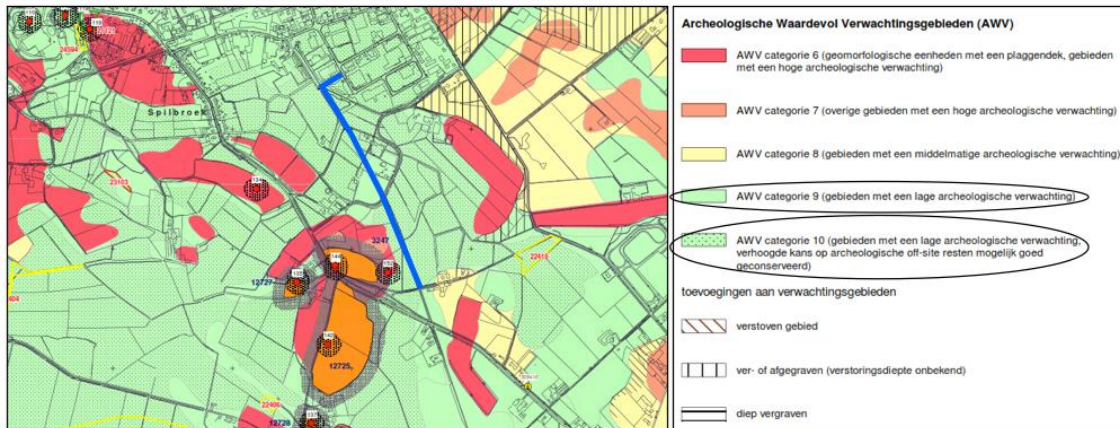
4.8.1.1 Algemeen

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), een wijziging op de Monumentenwet 1988, van kracht geworden. Deze wijziging van de wet heeft ervoor gezorgd dat gemeenten een archeologische zorgplicht krijgen en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek.

Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

4.8.1.2 Situatie projectgebied

Op basis van de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart kent het projectgebied een lage archeologische verwachting. Een uitsnede van de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart wordt hierna weergegeven. Het projectgebied is daarbij aangeduid met de blauwe lijn.



Afbeelding 4.4: Uitsnede gemeentelijke archeologische verwachtingskaart (Bron: gemeente Berkelland)

Het grootste deel van het projectgebied is gelegen in een gebied dat is gekarteerd als 'AWV categorie 10 (gebieden met een lage archeologische verwachting, verhoogde kans op archeologische off-site resten mogelijk goed geconserveerd)'. In dergelijke gebieden geldt:

Bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij bodemingrepen dieper dan 30 cm –Mv en groter dan 2500 m² vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek.

Het overige deel van het projectgebied bevindt zich in een gebied dat wordt gekarteerd als 'AWV categorie 9 (gebieden met een lage archeologische verwachting)'. In dergelijke gebieden geldt:

Streven naar behoud in huidige staat. Bodemingrepen dieper dan bouwvoor of bekende bodemverstoring vermijden. Indien behoud niet mogelijk is, dan bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 2500 m² vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek. Als deze eenheid in samenhang met gebieden met een hogere archeologische verwachting wordt aangetroffen, is het gewenst aan het hele gebied een hoge verwachting toe te kennen.

De ingrepen voor de verharding en verbreding van het fietspad reiken niet dieper dan 30 centimeter, waardoor archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

Overigens wordt opgemerkt dat op basis van het meest recente archeologische beleid van de gemeente Berkelland: Archeologie met beleid, RAAP, Willemsen en Kocken, 2012 wordt uitgegaan van 5.000 m². Dit is ook doorvertaald in de conclusie van het ODA-rapport:

Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk omdat de bodemverstoring door de werkzaamheden kleiner zal zijn dan 5.000 m².

Bij vergunningverlening zal de wettelijke meldingsplicht bij toevalsvondsten (Monumentenwet 1988, art. 53) vermeld moeten worden: Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij het provinciaal archeologisch depot. Ook wordt geadviseerd om de verantwoordelijk ambtenaar voor de gemeente Berkelland (mevrouw A. Lugtigheid van de ODA) hierover direct te informeren.

4.8.2 Cultuurhistorie

4.8.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan "een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden" dient te bevatten.

4.8.2.2 Situatie projectgebied

Het opwaarderen van deze historische structuur is vanuit cultuurhistorisch oogpunt positief. De spoorverbinding heeft in het verleden veel voor de streek opgeleverd. Daarnaast is het een goede en snelle verbinding voor met name fiets- en wandelverkeer. Om de relatie met de geschiedenis te versterken kan op het tracé gekozen worden voor een verkeersbebording die aansluit bij spoorwegbebording. Voorbeeld: Winterswijk. Het is te betreuren dat het tracé niet tot aan de Parallelweg kan worden vervolgd, terwijl de spoordijk daarvoor wel de gelegenheid biedt. Verkeersveiligheid gaat voor.

Samengevat bestaat er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bezwaar tegen deze ontwikkeling. Op basis van het ODA-rapport zoals bijgevoegd in de bijlage wordt geadviseerd de bebording op het tracé aan te passen aan de 'spoorweg architectuur', het tracé zo recht mogelijk te houden en hoogteverschillen uit te vlakken.

4.8.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht en er geen sprake is van negatieve effecten op cultuurhistorische waarden.

4.9 Waterparagraaf

4.9.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

4.9.2 Watertoets

Voor de in dit bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling worden de effecten van de ontwikkeling per waterthema afgewogen. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel geselecteerd en dienen vervolgens nader te worden toegelicht.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale	Nee

	waterkering? 2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)? 2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ? 3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee Nee Nee
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak? 2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak? 3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Ja N.v.t Nee
Grondwateroverlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Nee Nee Nee Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Nee Nee Nee
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Ja Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

Toelichting per relevant waterhuishoudkundig thema

Wateroverlast

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van verharding. Het hemelwater dat valt op de weg zal naar weerszijden aflopen naar de bermen en vervolgens ter plaatse infiltreren. Dit water wordt niet afgevoerd naar het riool of het oppervlaktewater.

Inrichting en beheer

Het fietspad is op twee locaties gelegen langs een watergang die in beheer is bij het waterschap Rijn en IJssel. Dat betekent dat voor werkzaamheden op deze locaties een watervergunning zal moeten worden aangevraagd. Het waterschap heeft in het kader van vooroverleg aangegeven dat er op voorhand geen inhoudelijke bezwaren zijn tegen de aanleg van een fietspad en het plaatsen van een hekwerk. Wel zal er terzijntijd overleg plaats moeten vinden over de randvoorwaarden voor vergunningverlening. Tot slot wordt

opgemerkt dat de afstand tot insteek watergang minder dan 5 meter is en in dat kader een watervergunning zal worden aangevraagd.

HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE ASPECTEN

Het project is een initiatief van de gemeente Berkelland. De financiële middelen hiervoor zijn beschikbaar en opgenomen in de gemeentelijke begroting. In het kader van het Programma Mobiliteit 2013 heeft het project "Fietsbaan Neede" een provinciale subsidie verkregen van €150.000,-. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid aangetoond. Ten aanzien van het vereiste van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening wordt het volgende opgemerkt. Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

De bedoelde algemene maatregel van bestuur betreft het Besluit ruimtelijke ordening. In artikel 6.2.1. van dit besluit wordt als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m².

De in voorliggende ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling wordt niet gezien als een bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet. De vaststelling van een exploitatieplan kan dan ook achterwege blijven.

HOOFDSTUK 6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Vooroverleg

6.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Het Rijk geeft aan dat vooroverleg dan niet noodzakelijk is.

6.1.2 Provincie Gelderland

De provincie kan instemmen met de voorgenomen ontwikkeling. Het gewenste plan is passend binnen het provinciaal beleid. Daarbij wordt opgemerkt dat het plan voor het fietspad gesubsidieerd wordt door de provincie.

6.1.3 Waterschap Rijn en IJssel

De ruimtelijke onderbouwing is in het kader van vooroverleg afgestemd met het waterschap. De opmerkingen van de het waterschap zijn verwerkt in deze onderbouwing. Tevens wordt in het kader van de vergunningverlening rekening gehouden met de geplaatste opmerkingen.

6.1.4 Gasunie

Uit de reactie per mail van 4 december 2015 blijkt dat de verbreding van het pad mogelijk binnen de belemmeringsstrook van 4 meter wordt gerealiseerd. Geadviseerd wordt tot technische afstemming. Met deze opmerking wordt rekening gehouden.

6.2 Inspraak

Het plan heeft voor de inspraak ter inzage gelegen van 8 tot en met 23 september 2015. Op 15 september is een inloopbijeenkomst gehouden. Er zijn 7 inspraakreacties ingediend. De inspraakreacties hebben niet geleid tot aanpassing van het plan.

BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

- Bijlage 1:** 'Onderzoek omgevingsaspecten verbreding fietspad Eibergen – Neede (tussen Wolinkweg in Eibergen en bedrijventerrein in Neede)'
- Bijlage 2:** Verkennend bodemonderzoek (NEN5740) en verkennend onderzoek asbest in puin (NEN5897)
- Bijlage 3:** Quicksan natuuronderzoek