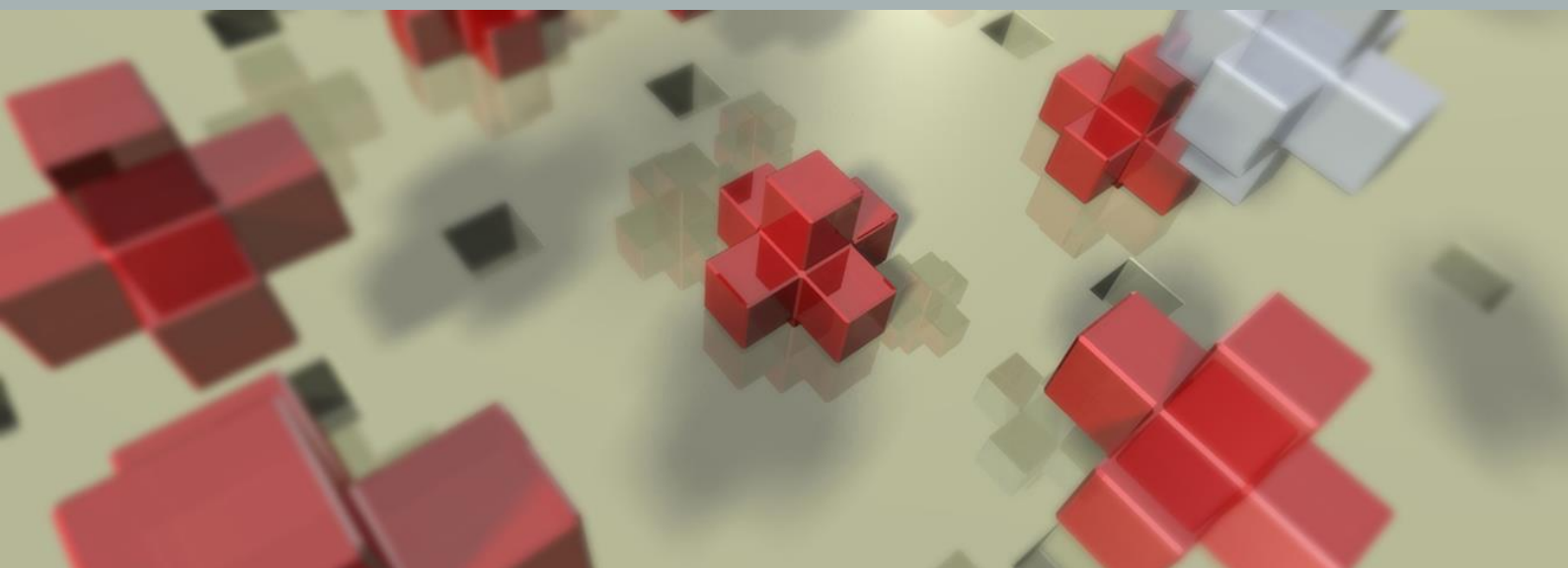


Inpassingsplan N839 Bemmelen - Huissen (gemeente Lingewaard)

Provincie Gelderland

Vastgesteld



Inpassingsplan N839 Bemmelen - Huissen (gemeente Lingewaard)

Provincie Gelderland

Vastgesteld

Rapportnummer:	212x01322.092294_1
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.9925.IPN839BemHuiss-vst1
Datum:	mei 2017
Contactpersoon opdrachtgever:	Ruud Westerhof, Annemijn Kramer- van Kraaij Provincie Gelderland
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter, Susanne de Geus, Bas Oerlemans
Concept:	april 2016
2 ^e Concept Voorontwerp:	mei 2016
Voorontwerp:	juni 2016
Concept-ontwerp:	31 augustus 2016, 12 en 22 september 2016
Ontwerp:	26 september 2016
Vaststelling:	28 juni 2017
Bron foto kaft:	BRO, Abstract 1
Beknopte inhoud:	--

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?	5
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.5 Leeswijzer	7
2. BELEIDSKADER	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	8
2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening	8
2.1.4 Toetsing	9
2.2 Provinciaal beleid	9
2.2.1 Omgevingsvisie	9
2.2.2 Omgevingsverordening	11
2.2.3 Toetsing	12
2.3 Regionaal beleid	12
2.3.1 Ruimtelijk KwaliteitsPlan	12
2.3.2 Toetsing	13
2.4 Gemeentelijk beleid Lingewaard	13
2.4.1 Structuurvisie gemeente Lingewaard 2012 – 2022	13
2.4.2 Gemeentelijk Mobiliteitsplan Lingewaard 2009	13
2.4.3 Toetsing	14
2.5 Conclusie	14
3. HUIDIGE SITUATIE	16
3.1 Inleiding	16
3.2 Huidige situatie functioneel - ruimtelijk	16
3.3 Huidige situatie verkeerskundig	17
4. PLANBESCHRIJVING	20
4.1 Inleiding	20
4.2 Verkeersprognoses	20
4.3 Het technisch wegontwerp	24
4.4 De landschappelijke inpassing	28

5. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN	33
5.1 Inleiding	33
5.2 Geluid	33
5.2.1 Wettelijk kader en beleid	33
5.2.2 Resultaten onderzoek	34
5.2.3 Conclusie	35
5.3 Luchtkwaliteit	35
5.3.1 Wettelijk kader en beleid	35
5.3.2 Resultaten onderzoek	36
5.3.3 Conclusie	37
5.4 Externe veiligheid	38
5.4.1 Wettelijk kader en beleid	38
5.4.2 Resultaten onderzoek	41
5.4.3 Conclusie	42
5.5 Bodem	42
5.5.1 Wettelijk kader en beleid	42
5.5.2 Resultaten onderzoek	42
5.5.3 Conclusie	43
5.6 Natuurtoets	43
5.6.1 Algemeen	43
5.6.2 Wet natuurbescherming: gebiedsbescherming	44
5.6.3 Wet natuurbescherming: soortenbescherming	45
5.6.4 Wet natuurbescherming: houtopstanden	47
5.6.5 Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)	48
5.7 Water	51
5.8 Archeologische waarden	53
5.8.1 Wettelijk kader en beleid	53
5.8.2 Resultaten onderzoek	55
5.8.3 Conclusie	56
5.9 Cultuurhistorie	57
5.9.1 Inventarisatie	57
5.9.2 Conclusie	58
5.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	58
5.10.1 Algemeen	58
5.10.2 Resultaten onderzoek	58
5.10.3 Conclusie	59
5.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen	59
5.12 Gevolgen gebiedsontwikkeling omwonenden, (agrarische) bedrijven en andere belanghebbenden	60
5.13 Vormvrije mer-beoordeling	61
5.13.1 Wettelijk kader en beleid	61
5.13.2 Resultaten onderzoek	62
5.13.3 Conclusie	63

6. JURIDISCHE ASPECTEN	64
6.1 Algemeen	64
6.2 Procedure	64
6.3 Regels	65
 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	 68
7.1 Kostenverhaal	68
7.2 Financiële haalbaarheid	68
7.3 Verwerving	68
 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	 69
8.1 Betrekken omgeving in voorbereidingsfase	69
8.2 Vooroverleg	69
8.3 Zienswijzen	69
8.4 Vaststelling	70
 SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Landschapsplan	
Bijlage 2: Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3: Luchtkwaliteitsonderzoek	
Bijlage 4: Externe veiligheid onderzoek	
Bijlage 5: Historisch bodemonderzoek	
Bijlage 6: Natuurtoets	
Bijlage 7: Watertoets	
Bijlage 8: Archeologisch bureauonderzoek	
Bijlage 9: Explosievenonderzoek (Quickscan)	
Bijlage 10: Explosievenonderzoek (PRA)	
Bijlage 11: Vormvrije m.e.r.-beoordeling	
Bijlage 12: Reactienota vooroverleg	
Bijlage 13: Zienswijzennota	
Bijlage 14: Referentieontwerp N839	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Het Rijk heeft in nauw overleg met de provincie Gelderland besloten de A15 vanaf Bemmelen door te trekken en aan te sluiten op de A12, en om de A12 tussen Duiven en het knooppunt Oud-Dijk te verbreden (project ViA15). De provinciale weg N839, die de kernen Bemmelen en Huissen met elkaar verbindt, krijgt een aansluiting op de nieuwe doorgetrokken A15.

In november 2015 tekenden het Rijk en de provincie een bestuursovereenkomst met aanvullende afspraken over leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de overeenkomst is ook afgesproken dat de provincie de bereikbaarheid van een aantal aansluitende wegen verbetert. Naast het project ViA15 zijn er in de toekomst ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen Houtakker bij Bemmelen en Pannenhuis bij Huissen en groei van mobiliteit) die het bij elkaar wenselijk maken om de capaciteit van een aantal wegen op termijn te verruimen. Dat geldt in ieder geval voor de N839 tussen Bemmelen en Huissen.

De aanpassing van de N839 zorgt voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Om redenen van efficiency heeft de provincie Gelderland besloten de investeringen in de onderliggende wegen naar voren te halen en de N839 tussen Bemmelen en Huissen voorafgaand of gelijktijdig met het project ViA15 aan te passen. Op die manier wordt de periode van verkeershinder tijdens de werkzaamheden beperkt en wordt voorkomen dat de N839 dichtslibt. Dit is van groot belang voor de regionale bereikbaarheid.

Door de planvorming van en investeringen in het onderliggend wegennet op te pakken in samenhang met het project ViA15 bereiken de betrokken partijen een meerwaarde op het gebied van veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet worden zodanig vormgegeven dat deze voldoende robuust zijn om het verkeer in dit deel van Gelderland in de toekomst (2030) in goede en veilige banen te leiden.



Figuur 1: luchtfoto plangebied

1.2 Waarom een Provinciaal inpassingsplan?

De provincie heeft in november 2015 namens de regio afspraken gemaakt met het Rijk over een verbeterde inpassing van project ViA15 en over aanvullende maatregelen op het aansluitende wegennet. De basis voor de aanvullende afspraken wordt gevormd door het Regioplan dat de betrokken gemeenten Lingewaard, Duiven, Overbetuwe en Zevenaar samen met de provincie hebben opgesteld¹. De provincie hecht veel waarde aan een goede bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stads-regio Arnhem-Nijmegen (Omgevingsvisie², paragraaf 2.3), het grootste stedelijk netwerk van oost-

¹ Regiovoorstel A15/A12, ruimtelijk kwaliteitskader en ruimtelijk kwaliteitsplan, 9 september 2015, BRO

Nederland. Daarnaast zijn een goede inpassing van majeure projecten en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit speerpunten in het provinciaal beleid (Omgevingsvisie², paragraaf 4.1.6). Omwille van een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid van de regio ziet de provincie het als haar verantwoordelijkheid zelf de regie te nemen over de uitvoering van de met het rijk gemaakte afspraken. Bovendien is de N839 tussen Bemmelen en Huissen een provinciale weg. Daarom is in goed overleg met de betrokken gemeente gekozen voor het instrument inpassingsplan.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van onderhavig inpassingsplan kent twee deelgebieden:

- Het gebied met maatregelen gericht op een robuuste en toekomstvaste N839 vanaf de A15 in noordelijke richting tot aan de Linge. Het plangebied loopt in een smalle strook verder door ten behoeve van de beoogde fietsverbinding tot de rotonde met de Nijverheidsstraat in Huissen.
- Het gebied met maatregelen gericht op een robuuste en toekomstvaste N839 vanaf de A15 in zuidelijke richting tot aan de rotonde waarop de Van Nispenlaan in Bemmelen aantakt.

Deze zijn op voorgaand kaartbeeld weergegeven. Zie de verbeelding behorende bij dit inpassingsplan voor het nauwkeurige verloop van de plangrens.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de geldende bestemmingsplannen die relevant zijn voor het plangebied van dit inpassingsplan.

Bestemmingsplan	Vaststeldingsdatum
Park Lingezen	2011-12-06
Bedrijventerrein Actualisatie 2013	2013-06-27
Bedrijventerrein Houtakker II	2011-09-29
Bemmelen, Kruispunt van Elkweg Papenstraat	2013-10-31
Kom Bemmelen	2011-06-30
Bemmelen, Van Nispenlaan 2	2014-06-12

² Omgevingsvisie Gelderland, december 2015, provincie Gelderland

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk komt het beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie in en nabij het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 omvat de te nemen maatregelen aan de N839. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de planologische en milieuhygiënische aspecten. Een toelichting op de regels en de verbeelding kunt u vinden in hoofdstuk 6. De economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de onderwerpen van respectievelijk hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer, vervoer en leefbaarheid. Beleid dat samenhangt met andere milieuaspecten wordt beschreven in hoofdstuk 5 en is meegenomen in de onderliggende onderzoeken.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend', 'bereikbaar' en 'leefbaar & veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen zijn:

1. Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
2. Bereikbaar = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt aangegeven dat indien er sprake is van een stedelijke ontwikkeling, de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. In een uitspraak van de ABRvS van 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448 wordt geoordeeld dat de aanleg van een weg niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

Deze uitspraak is gedaan met in achtneming van de Nota van Toelichting en de strekking van de regeling. Het is dan ook niet noodzakelijk in onderhavig inpassingsplan een onderbouwing met behulp van de ladder duurzame verstedelijking op te nemen.

2.1.4 Toetsing

Dit inpassingsplan ziet op bovenlokale maatregelen aan het wegennet. Er zijn geen belangen van nationaal belang in het geding. De ladder voor duurzame verstedelijking behoeft niet te worden doorlopen omdat dit inpassingsplan geen stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Met het inpassingsplan wordt voldaan aan het nationaal beleid.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland (december 2015) richt zich formeel op de komende tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de Omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking.

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.

2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Dit doel betekent vooral:

- a. ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels;
- b. zorgdragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
- c. een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- d. een gezonde en veilige leefomgeving.

Mobiliteit

In de Omgevingsvisie wordt nader ingegaan op verschillende thema's, zoals wonen, werken en energie. De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen,
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren,
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen,
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven,
- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering van de markt en andere ontwikkelingen.

De provincie bekijkt de verschillende netwerken als een groot geheel en heeft specifiek aandacht voor wisselwerking en knooppunten:

1. De provincie houdt specifiek de belangrijkste stedelijke netwerken bereikbaar (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen en Apeldoorn-Zutphen-Deventer) voor personen en bedrijven;
2. De provincie werkt ook aan de toegang tot voorzieningen buiten deze stedelijke netwerken en zoekt tegelijk naar oplossingen die gebruik maken van de kracht van de (lokale) samenleving;
3. Tussen de steden en de omliggende gebieden moeten de verbindingen goed functioneren. Zo werkt de provincie aan corridors voor bedrijven- en goederenvervoer met als doel om deze (inter)nationale logistieke corridors beter te benutten;
4. In het landelijk gebied zien de provincie en partners grote verschuivingen in mobiliteit door technologische en demografische ontwikkelingen. Hier investeert de provincie onder meer in nieuwe vormen van openbaar vervoer.

Het gebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen³

Ook omschrijft de provincie Gelderland in haar Omgevingsvisie de ambitie, de opgave en haar accenten in verantwoordelijkheden en aandachtspunten voor de verschillende gebieden die in de provincie onderscheiden kunnen worden, waaronder de Stadsregio Arnhem Nijmegen waarbinnen het plangebied van dit inpassingsplan gelegen is. Aangegeven wordt dat de kwaliteiten van de Stadsregio (zoals de hoge kwaliteit van het voorzieningenniveau, de goede bereikbaarheid en de combinatie van stedelijke kwaliteiten en een mooie natuurlijke omgeving) in belangrijke mate de ontwikkelingsmogelijkheden bepalen en daarmee ook de concurrentiepositie van Gelderland in internationaal en nationaal verband. De gezamenlijke inspanningen van gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en de provincie richten zich op vier speerpunten:

- Innovatie en economische structuurversterking, zoals op het gebied van Health, Energie- en Milieutechnologie en Logistiek;
- Bereikbaar en verbonden: een goed bereikbare regio; verbeteringen bestaande infrastructuur weg, water, spoor; voorkomen, benutten, bouwen.
- Sociaal economische vitaliteit en verstedelijking, waaronder OV-knooppunten en versterking stedelijke structuur;

³ De stadsregio Arnhem-Nijmegen bestaat zelf niet meer. De provincie heeft het beleid van de stadsregio overgenomen in haar beleid.

- Gebiedskwaliteiten benutten.

De provincie en haar partners streven samen naar behoud en ontwikkeling van een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving, waarin het prettig wonen en werken is; het stimuleren van economische ontwikkelingen en dynamiek; kwalitatief hoogwaardige en bereikbare maatschappelijke voorzieningen; respect en aandacht voor cultuur en cultuurhistorie, ruimte voor (sportieve) vrijetijdsbesteding. De rol die de provincie bij het werken hieraan vervult, hangt sterk samen met de inzet van anderen. De provincie zet zich bijvoorbeeld in door middel van gebiedsontwikkeling en het daarbij inspireren en verbinden van partijen om te werken aan een goed functionerend netwerk van steden en dorpen. Daarnaast werkt de provincie in deze regio concreet aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnensteden van Arnhem en Nijmegen en de belangrijkste economische centra in en rond deze steden. De provincie heeft voor de aanleg van de ontbrekende schakel in het hoofdwegennet (zijnde de A15) afspraken gemaakt over de realisering en betaalt hieraan mee.

2.2.2 Omgevingsverordening

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening (december 2015) 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.

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..

Ten aanzien van het plangebied is het van belang dat de N839 ten noorden van de A15 door de Groene Ontwikkelingszone (GO) loopt. De reconstructie van de weg N839 zal deels binnen GO plaatsvinden. Aanwezige landschapselementen langs het trace zullen (deels) verdwijnen en nieuwe landschapselementen zullen terugkomen (zie hiervoor het Landschapsplan opgenomen als separate bijlage). Bij de brug over de Linge passeert de weg het Gelders Natuurnetwerk (GNN).

Ontwikkelingen en veranderingen van bestemmingen binnen GNN en GO zijn niet zonder meer mogelijk. De Omgevingsverordening Gelderland geeft aan welke spelregels moeten worden toegepast bij ruimtelijke veranderingen binnen GNN en GO.

2.2.3 Toetsing

Met behulp van dit inpassingsplan ontstaat de juridisch-planologische mogelijkheid om de benodigde maatregelen te treffen, om de N839 toekomstvast te maken en duurzaam voor te sorteren de doortrekking van de A15 in combinatie met andere te verwachten autonome. Hierdoor ontstaat een robuust hoofdwegennet in combinatie met een robuust onderliggend wegennet tussen Bommel en Huisen. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstellingen die de provincie in de Omgevingsvisie opgenomen heeft rondom mobiliteit, zoals 'bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen' en daarmee eveneens aan de eerste overkoepelende hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'een duurzame economische structuurversterking'. Optimale bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een economisch krachtig gebied. Ook draagt het project bij aan de tweede algemene hoofddoelstelling van de Omgevingsvisie 'het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving'. Daarbij zetten provincie en de gemeente Lingewaard in op het bereiken van een hoog kwaliteitsniveau.

Door tijdig voor te sorteren op verwachte veranderingen, kunnen knelpunten op het gebied van (verkeers)veiligheid voorkomen worden.

Toetsing aan de spelregels omtrent GO en GNN heeft plaatsgevonden in het kader van de Natuurtoets (paragraaf 5.6) en dit leidt niet tot belemmeringen voor de vaststelling van het inpassingsplan.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Ruimtelijk KwaliteitsPlan

De bij het project ViA15 betrokken gemeenten (Zevenaar, Duiven, Lingewaard en Overbetuwe) en de provincie hebben een ruimtelijk kwaliteitsplan opgesteld gericht op het bereiken van een zo optimaal mogelijke inpassing van het project ViA15, gezien vanuit het omvattende invloedsgebied. Voor dit Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP) zijn de diverse gemeentelijke studies hieromtrent als onderlegger gebruikt. Het RKP is tot stand gekomen in een intensief, interactief proces in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat. Het RKP omvat per gebiedsopgave de ontwerpprincipes gericht op een zo optimaal mogelijke inpassing met ruimtelijke kwaliteit. Hierbij zijn naast infrastructurele aspecten ook meegenomen aandachtspunten rondom woon- en leefklimaat, identiteit, landschap, economisch functioneren van voorzieningen en bedrijfsfuncties-/terreinen, cultuurhistorie, water, recreatie e.d.

Ook de beide deelgebieden van onderhavig inpassingsplan zijn opgepakt als opgave en projectgebied in het RKP. Door afgestemd en integraal te werken aan het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, ontstaat een duurzame en toekomstvastе wegestructuur. Het RKP is de grondlegger voor de landschappelijke inpassing van de aanpassingen aan de N839 en nader uitgewerkt in het landschapsplan, dat als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

2.3.2 Toetsing

Het Ruimtelijk Kwaliteitsplan is basis geweest voor de landschappelijke inpassing van de aanpassingen aan de N389. De inpassing is uitgewerkt in het landschapsplan, welke als bijlage bij deze toelichting gevoegd is. De plannen voor de aanpassing aan de N839 voldoen daarmee aan het RKP.

2.4 Gemeentelijk beleid Lingewaard

2.4.1 Structuurvisie gemeente Lingewaard 2012 – 2022

De structuurvisie Lingewaard is een visie waarin is opgenomen hoe Lingewaard zich op ruimtelijk vlak in de nabije en verdere toekomst wil ontwikkelen. Lingewaard ligt centraal in het stedelijk netwerk van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De structuurvisie geeft aan dat de gemeente zorgvuldig met deze positie wil omgaan. De gemeente ambieert een versterking van het netwerk en om het op een duurzame manier verder te ontwikkelen en

daarbij de kwaliteiten van het landschap te benutten. Het gaat hierbij vooral om het bewaken van de karakteristiek van het Betuwse landschap. Ideeën over nieuwe ontwikkelingen en de invulling daarvan, worden beredeneerd vanuit de gebruiker van de ruimte in de gemeente.

De gemeente Lingewaard spreekt de ambitie uit om zich naar de toekomst toe duurzaam te ontwikkelen. Onderdeel van een toekomstgerichte, duurzame ontwikkeling is een goede bereikbaarheid. De structuurvisie signaleert dat het verbeteren van de bereikbaarheid essentieel is voor het goed functioneren van het regionale netwerk. Benoemd wordt dat het huidige wegennet onder druk staat en te weinig capaciteit heeft. Hiervoor moet zowel geïnvesteerd worden in het wegennetwerk, als ook in het openbaar vervoer. Zo kan ook bijgedragen worden aan het verminderen van de barrièrewerking van de rivieren.

2.4.2 Gemeentelijk Mobiliteitsplan Lingewaard 2009

De gemeente Lingewaard heeft in 2009 het mobiliteitsplan opgesteld omdat geconcludeerd werd dat de mobiliteit in Lingewaard onder druk staat/verder onder druk komt te staan, door ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei van de regio. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van de kernen en het buitengebied van de gemeente Lingewaard af. Meer inwoners, uitbreiding van Lingewaard en meer werkgelegenheid zorgen voor extra verkeersbewegingen. Ook de stijgende welvaart zorgt voor meer mobiliteit. De missie die Lingewaard voor de komende tien jaar voor ogen heeft is een bereikbare gemeente met behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Daarvoor is het van belang duidelijke hoofdlijnen te schetsen, maar ook steeds op lokaal niveau de juiste balans te zoeken tussen verkeer en omgeving. Daarnaast werden een aantal ontwikkelingen in de regio gesignaleerd die kansen bieden voor Lingewaard en nu eveneens vragen om een visie op mobiliteit met al zijn facetten.

De conclusies van het Mobiliteitsplan luiden puntsgewijs als volgt:

1. De verkeersproblematiek in Lingewaard is complex.

- Lingewaard wordt omringd door hoofdwegen die hun eigen congestieproblemen kennen. Deze wegen rond de hoofdkernen Bommel en Huissen fungeren nu als de verbinding met de buitenwereld en zullen dit ook blijven doen.
 - Het is zaak om het verkeer vanuit Lingewaard zo snel mogelijk weg te leiden naar hoofdwegen rond Bommel en Huissen.
 - Verbeteren van de bereikbaarheid van Bommel en Huissen draagt sterk bij aan de bereikbaarheid van de kernen Angeren, Doornenbrug, Haalderen en Gendt.
 - De groeiende gemeente leidt tot een groeiende mobiliteitsbehoefte, binnen het kader van het in stand houden van de ruimtelijke kwaliteit.
2. Integrale netwerkmaatregelen moeten elkaar versterken.
 3. Niet alle verkeersproblemen zijn op te lossen met meer wegen.
 4. Veel van de genoemde oplossingen raken de regionale ontwikkelingen en kansen.

Voor realisatie van de gewenste maatregelen is een strategische mobiliteitsagenda opgesteld. Deze kent twee functies:

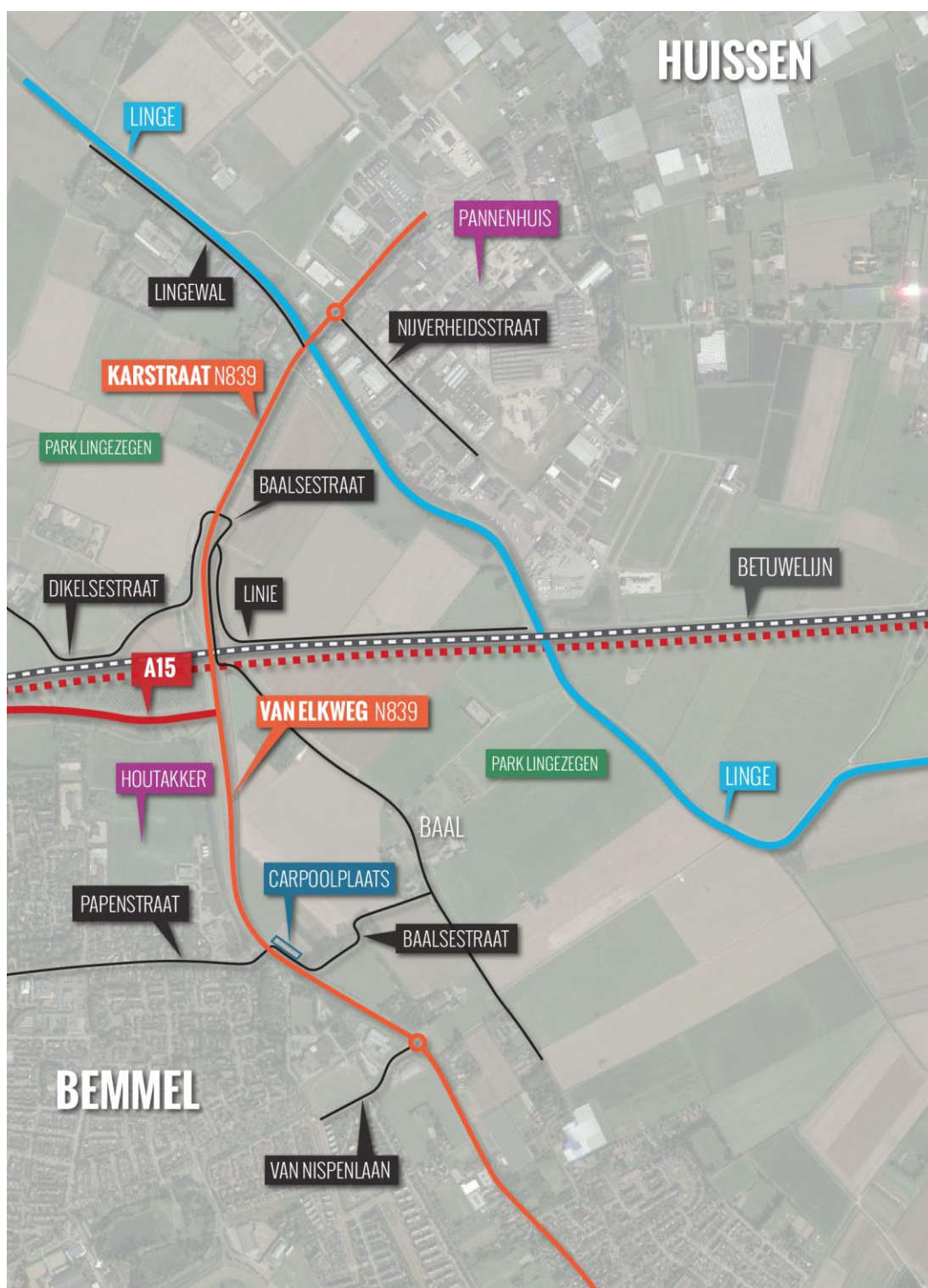
- Extern: vanuit een bestuurlijk gedragen strategische mobiliteitsagenda deelnemen in de onderhandelingen met de partners van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
- Intern: prioritering van mobiliteitsprojecten binnen de gemeente Lingewaard zelf.

2.4.3 Toetsing

Onderhavig inpassingsplan maakt de investeringen juridisch-planologisch mogelijk die noodzakelijk zijn om voor te sorteren op verwachte (autonome) ontwikkelingen en om daarmee knelpunten te voorkomen en zorg te dragen voor een robuust, toekomstvast en samenhangend hoofd- en onderliggend wegennet. Het inpassingsplan beantwoordt daarmee aan de opgave, zoals deze benoemd is in de Structuurvisie en het Mobiliteitsplan voor de gemeente Lingewaard.

2.5 Conclusie

In de beleidsdocumenten op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nagestreefd. De maatregelen aan de N839 welke met onderhavig inpassingsplan mogelijk worden gemaakt dragen hieraan bij. Door de investeringen ontstaat een samenhangend, duurzaam en toekomstvast systeem van hoofd- en onderliggend wegennet.



Figuur 2: plangebied en omgeving

3. HUIDIGE SITUATIE

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de huidige ruimtelijke en verkeerskundige situatie van het plangebied beschreven en de functies in de directe omgeving daarvan.

3.2 Huidige situatie functioneel - ruimtelijk

In de huidige situatie eindigt de rijksweg N15 (in het verlengde van de A15) bij de aansluiting op de N839. De N839 verbindt de kernen Bemmel en Huissen en wordt gebruikt door snel- en langzaam verkeer, evenals landbouwvoertuigen en de Rijnwaalsprinter (Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Arnhem en Nijmegen). Fietzers maken gebruik van de parallelstructuur aan beide zijden van de N839. Het landbouwverkeer maakt gebruik van de parallelstructuur aan de oostzijde van de N839 (Baalsestraat). Aan de noordzijde van de toekomstige A15 heet de N839 Karstraat. Aan de zuidzijde heet de N839 Van Elkweg.

Het plangebied begint ten noorden van de Linge bij de rotonde met de Nijverheidstraat in Huissen. Ten zuiden van de Linge loopt de N839 (de Karstraat) door Park Lingezegen, een gebied dat hoofdzakelijk bestaat uit agrarische grond en gebruikt wordt als recreatief uitloophoeve. Net ten zuiden van de Linge ligt een autobedrijf en een boomgaard. De Karstraat vormt een belangrijke toegangsweg tot Park Lingezegen voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer.

De N839 wordt door middel van een viaduct over de Betuwespoorlijn geleid. Ten zuiden van de Betuwespoorlijn ligt de kruising met de N15 richting het westen.

Direct ten zuiden van de aansluiting van de huidige N15 op de N839 ligt het bedrijventerrein Houtakker, welke verder ontwikkeld wordt en een deel van de autonome toename van de verkeersbewegingen veroorzaakt op de N839. Op het zuidelijk deel van het bedrijventerrein is een tankstation gelegen. Ten zuiden van het bedrijventerrein Houtakker ligt de Papenstraat. Ten zuiden van deze Papenstraat ligt een reguliere woonwijk en direct tegen het plangebied zijn twee scholencomplexen en een sportcentrum gelegen.

Aan de oostkant van de huidige N839, ten zuiden van de Betuwelijn, loopt het Park Lingezegen door. De grond wordt overwegend agrarisch gebruikt. Ook liggen er bebouwingsclusters en buurtschappen zoals Baal. Aan de oostkant van de N839, ter hoogte van de Papenstraat, ligt een carpoolplaats. Ter hoogte van de rotonde met de Van Nispenlaan, aan de zuidgrens van het plangebied, is aan de oostzijde een agrarisch bedrijf gelegen.

3.3 Huidige situatie verkeerskundig

Verkeersstructuur

In de huidige situatie vormt de Van Elkweg/Karstraat (N839) de belangrijkste schakel tussen de kernen Bommel en Huissen en de verbindingsweg naar het achterland. Bij Bommel sluit de N839 aan op de eenbaans-autoweg (N15) die na knooppunt Ressen als snelweg A15 naar het westen gaat. De N839 bestaat momenteel uit één hoofdrijbaan met één rijstrook per rijrichting.

Volgens de trajectvisie van de provincie Gelderland is het gedeelte tussen de Papenstraat en de aansluiting op de N15 bepaald als een GOW goed (Gebiedsontsluitingsweg Goed). Dat wil zeggen dat dit trajectgedeelte zo veel als mogelijk dient te voldoen aan de Gelderse Essentiële wegkenmerken. Het gaat hierbij onder meer om verhardingsbreedte, obstakelvrije zone (OVZ), groene middenberm etc. De gedeeltes tussen de N15 en Huissen en ten zuiden van het kruispunt met de Papenstraat zijn vastgesteld als GOW sober. Dat wil zeggen dat het eindbeeld sober en doelmatig kan zijn.

Het kruispunt met de Baalsestraat en de Karstraat (Dikelsestraat) is als voorrangsweg uitgevoerd. Het kruispunt met de N15 is uitgevoerd als een T-kruising en voorzien van verkeerslichten. De kruising van de N839 met de Papenstraat is een kruispunt uitgevoerd met verkeerslichten. De maximumsnelheid op de N839 is 80 km/u tot aan de komgrenzen van Bommel (net voor de rotonde met de Van Nispenlaan) en Huissen (net voor de rotonde met de Nijverheidsstraat). Daar geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.

Erftoegangswegen

Ten noorden van de Betuwelijn ligt aan de westzijde van de N839 de Dikelsestraat en erftoegangsweg Karstraat voor het langzaam verkeer en landbouwverkeer. Aan de oostzijde van de hoofdrijbaan van de N839 ligt de erftoegangsweg Baalsestraat / Linie. Deze biedt toegang tot het gebied dat ten zuidoosten van de Betuweroute ligt, waaronder buurtschap Baal. Deze erftoegangswegen hebben in de eerste plaats een toegangbiedende functie tot woningen, bedrijven, voorzieningen en recreatieve bestemmingen die direct aan de weg zijn gelegen. In de tweede plaats zorgen deze erftoegangswegen ervoor dat landbouw verkeer tussen de verschillende landbouwgebieden met elkaar in verbinding staan.

Fietsvoorzieningen

De fietsvoorzieningen aan weerszijden van de N839, maken onderdeel uit van de bovenlokale fietsverbindingen in het Gelders fietsnetwerk. De verbinding tussen Bommel en Huissen maakt zowel deel uit van het bovenlokaal fietsnetwerk, als het recreatief fietsnetwerk.

Verkeersafwikkeling

Gemotoriseerd verkeer

Uit telgegevens uit 2015 blijkt dat er in de huidige situatie op een werkdag gemiddeld 13.670 mvt/etmaal (motorvoertuigen per etmaal) tussen Huissen en de huidige aansluiting op de N15 rijden. Circa 14,1% van het verkeer op de N839 is vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer samen).

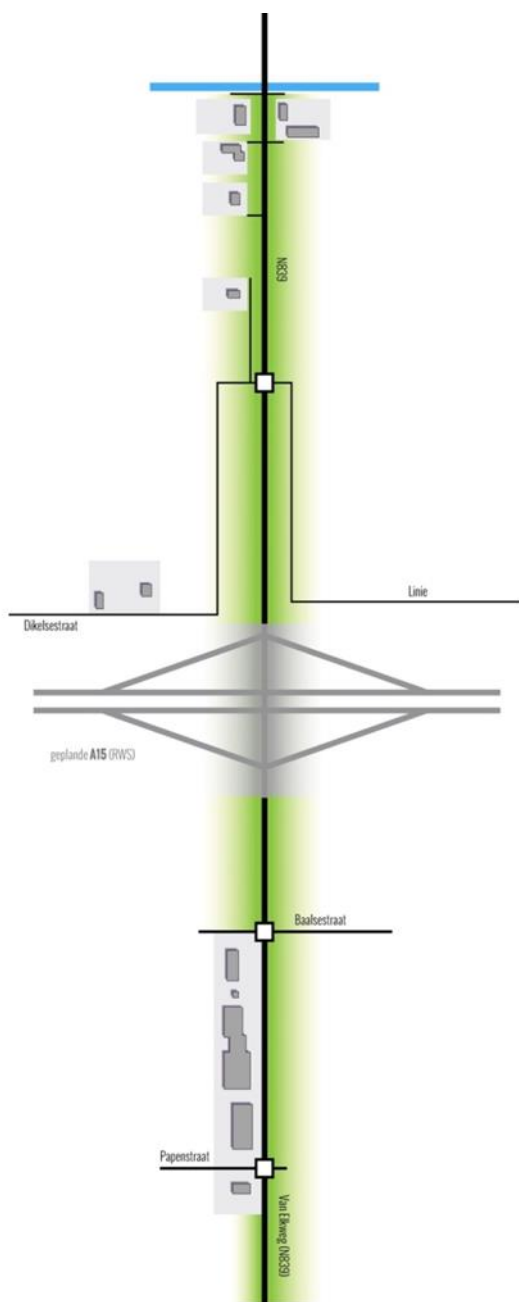
Op het weggedeelte tussen de aansluiting met de huidige N15 en de Papenstraat rijden gemiddeld 18.900 mvt/etmaal op een werkdag. Tussen de Papenstraat en de rotonde met de Van Nispenlaan rijden 12.830 mvt/etmaal (2015).

Landbouwverkeer

In de huidige situatie kan en mag het landbouwverkeer op de N839 rijden. Het landbouwverkeer kan ook via een parallelweg (Baalsestraat) over de Betuwelijn. Hoewel landbouwverkeer 'gelijkmatig' verdeeld wordt, dragen de landbouwvoertuigen niet bij aan de verkeersveiligheid aangezien ook veel fietsers gebruik maken van de parallelweg Baalsestraat.

Fietsverkeer

In 2013 zijn er op de Gelderse provinciale wegen fietstellingen gehouden. Hieruit blijkt dat op werkdagen tussen Huissen en de Papenstraat 1.630 fietsers geteld zijn. Tussen de Papenstraat en de rotonde met de Van Nispenlaan ligt het aantal fietsers in de range tussen de 500 en 1.000 fietsers / werkdag. Veel van de fietsers tussen Huissen en Bemmelen zijn middelbare scholieren die dagelijks pendelen tussen beide woonkernen.



Figuur 3: Schematische weergave nieuwe toekomstige situatie

4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in het voorjaar van 2017 het tracébesluit 'A12/A15 Res-sen – Oudbroeken (ViA15)' genomen. Dit besluit regelt de doortrekking van de A15 van Bemmelen tot de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Daarnaast regelt het besluit de verbreding van de A12 ter hoogte van Duiven en Zevenaar. Het project ViA15 leidt samen met enkele andere ontwikkelingen tot een toename van de verkeersintensiteit. Voorbeelden zijn extra arbeidsplaatsen, bevolkingsgroei, toename aantal huishoudens en de groei van het autobezit. We noemen dit autonome ontwikkelingen, dat zijn ontwikkelingen die plaatsvinden los van wat in het voorliggende plan wordt geregeld. De N839 heeft onvoldoende capaciteit om de verwachte toename van de verkeersintensiteit als gevolg van deze ontwikkelingen op te vangen.

De provincie wil dat de stadsregio Arnhem-Nijmegen goed bereikbaar blijft. Een duurzame, toekomst-vaste en samenhangende verkeersstructuur is dan ook van groot belang. Om de toename van de verkeersintensiteit ook in de toekomst vlot en veilig te kunnen verwerken is het noodzakelijk om de provinciale weg N839 aan te passen. Voorliggend inpassingsplan maakt de aanpassingen juridisch-planologisch mogelijk.

In het kader van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan (zie paragraaf 2.3.1 van deze toelichting) hebben de gezamenlijke regionale partijen (provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Duiven, gemeente Zevenaar, gemeente Lingewaard en gemeente Overbetuwe) en Rijkswaterstaat vanuit een integrale aanpak gestudeerd op de uitgangspunten en ontwerpprincipes voor een duurzame, toekomstvaste en samenhangende verkeersstructuur op de verschillende schaalniveaus en een goede ruimtelijke inpassing daarvan. In het onderzoek 'Verkeersafwikkeling N839 - aansluiting A15' is dit uitgewerkt en in het onderzoek 'Verkeersstudie onderliggend wegennet A15/A12' in samenhang be-zien met de verkeerskundige uitwerking voor de andere 'koppelstukken' tussen het onderliggend we-gennet en het project ViA5. Uit de genoemde verkeersstudies zijn uitgangspunten per modaliteit naar voren gekomen, welke vertaald zijn in een verkeersontwerp. Onderhavig inpassingsplan maakt reali-satie hiervan juridisch-planologisch mogelijk.

4.2 Verkeersprognoses

De huidige aansluiting van de N839 op de N15 wordt aangepast in verband met de doortrekking van de A15. De huidige vormgeving van de N839 kan de verwachte toename van de verkeersintensiteit in de toekomst niet langer vlot en veilig verwerken. Hierdoor ontstaan er knelpunten. In de navolgende tabel⁴ staan de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de N839. Hierbij is per wegvak onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie, de autonome situatie in 2024 en 2033 (inclusief uitvoering van

⁴ Bron: Regionale Verkeersmilieukaart 2016 project A15-OWN

project ViA15) en de autonome situatie in combinatie met de aanpassing van de N839 in 2024 en 2033. Uit de tabel blijkt dat de toenames als gevolg van de aanpassing van de N839 gering zijn ten opzichte van de autonome situatie in 2033.

	Huidige situatie	Autonoom	Autonoom	Reconstructie N839	Reconstructie N839
Verkeersprognoses	2013	2024	2033	2024	2033
Van Elkweg (N839 tussen Van Nispenlaan en Papenstraat)	15.200	15.330	16.240	15.420	16.330
Van Elkweg (N839 tussen Papenstraat en Houtakker)	18.700	17.840	19.620	18.950	20.710
Van Elkweg (N839 tussen Houtakker en aansluiting RW 15)	18.700	22.520	25.050	22.690	25.260
Van Elkweg (N839 tussen aansluiting RW 15 en Dikelsestraat)	13.900	15.990	18.140	15.850	18.040
Karstraat (N839 tussen Dikelsestraat en Lingewal)	14.100	16.090	18.190	15.990	18.150

Toekomstige situatie

Ten noorden van de A15

De huidige vormgeving van de N839 kan de verkeerstoename op de lange termijn (in 2033) niet voldoende verwerken. Het gaat hierbij met name om het kruispunt met N839 – Karstraat/Dikelsestraat – Baalsestraat. Een voorrangskruispunt waarbij de hoofdrijbaan een intensiteit heeft van circa 20.000 mvt/etmaal is voor de zijrichtingen niet goed oversteekbaar bij een snelheid van 80 km/u. Dat zal leiden tot lange wachtrijen en wachttijden. Verkeer dat van de zijwegen de provinciale weg op wil, dient gebruik te maken van de hiaten tussen de motorvoertuigen op de hoofdrijbaan. Het risico hierbij is dat verkeer vanuit de zijstraten bij te lange wachttijden, kortere hiaten accepteert en begint op te rijden. In combinatie met de maximumsnelheid van 80 km/u vormt dit een veiligheidsknelpunt.

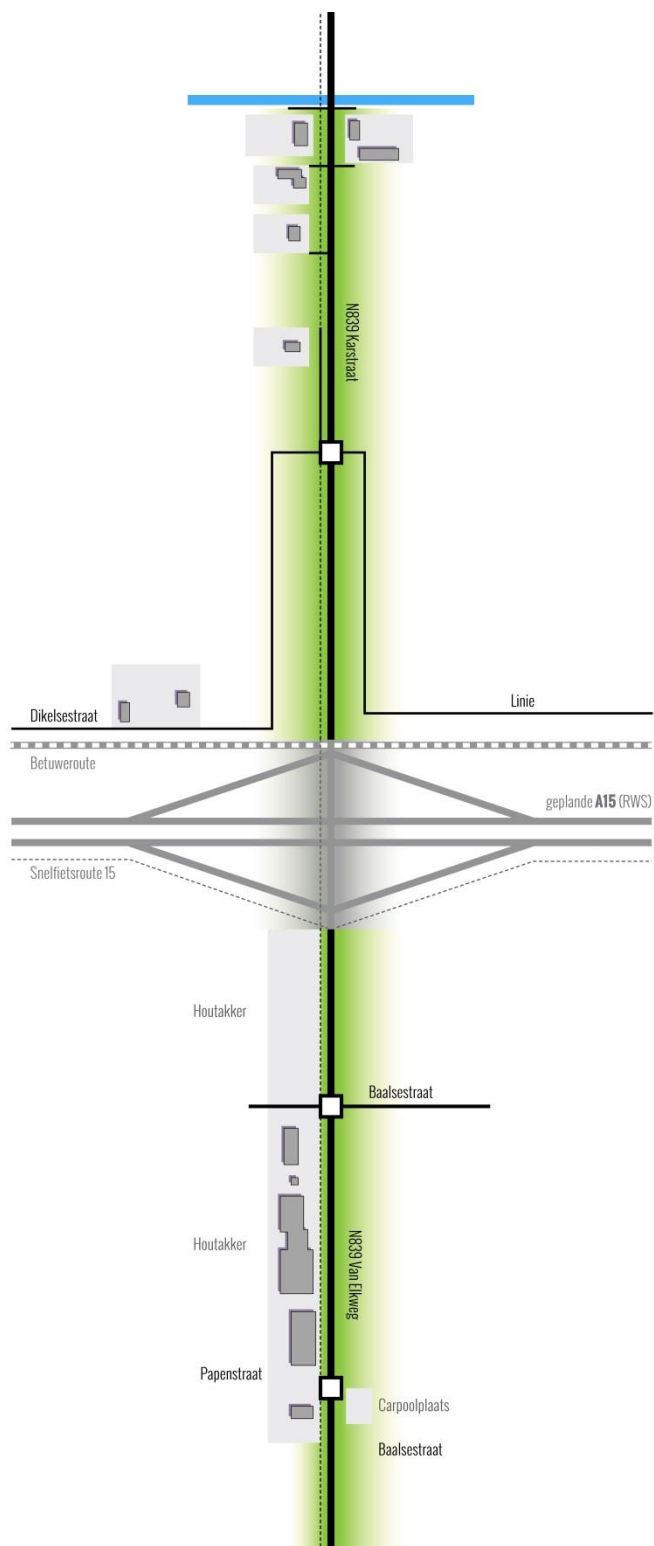
Het huidige weggedeelte tussen het kruispunt met de Karstraat/Dikelsestraat - Baalsestraat en Huisen kan de verkeerstoename voldoende verwerken. Ondanks dat het wegprofiel hier bestaat uit een 1x2 profiel, kan het verkeer voldoende vlot en veilig afgewikkeld worden.

Ten zuiden van de A15

De verkeerstoename naar circa 25.000 mvt/etmaal op het gedeelte tussen de aansluiting met de A15 en het kruispunt met de Papenstraat kan op lange termijn (2033) tot meer congestie leiden. Bij deze verkeersaantallen kan gedurende de spits een langere langzaam rijdende file ontstaan die gedurende de dag kan aanhouden. De wegvakken van de aansluiting van de N839 op de A15 zullen robuust worden aangelegd met voldoende rijstroken. Zonder maatregelen zal er sprake zijn van opstoppingen bij de rijbaanversmallingen van 2 naar 1 rijbaan (van 2x2 naar het huidige 1x2 profiel) op het weggedeelte tussen de aansluiting op de A15 en het nieuwe kruispunt bij bedrijventerrein Houtakker. Dit zal ook gelden voor het weggedeelte van het nieuwe kruispunt bij Houtakker naar het kruispunt bij de

Papenstraat. Bovendien zal de bestaande kruising N839 - Papenstraat de toename van gemotoriseerd verkeer niet voldoende kunnen verwerken.

Het weggedeelte tussen het kruispunt N839 – Papenstraat en de rotonde N839 – Van Nispenlaan zal de verkeerstoename naar circa 16.000 mvt/etmaal goed kunnen verwerken.



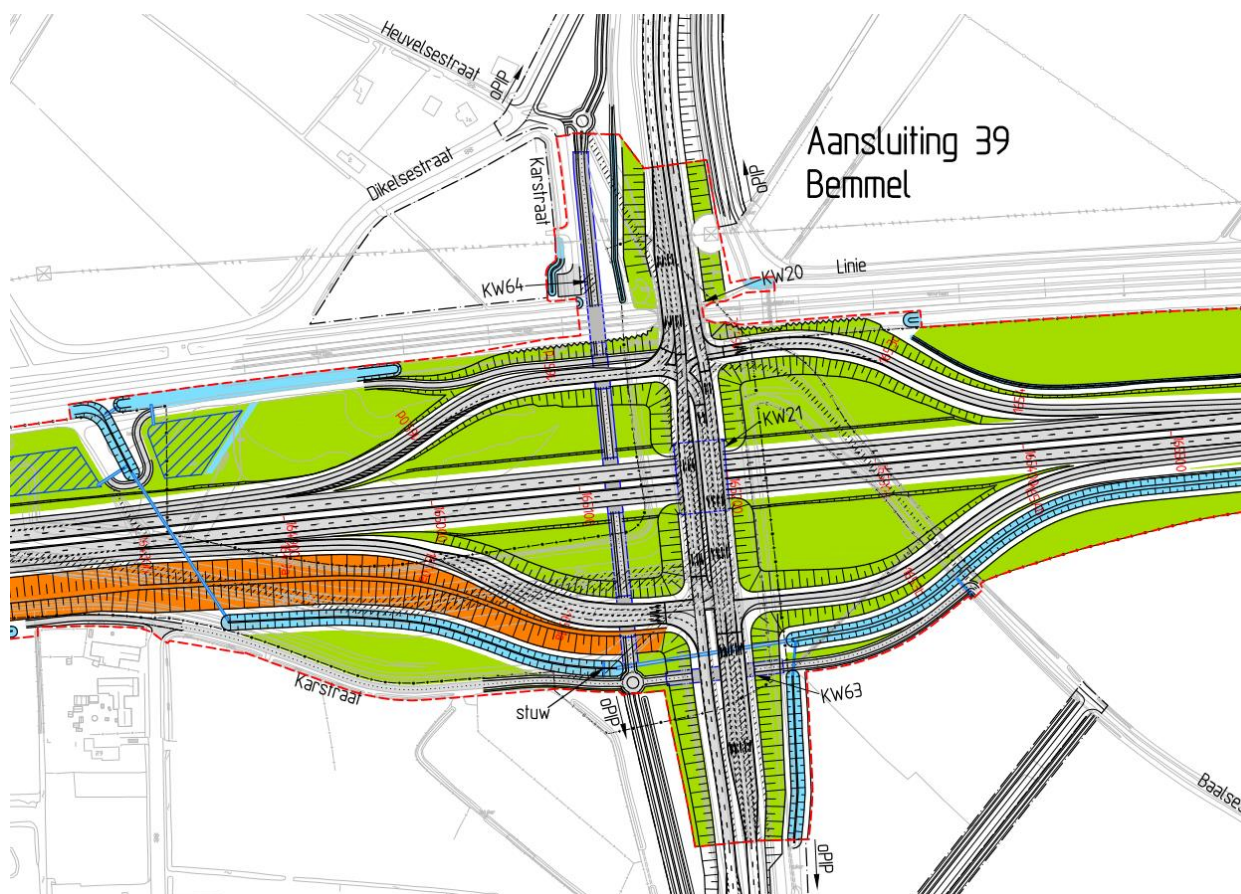
Figuur 4: Schematische weergave nieuwe toekomstige situatie

4.3 Het technisch wegontwerp

Het wegontwerp staat in hoofdlijnen vast en is in dit stadium van het proces al redelijk ver uitgewerkt. Toch kunnen er later altijd nog enkele wijzigingen plaatsvinden. De in deze toelichting getoonde en beschreven ontwerpen moeten daarom worden beschouwd als 'referentie-ontwerpen'.

ViA15

Het knooppunt van A15 en de N839 is in het Tracébesluit vastgelegd en wordt door het Rijk uitgevoerd. Zowel naar het noorden als naar het zuiden legt het Rijk 2x2 rijstroken aan op de N839.



Ontwerp knooppunt A15/N839

Figuur 5: ontwerp knooppunt A15/N839

N839 ten noorden van de A15

De aansluiting van de A15 op de N839 wordt in het kader van het Tracébesluit door het Rijk aangepast. De twee weggedeeltes naar de bebouwde kommen van Huissen en Bommel worden door de provincie uitgebreid om de verwachte verkeerstoename te verwerken. Het 2x2 profiel dat door het Rijk op de kruising met de N839 en A15 wordt aangelegd, wordt doorgetrokken naar het kruispunt N839-

Karstraat/Dikelsestraat – Baalsestraat. Bij deze kruising komen verkeerslichten. Aan de westzijde wordt een parallelweg noordwaarts naar de eerste woning gemaakt.

Na de kruising van de N839 met de Baalsestraat en Karstraat/Dikelsestraat wordt het 2x2 profiel versmald naar een 2x1-profiel en sluit aan op de huidige inrichting van de weg.

De snelheidsverlaging naar 50 km/uur net voor de Lingewal, wordt zuidelijker tussen de boomgaard en het autobedrijf gelegd. Dit draagt bij aan een veiligere entree van de kern Huissen. Om te zorgen dat automobilisten ook daadwerkelijk minder hard gaan rijden wordt een fysieke middengeleider aangelegd. Hier kunnen fietsers en voetgangers de twee rijbanen met een tussenpauze oversteken.

Aan de westzijde van de N839 wordt een tweerichtingenfietspad gerealiseerd tot aan de rotonde met de Nijverheidsweg in Huissen.

Puntsgewijs worden de volgende aanpassingen ten noorden van de A15 voorzien:

- *Wegvak aansluiting A15 – kruising N839 met Baalsestraat – Karstraat:*
 - Wegprofiel aanpassen op dwarsprofiel aansluiting A15 (2x2 rijbanen);
 - Huidig dwarsprofiel verbreden van 1x2 naar 2x2 rijbanen;
 - Toepassen van een fysieke middengeleider.
- *Kruispunt N839 – Baalsestraat – Karstraat/Dikelsestraat:*
 - Toepassen van dubbele opstelstroken voor rechtdoorgaand verkeer;
 - Toepassen van opstelstroken voor rechts- en linksafslaand verkeer;
 - Kruising voorzien van verkeerslichten;
 - Doortrekken van de fysieke middengeleider tot het 2x1 profiel
 - Parallelweg naar eerste woning aan de noordwestzijde
- *Wegvak N839 – kom Huissen:*
 - Rijbaanversmalling van 2x2 naar 2x1;
 - Dwarsprofiel 2x1 aansluiten op de huidige inrichting;
 - Snelheidsverlaging naar 50 km/u ten zuiden van autobedrijf;
 - Toepassen van een middengeleider ter ondersteuning van de snelheidsverlaging en als lokale fietsoversteek.
- *Fietsstructuur*
 - Westelijk gelegen tweerichtingen fietspad tot aan de rotonde met de Nijverheidstraat (oostelijk fietspad verwijderen, m.u.v. oostelijke fietsbrug over de Linge)
- Landbouwverkeer mag op de hoofdrijbaan rijden. Op het grootste gedeelte is er een profiel van 2x2 rijbanen beschikbaar, zodat gemotoriseerd snelverkeer het landbouwverkeer kan inhalen.

bruiken is. Landbouwverkeer bereikt Baal via de nieuwe ontsluiting bij het kruispunt met Houtakker of via de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied.

Ten zuiden van de kruising met de Papenstraat wordt het 2x2 profiel teruggebracht naar het huidige 2x1 profiel richting de rotonde met de van Nispenlaan.

Het fietsverkeer gaat over een tweezijdig fietspad aan de westzijde van de N839. Ter hoogte van het nieuwe kruispunt Houtakker en ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Papenstraat wordt het fietsverkeer met verkeerslichten geregeld. .

Puntsgewijs worden de volgende aanpassingen ten zuiden van de A15 voorzien:

- *Wegvak aansluiting A15 – kruising Houtakker - Baalsestraat*
 - Wegprofiel aanpassen op dwarsprofiel Tracébesluit aansluiting A15;
 - Huidig dwarsprofiel verbreden van 1x2 naar 2x2 rijbanen;
 - Toepassen van een fysieke middengeleider.
- *Kruising N839 – Houtakker - Baalsestraat*
 - Toepassen van dubbele opstelstroken voor rechtdoorgaand verkeer;
 - Nieuwe kruising met verkeerslichten bij bedrijventerrein Houtakker;
 - Toepassen van een fysieke middengeleider;
 - Aansluiten van de Baalsestraat op de nieuwe kruising N839 – Houtakker.
- *Wegvak N839 – kruising Papenstraat:*
 - Huidig 1x2 dwarsprofiel uitbreiden naar een 2x2 dwarsprofiel;
 - Doortrekken van de fysieke middengeleider.
- *Kruising N839 – Papenstraat:*
 - Huidige 2+1 dwarsprofiel (2 rijstroken richting Bemmelen, 1 rijstrook richting Huissen) uitbreiden naar 2x2 dwarsprofiel;
 - Verleggen van verbindingsweg kruispunt Papenstraat – Baalsestraat (Lage Zandsestraat) via de carpoolplaats voor personenwagens en langzaam verkeer.
- *Fietsstructuur:*
 - Huidige tweezijdige eenrichtingsfietspaden vervangen door een westelijk gelegen tweerichtingenfietspad.
 - Bij de rotonde met de Van Nispenlaan wordt aan de noordzijde een nieuwe fietsoversteek gerealiseerd.

Landbouwverkeer mag op de hoofdrijbaan rijden. Op het grootste gedeelte is er een profiel van 2x2 rijbanen beschikbaar, zodat gemotoriseerd snelverkeer het landbouwverkeer kan inhalen.

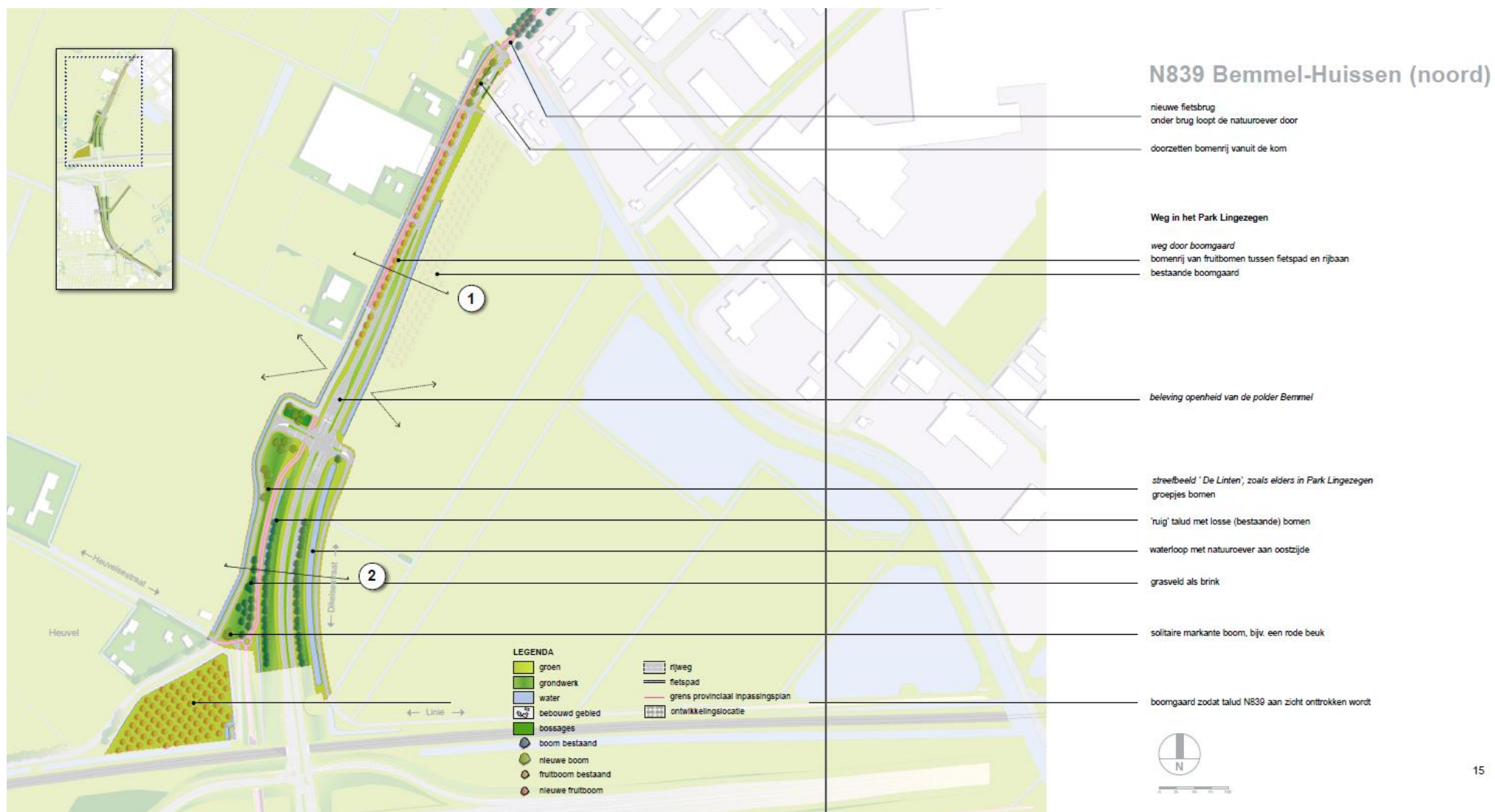


Figuur 7: Dwarsprofiel ten zuiden van de A15 (ter hoogte van de carpoolplaats)

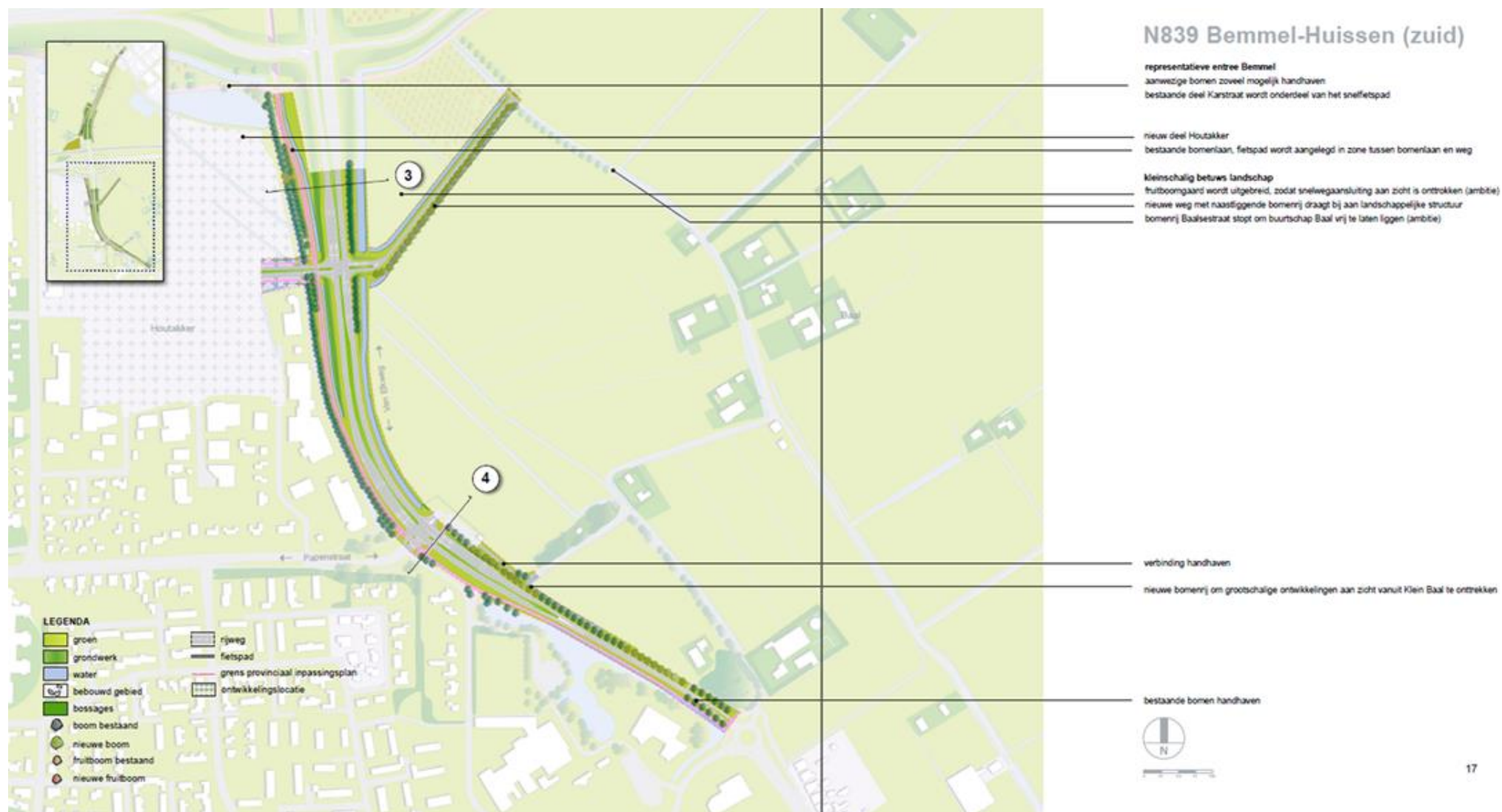
4.4 De landschappelijke inpassing

Het inpassingsplan voor de N839 Bemmel-Huissen omvat de reconstructie van de N839 aansluitend op de reconstructie van de aansluiting van de N839 op de A15, welke in het project ViA15 valt.

Per deelgebied is een streefbeeld opgenomen van de landschappelijke inpassing. Dit is ook weergegeven in navolgende afbeeldingen. Voor detailkaarten, legenda en doorsneden wordt verwezen naar het Landschapsplan zelf (bijlage). Benadrukt wordt dat het een streefbeeld betreft, dat uiteindelijk niet exact als zodanig gerealiseerd hoeft te worden. Wel is hiermee het ambitieniveau vastgesteld, waarbij de omschrijving een beeld geeft van de beoogde ontwikkelingsrichting waartoe de mogelijk gemaakte activiteiten met onderhavig inpassingsplan bijdragen.



Figuur 8: Landschappelijke inpassing inclusief infrastructureel verkeersontwerp (referentie-ontwerp) noordelijk deelgebied
(bron: Landschapsplan N839 Bommel – Huissen)



Figuur 9: Landschappelijke inpassing inclusief infrastructureel verkeersontwerp (referentie-ontwerp) zuidelijk deelgebied
 (bron: Landschapsplan N839 Bemmel – Huissen)

Streefbeeld Landschappelijke inpassing ten noorden van A15: *Weg in het Park Lingezen*

Ten noorden van de Betuweroute wordt de N839 ontworpen als een weg door het Park Lingezen. Dat wil zeggen dat de schakering aan Betuwse landschappen hier beleefbaar wordt gemaakt. De lijn van de N839 wordt niet verder geaccentueerd door begeleidende beplanting, om de scheidende werking in het landschap niet groter te maken. Wel wordt beplanting aangebracht, die gebiedskenmerken accentueert:

- In het noordelijk deel, bij de Linge, is het streefbeeld een weg door fruitboomgaarden. Tussen de weg en het fietspad worden fruitbomen geplant. Aan de oostkant ligt de bestaande boomgaard.
- In oostelijke richting is de openheid van de polder Bemmelerbeek beleefbaar. Daarom wordt er geen nieuwe opgaande beplanting aan de oostzijde van de N839 aangebracht. Tussen de boomgaard en het grondlichaam van de N839 blijft er een doorzicht tussen de landschappen aan beide kanten van de weg. De beplanting langs de weg wordt hier dus onderbroken. Langs het grondlichaam van de N839 kan een deel van de bestaande bomen behouden blijven.
- Aan de westkant van de N839 wordt de ruimte tussen de hoofdrijbaan en de Dikelsestraat in één stuk vormgegeven met gras en bomen van verschillende soorten. Het streven is een beeld, zoals ook elders in Park Lingezen gangbaar is voor het thema "De Linten". Op deze wijze wordt het grondlichaam van de N839 gezien vanuit het landschap vanaf de Dikelsestraat gemaskeerd. De openheid hier draagt ook bij aan de sociale veiligheid van de fietsonderdoorgangen.
- Aansluitend wordt de hoek tussen de Betuweroute, de Dikelsestraat en de fietsonderdoorgang ingeplant met bomen, dit in het kader van het GNN/GO. Hierdoor wordt de Betuweroute aan het zicht wordt onttrokken.
- De watergang langs de oostzijde van het talud van de N839 wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever.

Streefbeeld aan de zuidzijde van de A15, omgeving Houtakker: *Representatieve entree Bemmeler*

De rand van het bedrijventerrein Houtakker krijgt een representatieve uitstraling, want dit bepaalt de entree van de bebouwde kom van Bemmeler.

- De bestaande, deels dubbele, bomenlaan langs de Houtakker bepaalt het beeld langs de N839. Er wordt ingezet op het behoud van deze bomenlaan. Het fietspad wordt aangelegd in de zone tussen deze bomenlaan en de rijweg.
- Het bestaande deel van de Karstraat evenwijdig aan de A15 wordt onderdeel van het snelfietspad langs de A15, waarbij de bomen grotendeels behouden blijven. Dit valt buiten het plangebied van het inpassingsplan.
- De onderdoorgang door het grondlichaam van de N839 in het verlengde van dit deel van de Karstraat heeft een belangrijke functie om de landschappen aan weerszijden van de N839 functioneel en visueel te verbinden. Goed doorzicht door de onderdoorgang is van belang. De onderdoorgang ligt buiten het plangebied van het inpassingsplan.

Streefbeeld omgeving Baal en Klein Baal: *Kleinschalig Betuws landschap*

Het kleinschalige landschap rond Baal, dat tevens onderdeel is van Park Lingezen, wordt versterkt en grootschalige objecten worden door opgaande beplanting enigszins gemaskeerd. Tevens wordt de

toegankelijkheid van het landschap voor wandelaars en fietsers verbeterd, door de aanleg van het snelle fietspad langs de A15 en de onderdoorgang onder de N839.

- Een wens is om de boomgaard in de zuidoosthoek van de A15 en de N839 uit te bereiden richting N839, zodat de grootschalige snelwegaansluiting enigszins aan het zicht wordt onttrokken. Dit valt buiten het plangebied van het inpassingsplan. Ook de gewenste bomenrij langs de Baalsestraat, aansluitend op de boomgaard, moet hieraan bijdragen.
- Langs de zuidzijde van de boomgaard wordt een weg aangelegd tussen de aansluiting Houtakker en de Baalsestraat. Deze weg krijgt een eenvoudige uitstraling, vergelijkbaar met de huidige landwegen in dit gebied.
- Aan de zuidkant van het plangebied worden langs de N839 nieuwe bomen geplant die de grootschalige bebouwing van de scholen en het sportcentrum ter hoogte van Essenpas vanuit Klein Baal aan het zicht onttrekt.
- Langs de zuidzijde van de N839 worden de bestaande bomen tussen rijweg en het te verbreden fietspad gehandhaafd.

In het Landschapsplan N839 Bemmeler – Huissen zijn deze streefbeelden uitgewerkt en doorsneden opgenomen. Waar juridisch-planologisch mogelijk c.q. noodzakelijk zijn onderdelen / maatregelen verankerd in onderhavig inpassingsplan, zoals de compensatie in het kader van de provinciale regeling omtrent het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszones (GNN/GO). Hieruit volgen de natuurbestemmingen en ook de aanduiding natuurvriendelijke oever aan de noordzijde van de ViA15.

5. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw inpassingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke planologische en milieuhygiënische aspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende voor dit inpassingsplan relevante planologische en milieuhygiënische aspecten behandeld.

5.2 Geluid

5.2.1 Wettelijk kader en beleid

Wet geluidhinder

Voor het aspect wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. De wijzigingen aan de weg N839 Bommel-Huissen vallen onder het regime van deze wet. De geluidsbelastingen vanwege deze te wijzigen wegen dienen te voldoen aan de grenswaarden uit deze wet. Voor de toetsing aan deze grenswaarden is een akoestisch onderzoek nodig. Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien sprake is van overschrijding dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien niet kan worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Voor het project 'N839 Bommel – Huissen' in de gemeente Lingewaard bestaat vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg de grenswaarden uit de Wgh niet overschrijdt. Ten tweede dient bij de aanpassing van bestaande wegen aangetoond te worden of sprake is van reconstructie in het kader van de Wgh. In het kader van de Wgh is er sprake van een reconstructie van een weg, als er één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg plaatsvinden waardoor de geluidbelasting op gevels van nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen toeneemt met tenminste 2 dB (bij de toetsing aan de Wgh wordt uitgegaan van een toename van minimaal 1,5 dB) ten gevolge van het verkeer op die weg.

In de Wgh gelden alleen normen voor woningen binnen een geluidszone. Alle wegen met uitzondering van 30 km/uur gebieden (en in gebieden aangeduid als een woonerf) hebben een geluidzone. De geluidzone aan weerszijden van de weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de

weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. In art. 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De zonebreedte is aangegeven in artikel 74 lid 1 Wgh. Voor het bepalen van de zonebreedte dient uitgegaan te worden van de toekomstige situatie (artikel 99 lid 4 Wgh). In artikel 75 lid 1 van de Wet geluidhinder is bepaald dat de uiterste begrenzing van de geluidzone wordt bepaald vanaf de buitenste rijstrook. Dit is de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

Hogere grenswaarden

Bij overschrijding van de normen moet worden onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidsbelasting kunnen reduceren. Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting. Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd dient men rekening te houden met de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor geluidgevoelige bestemmingen. De maximaal toelaatbare binnenwaarde bedraagt voor bestaande woningen in de zone van een nieuw te projecteren weg 33 dB.

Het bevoegd gezag moet bij het vaststellen van hogere waarden ook inzicht hebben in de gecumuleerde geluidsbelasting (artikel 110a lid 6 en 110f Wgh). De gecumuleerde geluidbelasting mag namelijk niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting in de optiek van het bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland zijn bevoegd gezag voor het verlenen van de hogere grenswaarde. Hierbij houdt ze rekening met het beleid zoals opgenomen in het Actieplan Geluid 2012-2017 waarin de provincie Gelderland haar visie en aanpak opgenomen heeft, evenals met het geluidbeleid van de gemeente Lingewaard dat is opgenomen in de 'Nota hogere grenswaarden gemeente Lingewaard', M.2005.0287.05.R002. d.d. 28 maart 2007 en de 'Nota geluidsbeleid' van 23 februari 2007. Na het (eventueel) verlenen van hogere waarden wordt voor de betreffende woningen de binnenwaarde op het wettelijke vereiste niveau gebracht door, voor zover noodzakelijk, het toepassen van gevelmaatregelen. Dit gebeurt in overleg met de bewoner en/of eigenaar.

5.2.2 Resultaten onderzoek

In het kader van het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek⁵ uitgevoerd naar de geluidseffecten als gevolg van de wijzigingen aan de wegen. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

⁵ Rapport Akoestisch onderzoek Inpassingsplan N839 Bemmel-Huissen, 201600057, 02Finale versie, 14 april 2017, Royal HaskoningDHV

Ten gevolge van de wijzigingen aan de N839 (Van Elkweg) is er bij één woning (Houtakker 10) sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename $\geq 1,5$ dB). De toename is maximaal 2 dB.

Ten gevolge van de wijzigingen aan de Karstraat is er bij twee woningen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename $\geq 1,5$ dB). De toename is maximaal 3 dB.

De geluidstoename op de N839 en Karstraat-Dikelsestraat is het gevolg van de toename van de verkeersintensiteiten door autonome groei tussen peiljaar 2018 en 2033, de verkeersaantrekkende werking van de aanleg van de A15 en bij de N839 deels door de verbreding/verschuiving van de weg.

Voor de N839 en Karstraat-Dikelsestraat zijn bronmaatregelen doelmatig en wenselijk. De maatregelen bestaan uit het toepassen van stil asfalt, zoals in onderstaand figuur exact is weergegeven. Met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Het is derhalve niet nodig een hogere waarde vast te stellen.

Maatregel	Bron	Minimale Lengte
Stil wegdek (SMA-NL8 G+)	N839	200 meter (km 4,88 – km 5,08)
Stil wegdek (SMA-NL8 G+)	N839	460 meter (km 5,27 – km 5,73)
Stil wegdek (SMA-NL8 G+)	Karstraat-Dikelsestraat	200 meter

Tabel 1: Overzicht maatregelen

Ten gevolge van de nieuwe aanleg van de Verlengde Baalsestraat en Ontsluiting Houtakker wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Voor de Ontsluiting Houtakker en Verlengde Baalsestraat stelt de wet dan ook verder geen aanvullende eisen. Het is derhalve niet nodig een hogere waarde vast te stellen.

Actieplan Geluid

Conform het puntensysteem, opgenomen in het Actieplan Geluid 2012-2017 van de provincie Gelderland, is stil asfalt ook doelmatig vanaf de stopstreep ten zuiden van de kruising met de Papenstraat tot de rotonde Van Nispenlaan, circa 500 meter.

5.2.3 Conclusie

Het inpassingsplan voldoet aan de vereisten uit de Wet geluidhinder (Wgh). Een goed woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen kan worden gegarandeerd. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het project N839 Bemmeler – Huissen in de gemeente Lingewaard.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Wettelijk kader en beleid

Wet milieubeheer

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). In bijlage 2 van de Wm zijn grenswaarden opgenomen voor onder andere de luchtverontreinigende componenten stikstofdioxide, fijn stof, zwaveldioxide, lood, benzeen, koolmonoxide en

stikstofdioxiden. De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten voldoen aan deze grenswaarden.

In Nederland zijn de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) de meest kritische luchtverontreinigende componenten. Voor deze componenten bestaat in Nederland de hoogste kans op overschrijdingen van de gestelde grenswaarden. In de navolgende tabel zijn de grenswaarden voor deze componenten opgenomen.

Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uurgemiddelden, mag maximaal 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM ₁₀ (fijn stof)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden
PM _{2,5}	25 µg/m ³	Jaargemiddelde

Tabel 2: Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ en PM_{2,5}

Om kwetsbare functies zoals scholen en zorgcomplexen te beschermen tegen hoge concentraties vervuilende stoffen, zijn in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) regels opgenomen om de realisering van dergelijke functies langs drukke wegen tegen te gaan. In het Besluit is vastgelegd dat binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen geen onaanvaardbare situaties ontstaan ten aanzien van de luchtkwaliteit. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorging-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gericht op situaties waarin gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd en is niet van toepassing op de aanleg van wegen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet van toepassing voor het onderhavige inpassingsplan. Daarbij komt dat het betreffende Besluit pas van toepassing is wanneer er sprake is van overschrijding van grenswaarden en dat is in relatie tot onderhavig project eveneens niet aan de orde, zo blijkt uit onderstaande onderzoeksresultaten.

5.3.2 Resultaten onderzoek

Voor het project 'N839 Bemmeler – Huissen' gelegen op het grondgebied van de gemeente Lingewaard, heeft luchtkwaliteitsonderzoek⁶ plaatsgevonden. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Het doel van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is om de juridische haalbaarheid van het Inpassingsplan N839 Bemmeler-Huissen (gemeente Lingewaard) op de luchtkwaliteit te beoordelen. Getoetst is of de planontwikkeling voldoet aan de Wet milieubeheer, luchtkwaliteitseisen (Wm hoofdstuk 5, titel

⁶ Rapport Luchtkwaliteitsonderzoek inpassingsplan N839 Bemmeler-Huissen, BE4988-20160831-LH-03, versie 01/finale versie, Royal HaskoningDHV, 23 september 2016.

5.2). Hiertoe zijn de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) berekend voor de toekomstige situatie. Hierna worden alleen de conclusies op hoofdlijnen van het onderzoek behandeld. Voor de onderliggende gegevens, gehanteerde bronnen, methodiek en uitgangspunten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport.

In het onderzoek is de luchtkwaliteit berekend in de plansituatie (het inpassingsplan) ten gevolge van het wegverkeer. Daarbij is 2024 als zichtjaar aangehouden (het eerste jaar na openstelling).

Het luchtkwaliteitsonderzoek laat zien, dat er in de onderzochte situatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde. De maximale concentratie in het studiegebied bedraagt 18,3 µg/m³ en deze treedt op in het stedelijk gebied net ten noorden van de brug over de Linge. Uit statistische analyse blijkt dat de uurgemiddelde NO₂-grenswaarde bij deze maximale concentraties niet overschreden wordt.

Ook de grenswaarden voor de PM₁₀-concentraties worden niet overschreden. De hoogste jaargemiddelde PM₁₀-concentraties vinden eveneens plaats in het stedelijk gebied net ten noorden van de brug over de Linge (maximaal 20,3 µg/m³). Dit is tevens de locatie met het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (8 dagen).

Locatie	NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ (zonder zeezoutcorrectie) [µg/m ³]	PM _{2,5} [µg/m ³]	EC ⁷ [µg/m ³]
2024	18,3	20,3	12,1	0,5

Tabel 3: Maximale concentraties NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}en EC

In de plansituatie vindt geen overschrijding plaats van de jaar- en uurgemiddelde (grenswaarde voor NO₂, de grenswaarden voor PM₁₀ (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld) en de grenswaarden voor PM_{2,5}. Dit betekent dat het project voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer op grond van art. 5.16 lid 1 sub a.

5.3.3 Conclusie

Op grond van deze bevindingen is de conclusie dat de maatregelen die mogelijk worden gemaakt door middel van onderhavig inpassingsplan op grond van art. 5.16, eerste lid, onder a, Wm (luchtkwaliteit) juridisch maakbaar zijn en luchtkwaliteit daarmee geen belemmering is voor het verwezenlijken van de maatregelen die mogelijk worden gemaakt met onderhavig inpassingsplan.

⁷ Achtergrondconcentraties roet (EC) zijn indicatief.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Wettelijk kader en beleid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen. Onder activiteiten met gevaarlijke stoffen wordt onder andere het vervoer van gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de weg verstaan. Een incident op de weg met een tankauto met gevaarlijke stoffen kan ertoe leiden dat gevaarlijke stoffen vrijkomen. Als gevolg hiervan kunnen mensen komen te overlijden. De risico's van dergelijke ongelukken worden uitgedrukt in de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarnaast bestaat er de plicht om het groepsrisico in bepaalde gevallen te verantwoorden. Voor het mogelijk maken van infrastructuur middels een ruimtelijk besluit (zoals een provinciaal inpassingsplan) zijn deze risicomaten vastgesteld in de Beleidsregel Externe Veiligheid-beoordeling tracébesluiten⁸ (verder aangeduid met Beleidsregel EV-beoordeling).

Plaatsgebonden risico

Risico op een plaats langs, op of boven een transportroute, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor zogenaamde beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van (beperkt) kwetsbare objecten.

Kwetsbare objecten	Beperkt kwetsbare objecten
Woningen	Verspreid liggende woningen (2/ha)
Ziekenhuizen, bejaarden- en verpleeghuizen e.d.	Dienst- en bedrijfswoningen
Scholen en dagopvang minderjarigen	Kantoorgebouwen (< 1500 m ²)
Kantoorgebouwen en hotels (> 1500 m ²)	Hotels en restaurants (< 1500 m ²)
Winkelcentra (> 1000 m ² > 5 winkels)	Winkels
Winkel met supermarkt (> 2000 m ²)	Sport-, kampeer- en recreatieterreinen
Kampeer- en verblijfsrecreatieterrein (> 50 pers.)	Bedrijfsgebouwen
Andere gebouwen met veel personen gedurende een groot deel van de dag	Objecten met hoge infrastructurele waarde

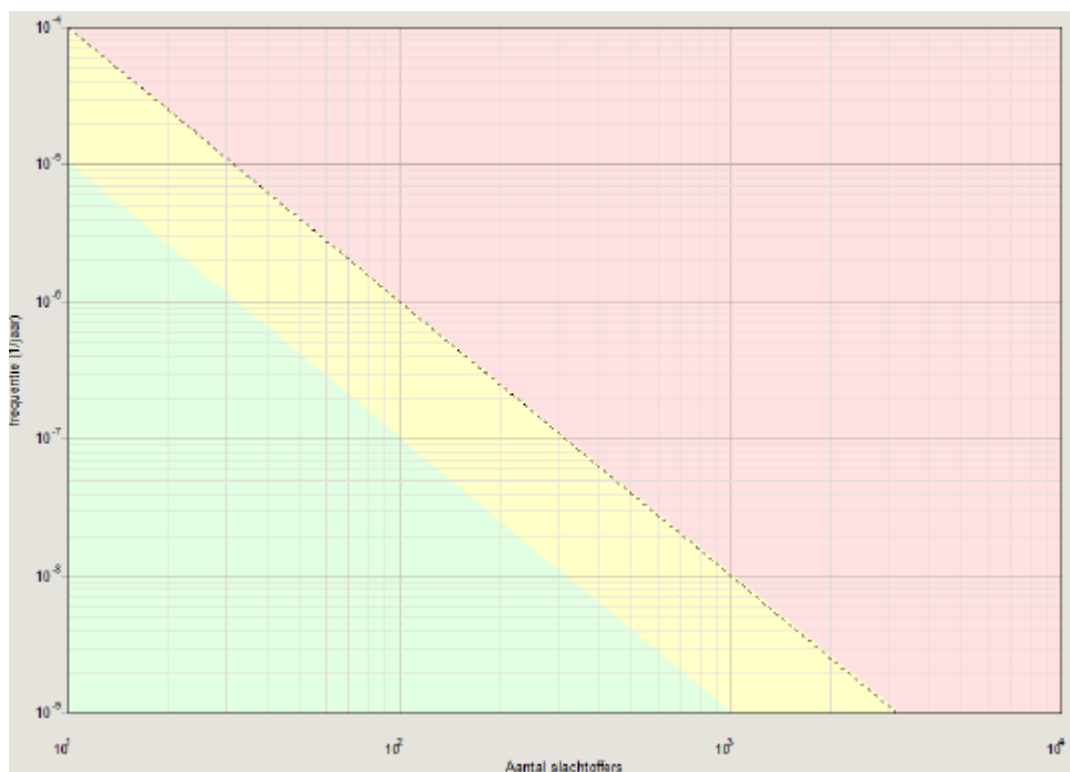
Tabel 4: Globaal overzicht van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar per kilometer transportroute dat 10 of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De oriëntatiewaarde kan gezien worden als een soort thermometer, waarmee de hoogte van het groepsrisico vergeleken kan worden. De verantwoording van het groepsrisico is een plicht voor het bevoegd gezag om naast de omvang van het groepsrisico ook andere aspecten, zoals de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid mee te wegen in de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het groepsrisico. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in de vorm van een zogenaamde FN-curve die het logaritmisch verband aangeeft tussen het cumulatieve aantal slachtoffers (N) en de cumulatieve kans (F) op de mogelijke ongevallen

⁸ Beleidsregel EV-beoordeling tracébesluiten (Beleidsregel), Staatscourant nr. 25839, 1 oktober 2014

met gevaarlijke stoffen. Voor transportroute geldt als oriëntatiewaarde een kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-4} per jaar, een kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-6} per jaar en een kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-8} per jaar per km transportroute. In de volgende figuur is de ligging van de oriëntatiewaarden vervoer in de FN-grafiek opgenomen.



Figuur 10: Ligging oriëntatiewaarden in FN-grafiek (stippellijn is oriëntatiewaarde)

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Voor het groepsrisico geldt in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geen milieunorm als grens- of richtwaarde. Het groepsrisico kent echter de zogenaamde verantwoordingsplicht. De verantwoording van het groepsrisico moet worden uitgewerkt binnen het zogenaamde invloedsgebied⁹. Het eindresultaat van de verantwoording van het groepsrisico is een kwalitatief oordeel over de aanvaardbaarheid van het groepsrisico. Het gaat om een politieke afweging van de (kwantitatieve) hoogte van het groepsrisico's in relatie tot de aanwezige en mogelijk aanvullend te treffen bron- en ruimtelijke maatregelen, de bestrijdbaarheid van een mogelijk incident, en de zelfredzaamheid van de aanwezige bevolking. Ook de beoordeling van maatschappelijke nut en noodzaak maakt onderdeel uit van de verantwoording van het groepsrisico. Bij de beoordeling van het groepsrisico is de vraag relevant of het nodig is extra maatregelen te nemen die het risico verder beperken ofwel de veiligheid verhogen. Het

⁹ 2 Invloedsgebied: Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door uitgaande van het grootst mogelijke ongeval te berekenen op welke afstand nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (zogenaamde 1% letaliteitsgrens).

gaat daarbij om extra maatregelen omdat risicobronnen altijd al voorzien moeten zijn van veiligheidsmaatregelen op grond van diverse wet- en regelgeving en veiligheidsnormen buiten de externe veiligheid om.

De elementen die meegenomen moeten worden bij de verantwoording van het groepsrisico zijn verwoord in de wet- en regelgeving. Voor de aanleg of wijziging van een (provinciale) weg is de Beleidsregel EV-beoordeling van toepassing. Hieruit volgt dat een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd wordt als het groepsrisico:

- Is gelegen tussen de 0,1 en 1,0 maal de oriëntatiewaarde en als gevolg van het besluit met meer dan 10% toeneemt, of;
- Hoger is dan de oriëntatiewaarde en toeneemt als gevolg van het besluit.

Als wordt voldaan aan één van de hierboven genoemde voorwaarden wordt het groepsrisico verantwoord door inzicht te geven in:

- De maatregelen die zijn overwogen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het besluit te reduceren;
- De maatregelen die worden getroffen om de toename van het groepsrisico te reduceren;
- De toename van het groepsrisico die na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd;
- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp; De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.

Advies van de Veiligheidsregio

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is de adviestaak van de Veiligheidsregio. Het bevoegd gezag dient het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid te stellen om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een transportroute. Het advies van de veiligheidsregio wordt in de besluitvorming over het plan meegewogen en levert relevante informatie over mogelijke maatregelen die de bestrijdbaarheid van incidenten en de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied kunnen verbeteren.

Beleidsvisie externe veiligheid Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft een beleidsvisie omgevingsveiligheid 2015 vastgesteld¹⁰. De provincie streeft naar het voorkomen van overschrijdingen van wettelijke grenswaarden en het beperken van het groepsrisico bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door, nog sterker dan nu, een omslag te maken naar ontwikkelingsplanologie, waarin omgevingsveiligheid vanaf het begin van het planproces

wordt meegenomen. Deze omslag is uitgewerkt in zes thema's waarmee de beleidsvisie het veiliger maken van Gelderland richting geeft. Deze thema's zijn:

1. Het beschermen van mensen door uit te voeren wat moet;
2. Het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten;

¹⁰ 3 Beleidsvisie Omgevingsveiligheid Provincie Gelderland 2015, Provincie Gelderland.

3. Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering;
4. Het verhogen van de kwaliteit van de risico informatie;
5. Het reduceren van risico's van transport;
6. Het reduceren van risico's van inrichtingen.

Naast deze beleidsvisie heeft de provincie Gelderland separaat 'beleidsregels omgevingsveiligheid' vastgesteld die toegepast dienen te worden bij besluiten, één en ander voor zover Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is. Voor het mogelijk maken infrastructurele werken middels de Wet ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de Beleidsregel EV-beoordeling tracébesluiten (zie eerste deel van deze paragraaf).

5.4.2 Resultaten onderzoek

Voor het project 'N839 Bommel – Huissen' gelegen op het grondgebied van de gemeente Lingewaard, heeft onderzoek naar het aspect externe veiligheid¹¹ plaatsgevonden. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. Voor de onderliggende berekeningen, de gehanteerde bronnen en uitgangspunten wordt verwezen naar het betreffende onderzoek.

In het onderzoek zijn de plaatsgebonden risicocontouren berekend en op een kaart weergegeven van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de toekomstige situatie. Het plaatsgebonden risico is voor de drie doorgerekende situaties vrijwel identiek. Zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar berekend. Het plaatsgebonden risico legt voor de N839 dus geen beperkingen op voor de realisatie van de maatregelen zoals deze mogelijk worden gemaakt middels onderhavig inpassingsplan.

Ook het groepsrisico is berekend voor de drie situaties. Het onderzoek laat zien dat het berekende groepsrisico afneemt na realisatie van de plannen. Het berekende groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen onder de oriëntatiewaarde.

Verantwoording groepsrisico

Aangezien het groepsrisico van de aansluiting N839 kleiner is dan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en het groepsrisico afneemt, is voor de N839 geen verantwoording van het groepsrisico vereist. Het bevoegd gezag vindt het echter wel belangrijk, dat bij het project zoals mogelijk gemaakt wordt middels onderhavig inpassingsplan rekening gehouden wordt met eventuele aandachtspunten vanuit de rampenbestrijding. De provincie Gelderland heeft daarom aan de Veiligheidsregio Gelderland-Midden gevraagd om hiernaar te kijken. Naar aanleiding hiervan wordt door de Veiligheidsregio geconcludeerd dat er voor de N839 geen aandachtspunten zijn.¹²

¹¹ Projectgebonden Risico Analyse Inpassingsplan N839 Bommel-Huissen, versie 06/definitief, ExploVision, 27 september 2016.

¹² 6 Bron: Memo 'Bevindingen OPIP's N839, N810 en Hengelder', 18 april 2016, Veiligheidsregio Gelderland-Midden

5.4.3 Conclusie

- Het plaatsgebonden risico voor het transport van gevaarlijke stoffen over de N839 is kleiner dan 10^{-6} per jaar waardoor er vanuit dit oogpunt geen beperkingen zijn voor de realisatie van de activiteiten en maatregelen die mogelijk worden gemaakt met onderhavig inpassingsplan.
- Ten aanzien van het groepsrisico is een afname berekend door de verbreding naar 2x2 rijstroken. Voor beide transportroutes ligt het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde.
- Er is geen verantwoording groepsrisico noodzakelijk en de Veiligheidsregio Gelderland-Midden heeft geen aandachtspunten vanuit het oogpunt van rampenbestrijding geconstateerd.

Het voorontwerp-inpassingsplan is in het kader van het vooroverleg (conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening) toegestuurd aan de Veiligheidsregio. Voor de door hen ingediende reactie en de beantwoording daarvan wordt verwezen naar de als bijlage bij dit plan opgenomen 'Nota Vooroverleg'.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van de maatregelen welke mogelijk worden gemaakt door onderhavig inpassingsplan.

5.5 Bodem

5.5.1 Wettelijk kader en beleid

Wet bodembescherming

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Besluit en de regeling bodemkwaliteit

Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

5.5.2 Resultaten onderzoek

Ten behoeve van de beoogde maatregelen aan de N839 Bemmelse – Huissense heeft een Historisch bodemonderzoek plaatsgevonden¹³. Het doel van het historische onderzoek is drieledig:

- inzichtelijk maken of de bodem geschikt is voor de voorgenomen bestemming;

¹³ Rapport Historisch bodemonderzoek Reconstructie N839, Aansluiting Huissense – Bemmelse, projectnummer 408871, definitief revisie 03, Antea Group, 26 september 2016

- nagaan of gegevens bekend zijn van de percelen waar graafwerkzaamheden plaatsvinden en waar de vrijkomende grond toegepast zal worden;
- vaststellen of op basis van de resultaten vervolgonderzoek noodzakelijk is.

Hierna worden alleen de conclusies weergegeven. Voor de onderliggende gegevens, gehanteerde bronnen, uitgangspunten en hypothesen, wordt verwezen naar het betreffende onderzoeksrapport. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen.

Uit het verrichte historische bodemonderzoek komt naar voren dat in de bodem over het algemeen maximaal slechts licht verhoogde gehalten aan diverse parameters zijn aangetroffen. In het grondwater zijn lokaal sterke en matig verhoogde gehalten van stoffen aangetroffen. Formeel geldt dat voor deze locaties een nader bodemonderzoek uitgevoerd moet worden. Dit gebeurt richting de uitvoering van het project.

5.5.3 Conclusie

Met het uitgevoerde historisch bodemonderzoek is voldoende inzicht in de kwaliteit van de bodem verkregen, waaruit blijkt dat het plan haalbaar is. Er bestaan ten aanzien van dit aspect daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het inpassingsplan. Ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden zal nog een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

5.6 Natuurtoets

5.6.1 Algemeen

Het aspect natuur is een van de aspecten ten aanzien waarvan de haalbaarheid van het project N839 Bommel – Huissen dient te worden onderzocht. In een aparte onderzoeksrapportage¹⁴ zijn de binnen het aspect natuur optredende milieueffecten beschouwd. De relevante milieueffecten zijn getoetst aan vigerende wet- en regelgeving. In het onderzoek wordt aangegeven of het project mogelijk is binnen de vigerende wet- en regelgeving omtrent natuur en ecologie. Ook geeft het onderzoek aan in hoeverre aanvullend onderzoek en mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig of gewenst zijn. Betrokken zijn: de Wet natuurbescherming en de regelgeving omtrent het Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone (GNN / GO). Hierna wordt per onderwerp een introductie gegeven evenals een samenvatting van de onderzoeksresultaten. Voor de onderliggende specifieke resultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport dat als bijlage opgenomen is bij de toelichting van onderhavig inpassingsplan.

¹⁴ Rapport Natuurtoets Inpassingsplan N839 Bommel-Huissen; Toetsing Wet natuurbescherming, Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone, referentie WATBE4988R002F01, 01/finale versie, Royal HaskoningDHV, 10 april 2017

5.6.2 Wet natuurbescherming: gebiedsbescherming

Wettelijk kader en beleid

De Wet natuurbescherming beschermt Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De verplichtingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die zien op gebiedsbescherming, zijn geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Deze gebieden maken deel uit van het Natura 2000-netwerk.

De toetsing zoals opgenomen in het onderzoeksrapport gericht op het project N839 Bemmeler - Huissen kan worden beschouwd als een voortoets, de eerste stap in de toetsing. Deze betreft de vraag of de voorgenomen activiteit tegen het licht van de instandhoudingsdoelstellingen schadelijke gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, en zo ja, of deze gevolgen significant kunnen zijn. De gevolgen moeten beoordeeld worden in samenhang met die van andere plannen en projecten (cumulatie).

Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

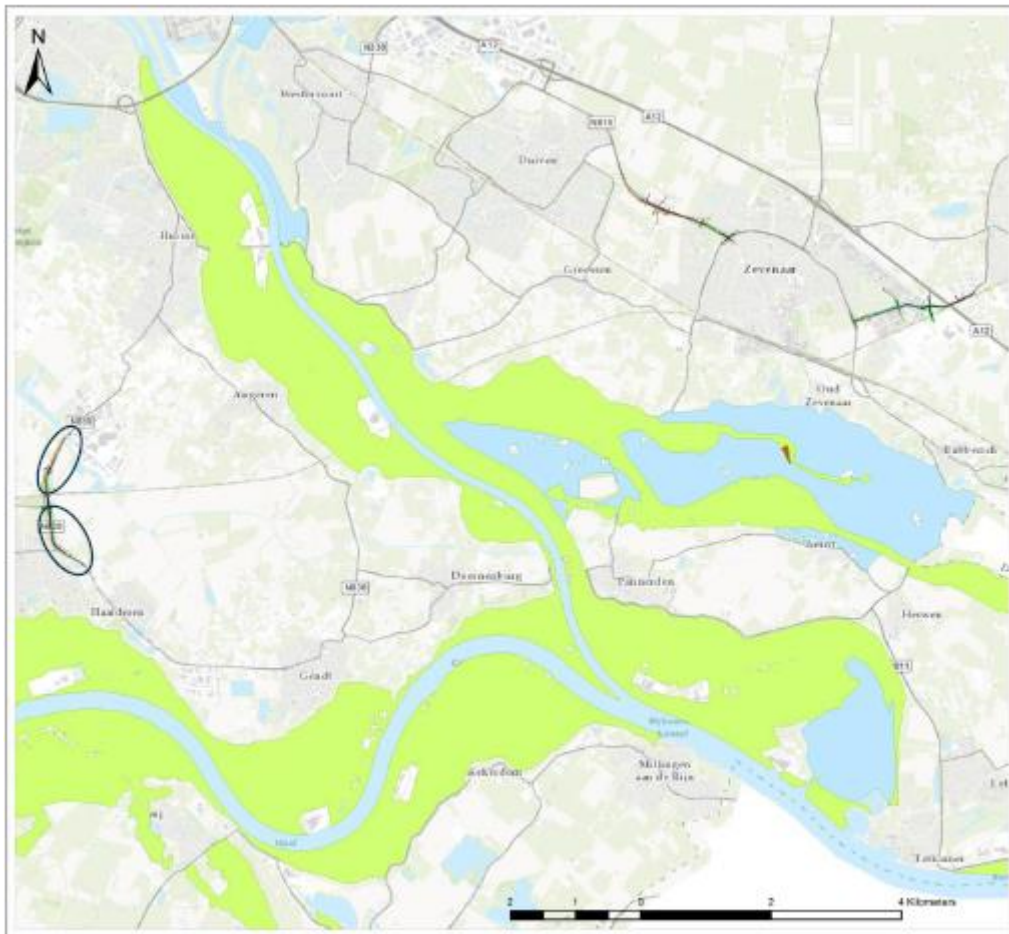
Op 1 juli 2015 is het programma aanpak stikstof voor het tijdvak 2015-2021 in werking getreden. Het programma is vastgesteld voor een duur van zes jaar (artikel 19kg, vijfde lid, van de Nbw). In het programma zijn maatregelen opgenomen die enerzijds zorgen voor een daling van de stikstofdepositie (brongerichte maatregelen) en anderzijds bijdragen aan het herstel van de natuurkwaliteit in Natura 2000-gebieden (gebiedsgerichte maatregelen). Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen. Deze ruimte wordt 'depositieruimte' genoemd. Een deel van de 'depositieruimte' wordt ter beschikking gesteld voor nieuwe ontwikkelingen. Deze ruimte is de 'ontwikkelingsruimte'. De PAS (uitgeven van ontwikkelingsruimte) is niet van toepassing op ruimtelijke plannen. In formele zin is de PAS dan ook niet relevant voor de toets bij dit inpassingsplan. Bij het bepalen van de effecten kunnen onderdelen uit de PAS wel worden gebruikt, waaronder het rekenprogramma AERIUS.

Resultaten onderzoek

De ligging van de beschermde gebieden is weergegeven in figuur 11. De voorgenomen activiteiten vinden niet plaats binnen een Natura 2000-gebied. Wel ligt in de omgeving het Natura 2000-gebied Rijntakken op ruime afstand (meer dan 700 meter) van de voorgenomen activiteiten.

Conclusie

In de voortoets is specifiek aandacht besteed aan stikstof en zijn berekeningen uitgevoerd. De maximale depositietoename bedraagt 0,01 mol N/ha/j en is daarmee lager dan de grenswaarde van 0,05 mol N/ha/j binnen het Natura2000-gebied. Hiermee blijft het planeffect onder de grenswaarde voor het Natura 2000-gebied Rijntakken. In de toelichting bij de Regeling PAS (Staatscourant 2015, 16320) is gemotiveerd dat toenames onder deze grenswaarde als verwaarloosbaar kunnen worden beschouwd. Op het gebied van stikstofdepositie zijn dan ook zeker geen significante gevolgen te verwachten. Omdat effecten niet te verwachten zijn of verwaarloosbaar klein zijn, is geen sprake van cumulatieve effecten. Het betreffende onderzoek concludeert dat er vanuit de Wet natuurbescherming (wat betreft gebiedsbescherming) geen belemmeringen voor de vaststelling van onderhavig inpassingsplan zijn.



Figuur 11: Uitsnede Natura 2000-gebied Rijntakken en globale ligging onderzoeksgebieden N839. Groen: Vogel- en Habitatrichtlijn, Blauw: Vogelrichtlijn, Bruin: Vogel- en Habitatrichtlijn en Beschermd Natuurmonument

5.6.3 Wet natuurbescherming: soortenbescherming

Wettelijk kader en beleid

In de Wet Natuurbescherming is ook de soortenbescherming in Nederland geregeld, waarbij drie verschillende beschermingsregimes worden gehanteerd waaraan verschillende verbodsbepalingen zijn gekoppeld;

- VRL-soort: soorten Vogelrichtlijn (artikel 3.1 e.v.)
- HRL-soort: soorten Habitatrichtlijn (en verdrag van Bern en Bonn) (artikel 3.5 e.v.)
- Nationale soort (Artikel 3.10 e.v.)

Ten aanzien van de nationaal beschermde soorten geldt dat het bevoegd gezag (provincies c.q. ministerie van EZ) de vrijheid heeft om soorten binnen deze categorie vrij te stellen van de verbodsbepa-

lingen uit ontheffingsplicht artikel 3.10 uit de Wet Natuurbescherming. De vrijstellingslijst van provincie Gelderland is vastgesteld in bijlage 28 bij Natuurparagraaf omgevingsverordening Gelderland.

Hoofdstuk 3 van de Wet Natuurbescherming behandelt de bescherming van soorten, de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen en dergelijke. Bij een ontheffingsaanvraag onder de nieuwe wet wordt nog steeds getoetst aan drie criteria:

- Is er sprake van bepaalde, in de wet genoemde belangen?
- Is er een 'andere bevredigende oplossing' mogelijk?
- Doet de ontheffing afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort?

Resultaten onderzoek

Door Bureau Waardenburg is door middel van een veldbezoek, literatuuronderzoek en actuele gegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDDF) een quickscan uitgevoerd waarin bepaald is welke beschermde soorten mogelijk voorkomen binnen en rondom het studiegebied. Uit het verrichte onderzoek volgen onderstaande resultaten:

- De steenmarter komt waarschijnlijk in de omgeving van het studiegebied voor. Het studiegebied zelf heeft geen essentiële functie voor deze soort. Vaste verblijfplaatsen en/of functioneel leefgebied van steenmarter worden niet aangetast. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van steenmarter en er is geen sprake van overtreding van verbodsbepalingen.
- De vleermuisinventarisatie heeft waarnemingen van verschillende soorten vleermuizen gedaan. Ook is naar vleermuisroutes gekeken. De conclusie is dat het studiegebied voor vleermuizen geen functie heeft als essentieel foerageergebied, vliegroute of verblijfplaats. Er is geen sprake van een overtreding van verbodsbepalingen. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van vleermuizen.
- Op ruime afstand van het studiegebied is een steenuil territorium aanwezig op de Baalsestraat 10 en 12. Verder zijn op 1 locatie sporen van een kerkuil gevonden. Waarnemingen zijn niet bekend. Verstoring van steenuil tijdens de werkzaamheden dient te worden voorkomen. Hiervoor zijn voldoende maatregelen voorhanden. Er gaat geen essentieel foerageergebied van kerkuil of steenuil verloren. Daarnaast kan met eenvoudige maatregelen het foerageergebied worden versterkt. In het onderzoek staan deze maatregelen opgesomd. Door deze maatregelen is er geen sprake van een inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van de soort. Een ontheffing is niet vereist.
- Verstoring van algemene broedvogels dient te worden voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen. Deze staan vermeld in het onderzoek. Hiermee komt de gunstige staat van instandhouding van soorten niet in gevaar en is geen ontheffing nodig.
- Beschermde amfibieën en reptielen komen niet voor in het studiegebied. Effecten zijn uitgesloten, er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding.
- Beschermde vissoorten komen niet voor in het studiegebied. Effecten zijn uitgesloten, er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding. Vanuit de zorgplicht moet bij dempen van watergangen en het plaatsen van de nieuwe brug over de Linge rekening worden gehouden met aanwezige vissen.
- Strikt beschermde ongewervelden komen niet voor in het studiegebied. Effecten zijn uitgesloten, er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding.

- Beschermde vaatplanten komen niet voor in het studiegebied. Effecten zijn uitgesloten, er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding.

Hieronder zijn de mogelijke effecten op beschermde soorten samengevat.

Soort(groep)	Mogelijke overtreding/ effect	Maatregel indien aanwezig	Ontheffing nodig
Steenmarter	Geen	Nvt	Nvt
Vleermuizen	Geen	Nvt	Nvt
Kerkuil	Geen	Nvt	Nvt
Steenuil	Verstoring jaarrond beschermd nest	Geen werkzaamheden nabij territorium binnen broedseizoen of territorium afschermen	Nee
Algemene broedvogels	Vernietiging van nesten	Geen werkzaamheden uitvoeren in broedperiode of werkzaamheden continue doorvoeren Gebied voorafgaand aan werkzaamheden ongeschikt maken	Nee

Tabel 5: Overzicht effecten op beschermde soorten

Conclusie

In het studiegebied komen beschermde grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels met jaarrond beschermd nest en algemene vogelsoorten voor. Voor het inpassingsplan is beoordeeld of de Wet natuurbescherming een mogelijke belemmering vormt. Voor de aanwezige beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip.

De Wet natuurbescherming (soortenbescherming) vormt daarom geen belemmering voor de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan. Een ontheffing is niet nodig, wel moet worden voldaan aan de zorgplicht en moeten mitigerende maatregelen worden genomen.

5.6.4 Wet natuurbescherming: houtopstanden

Wettelijk kader en beleid

Houtopstanden buiten de bebouwde kom bestaande uit een rij van tenminste twintig bomen of een oppervlakte van tenminste 10 are bestaande uit boomvormers (stamdiameter tenminste 0,1 meter) zijn beschermd binnen de Wet natuurbescherming. Op grond van artikel 4.2 Wet natuurbescherming is het verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van griend-of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij Gedeputeerde Staten. De eigenaar van de grond, waarop een houtopstand staat, anders dan bij wijze van dunning, is geveld of op andere wijze tenietgegaan, is op grond van artikel 4.3 Wet natuurbescherming verplicht binnen een tijdvak van drie jaren na de velling of het tenietgaan van de houtopstand op hetzelfde terrein te herbeplanten. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van artikel 4.3 eerste en tweede lid, Wet Natuurbescherming voor herbeplanting op andere grond, mits de herbeplanting voldoet aan de provinciale verordening gestelde regels.

Algemene plaatselijke verordening

De Wet natuurbescherming (houtopstanden) is alleen van toepassing buiten de 'bebouwde kom Boswet' die door de gemeenten wordt vastgesteld en door de provincie wordt goedgekeurd. Deze grens hoeft niet samen te vallen met de bebouwde kom grens in het kader van de Wegenverkeerswet. Binnen de 'bebouwde kom Boswet' geldt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente. De APV is ook van toepassing buiten de 'bebouwde kom Boswet' op houtopstanden kleiner dan 10 are of minder dan twintig bomen (die normaliter buiten de Boswet vallen). Voor het vellen van houtopstanden is een Omgevingsvergunning vereist. Het voorgenomen initiatief ligt binnen de gemeente Lingewaard, daarom dient rekening gehouden te worden met de gemeentelijke wet- en regelgeving.

Resultaten onderzoek

De voorgenomen activiteiten liggen deels binnen en grotendeels buiten de bebouwde kom Boswet van de gemeente Lingewaard. Als gevolg van de voorgenomen activiteiten zullen buiten de bebouwde kom Boswet, circa 145 laanbomen moeten worden gekapt. Binnen de bebouwde kom Boswet moeten acht laanbomen worden gekapt. Bij de bepaling van de effecten is uitgegaan van een worst-case benadering. Bij de uitvoering zal daar waar mogelijk de bestaande beplanting worden gespaard.

Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten kunnen circa 145 bomen buiten de bebouwde kom niet behouden blijven. Vanuit de Wet natuurbescherming geldt voor deze bomen een herplantplicht. Dit is uitgewerkt in het Landschapsplan (bijlage) gericht op het project N839 Bemmelen – Huissen waarop onderhavig inpassingsplan betrekking heeft. Het Landschapsplan voorziet in de herplant van bomen en groenelementen. Herplant vindt plaats langs de N839 en in het bosclement aan de westzijde van de N839. Hiermee wordt aan de compensatieopgave voldaan. Vanuit de Wet natuurbescherming (houtopstanden) zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

Vanuit de APV dient in de gemeente Lingewaard een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. De gemeente kan een herplantplicht opleggen bij de vergunningsvoorschriften. Indien niet ter plaatse kan worden herplant, kan een geldelijke bijdrage voor het gemeentelijk landschapsfonds worden voorgeschreven. Voor de gemeente Lingewaard (binnen bebouwde kom) betreft het acht te kappen bomen. Omdat hier sprake is van een zwaarwegend algemeen maatschappelijk belang en er geen alternatieven zijn voor behoud, is de verwachting dat de vergunning verleend kan worden. Voor meer details wordt verwezen naar het onderzoek.

5.6.5 Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

Wettelijk kader en beleid

Natuurnetwerk Nederland

Het regime ter bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS) is in hoofdlijnen verankerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en nader uitgewerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de provinciale verordening Ruimte. Binnen Natuurnetwerk Nederland is het 'nee, tenzij'-regime van toepassing. Plannen, projecten of handelingen worden volgens dit regime beoordeeld.

Omgevingsvisie/-verordening Gelderland

Provincie Gelderland heeft het beleid rondom het Natuurnetwerk Nederland juridisch verankerd in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening (Provincie Gelderland 2015a en 2015b). Het ruimtelijke beleid is altijd gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke waarden en kenmerken', waarbij tevens rekening wordt gehouden met andere gebiedsbelangen. Het Gelders Natuurnetwerk (GNN) bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een zoekgebied van 7.300 ha voor de te realiseren 5.300 ha nieuwe natuur. De kernkwaliteiten bestaan uit de natuurwaarden, de potentiële waarden en de milieucondities. Dit zijn condities die de voorwaarde vormen voor het voortbestaan van de natuur, de ecologische samenhang, de stilte, donkerte, de openheid en de rust. Het benoemen van de milieucondities als kernkwaliteit betekent dat nieuwe plannen en projecten geen verslechtering van de milieucondities mogen veroorzaken. Groot-schalige ingrepen zijn alléén mogelijk wanneer er geen reële alternatieven zijn en er een zwaarwegend maatschappelijk belang in het geding is. De provincie stelt bij een aantasting van de kernkwaliteiten de voorwaarde van een compensatieplan waarmee bestaande natuurwaarden worden versterkt.

Daarnaast onderscheidt provincie Gelderland in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening de Groene Ontwikkelingszone (GO). Deze bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk. Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. Ook weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden maken deel uit van de Groene Ontwikkelingszone. De Groene ontwikkelingszone heeft een dubbeldoelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. Vanwege de bijzondere kwaliteiten van het gebied geldt hier een ruimtelijk beleid waarbij economische ontwikkelingen steeds worden gekoppeld aan investeringen in versterking van de kernkwaliteiten van het gebied. Nieuwe natuurelementen die gerealiseerd zijn, worden toegevoegd aan het Gelders Natuurnetwerk. De kernkwaliteiten, de wezenlijke kenmerken en waarden, bestaan uit de samenhang met aangrenzende natuurgebieden, de aanwezige natuurwaarden landschappelijke en cultuurhistorische, geomorfologische, archeologische waarden, abiotische kwaliteiten, stilte, donkerte, openheid en 'rust'. De kernkwaliteiten vormen de randvoorwaarde voor de ontwikkelingen. Bij een uitbreiding voor overige functies gaat het om het 'per saldo' niet significant aantasten (bij een beperkte uitbreiding) dan wel om het substantieel versterken (bij een grote uitbreiding) van de kernkwaliteiten. In dat saldo zijn een vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang een belangrijke randvoorwaarde.

Resultaten onderzoek

Ten noorden van de Betuwelijn en toekomstige A15 loopt de N839 deels door de Groene Ontwikkelingszone (GO) en bij de brug over de Linge passeert de weg het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De kernkwaliteiten voor verschillende deelgebieden van het GNN en de GO zijn uitgewerkt in de Omgevingsverordening, in dit geval betreft het deelgebied Overbetuwe.

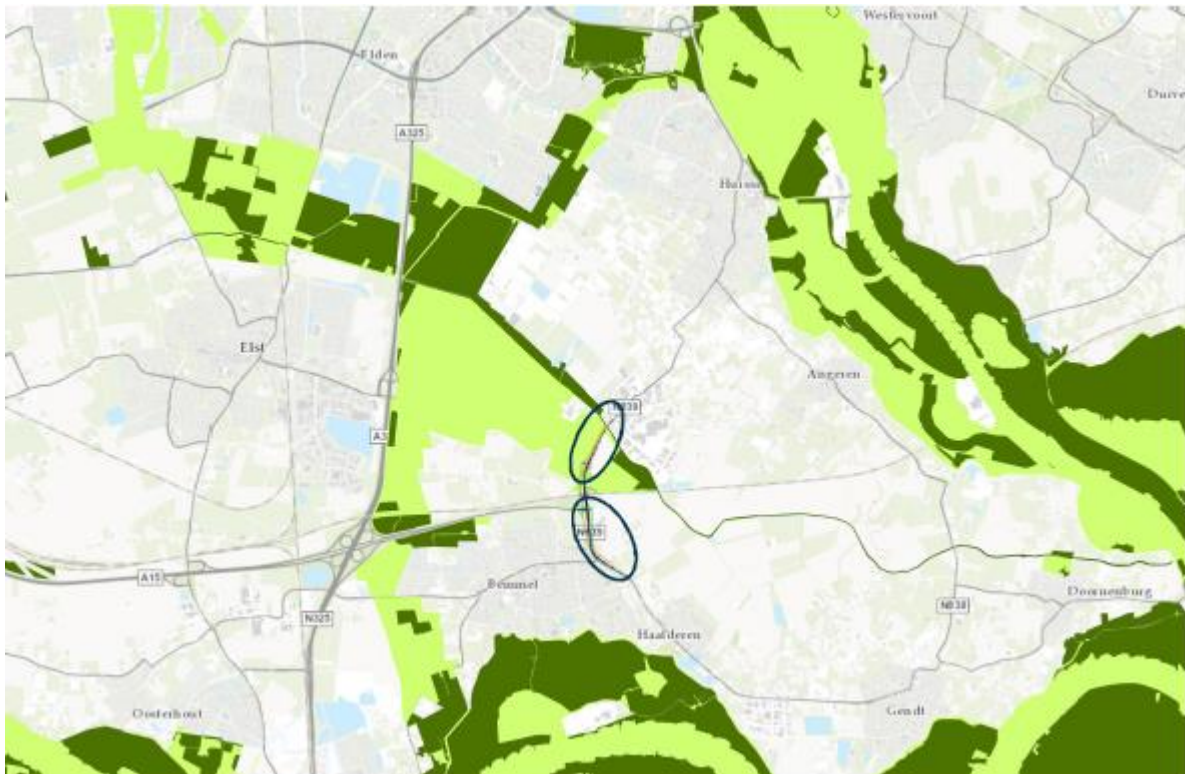
De specifieke kernkwaliteiten voor het onderzoeksgebied zijn:

- Park Lingezegen en groenelementen binnen Park Lingezegen;
- Ecologische verbindingen Overbetuwe-KAN en Gelderse Poort;

- Cultuurhistorische waarden waterstaatswerken (o.a. zegen en weteringen, Linge);
- Alle door Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998 (nu Wet natuurbescherming) beschermde soorten en hun leefgebieden.

Verder gelden de volgende ontwikkeldoelen:

- Ontwikkeling ecologische verbinding Overbetuwe – KAN (parkachtige structuren met water en moeraszones);
- Verminderen barrièrewerking Betuwelijn;
- Ontwikkeling biotopen voor vlinders, reptielen, en amfibieën en vogels van cultuurlandschappen.



Figuur 12: Uitsnede Gelders Natuurnetwerk (donker groen) en Groene Ontwikkelingszone (licht groen) nabij onderzoeksgebieden ten behoeve van onderhavig Inpassingsplan N839 Bommel-Huissen.

Tijdens een veldbezoek op 30 maart 2016 is de huidige situatie in beeld gebracht en er is onderzocht of de voorgenomen ingreep kan leiden tot effecten op dragende elementen in de Groene Ontwikkelingszone (o.a. robuuste landschapselementen) of het Gelders Natuurnetwerk. De resultaten hiervan zijn uitgebreid beschreven in de rapportage (bijlage).

Conclusie

De kernkwaliteiten van het GNN en de GO hangen samen met (groenelementen binnen) Park Lingezen, ecologische verbindingen Overbetuwe-KAN en Gelderse Poort, cultuurhistorische waarden en alle door de Wet natuurbescherming beschermde soorten en hun leefgebieden. De reconstructie van de N839 zal deels binnen GO plaatsvinden (Park Lingezen). Nu aanwezige landschapselementen

langs het tracé zullen (deels) verdwijnen. Dit leidt tot een aantasting van de kernkwaliteiten van Park Lingezegen.

Er worden daarom nieuwe elementen aangelegd. Deze elementen zorgen per saldo voor een substantiële versterking van het GNN en GO en borgen een goede landschappelijke inpassing, afgestemd op Park Lingezegen. De nieuwe bos- en natuurelementen worden geborgd in het inpassingsplan met de bestemming 'Natuur' ter plaatse van het bosclement op het talud aan de westzijde van de N839 en direct aan de noordzijde van de Betuwelijn. Aan de oostzijde van het talud van de N839 is een natuurvriendelijke oever aangeduid.

De begrenzing van het GNN/GO zal bij de eerstvolgende herziening formeel worden gewijzigd, zodat de nieuwe elementen ruimtelijk geborgd worden en de begrenzing aansluit op het nieuwe wegontwerp. De nieuwe natuur-, landschappelijke- en cultuurhistorische waarden worden op deze manier beschermd en sluiten aan op de bestemmingen en bescherming in het inpassingsplan.

Met het nemen van de voorgestelde maatregelen en de herbegrenzing worden meer landschappelijke groenelementen en natuurkwaliteit teruggebracht. Netto is er geen sprake van aantasting van de kernkwaliteiten, maar juist van een versterking hiervan. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die de provinciale omgevingsverordening stelt en zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het provinciaal inpassingsplan.

5.7 Water

In het kader van dit inpassingsplan dient ook een ruimtelijke procedure doorlopen te worden in de vorm van een zogenaamde watertoets. De watertoets is in essentie een procesinstrument met als doel te komen tot een betere inbreng van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Dit vraagt dus om afstemming tussen initiatiefnemer en het bevoegd gezag voor wat betreft de waterhuishoudkundige aspecten. In dit geval zijn dat het waterschap Rivierenland en de gemeente Lingewaard.

In de watertoets¹⁵ worden de effecten van de voorgenomen aanpassingen aan de N839 op de verschillende waterhuishoudkundige aspecten beschreven. Deze watertoets is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Per mail van 24 februari 2017 heeft het waterschap haar akkoord gegeven op deze watertoets.

Hieronder worden de uitkomsten van de watertoets kort samengevat.

Veiligheid (waterkeringen)

Binnen de projectgrenzen liggen geen waterkeringen.

¹⁵ Watertoets inpassingsplan N839 Bemmel-Huissen, Antea Group, projectnummer 0408871.00, definitief revisie 1.0, 23 september 2016.

Waterberging

Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe. Door de aanleg van een fietspad aan de westzijde van de N839 krijgt een oppervlakte gereserveerd voor waterberging van het te ontwikkelen bedrijventerrein Houtakker een andere bestemming. Daarnaast vindt een toename aan verharding plaats. De compensatie voor de afname aan bestemde waterberging en de toename aan verharding wordt buiten de grenzen van dit inpassingsplan vorm gegeven bij de uitwerking van het Tracé Besluit van de A15.

Grondwater en kwel

De weg heeft in de bestaande situatie voldoende ontwateringsdiepte. De nieuwe weg en fietspaden komen op dezelfde aanleghoogte als de bestaande weg. De aanpassingen hebben geen gevolgen voor de grondwaterstromen in het projectgebied.

Inrichten en waterkwaliteit

De nieuw aan te leggen waterberging wordt bij voorkeur aangelegd met toepassing van natuurvriendelijke oevers. De natuurvriendelijke oevers hebben een positief effect op de waterkwaliteit. Het afstromende wegwater zal vervuild zijn. Middels een bermassage wordt het afstromende water gezuiverd alvorens het tot afstroom komt naar het oppervlaktewater.

Beheer en onderhoud watergangen

De onderhoudspaden langs de A-watergangen blijven behouden. De B- en C-watergangen worden door de perceeleeigenaren onderhouden en blijven net als in de huidige situatie toegankelijk voor onderhoud.

De A-watergangen zijn in het inpassingsplan bestemd als 'Water'. De onderhoudsstroken langs de watergangen en de duikers zijn als dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' opgenomen.

Riolering en hemelwater

De bestaande weg watert oppervlakkig af richting de bermen en de naastgelegen bermgreppels en watergangen. Voor een klein traject vindt afwatering plaats middels kolken en riolering. In de toekomstige situatie zal dit op gelijke wijze plaatsvinden. Aanpassingen aan de riolering of afwateringswijze vinden niet plaats.

Voor uitvoering van de werkzaamheden rondom de watergangen zal een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap.

5.8 Archeologische waarden

5.8.1 Wettelijk kader en beleid

Rijksbeleid Archeologie

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988.

Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Op 16 januari 1992 werd in Valletta, de hoofdstad van Malta, op initiatief van de Raad van Europa het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed ondertekend. Het doel van dit Verdrag van Valletta (of Verdrag van Malta) is de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. De Europese bevolking moet in staat worden gesteld om kennis te nemen van en begrip te ontwikkelen over het verleden. In het verdrag is bewustmaking van het brede publiek specifiek opgenomen omdat dit bijdraagt aan de bescherming van het bodemarchief en de betrokkenheid van de bewoners (art. 9).

Ten einde op een zorgvuldige wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan, is het noodzakelijk om archeologische belangen te verankeren in het ruimtelijke ordeningsbeleid en tijdig te betrekken bij ruimtelijke planontwikkelingen. Archeologische belangen dienen in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ingrepen een wegingsfactor te zijn en behoud in de grond (in situ) prevaleert (art. 5). In het verdrag is opgenomen dat in een financiële regeling dient te zijn vastgelegd welke partij de kosten draagt die noodzakelijk zijn om de archeologische belangen als wegingsfactor bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen betrekken.

IKAW

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is een door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed opgestelde kaart waarop aan de hand van eerder gedane archeologische waarnemingen en de bodemkundige gegevens is aangegeven wat de kans is in een bepaald gebied archeologie aan te treffen: laag, middelhoog of hoog. Zoals de naam al aangeeft gaat het hier - vanwege schaal en extrapolatie - slechts om een ruwe indicatie. Het plangebied van onderhavig inpassingsplan N839 Bommel – Huissen ligt, gezien de aanwezigheid van oeverafzettingen, in een zone met een zeer hoge archeologische waarde.

Provinciaal Beleidskader Archeologie

Ruimtelijke plannen en projecten die archeologische gegevens in de bodem kunnen aantasten moeten zo veel mogelijk rekening houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Voor het opsporen van te beschermen archeologische kwaliteiten, zijn twee kaarten beschikbaar: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) Gelderland en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). De AMK geeft op perceelsniveau bekende archeologische waarden weer en de IKAW geeft de verwachtingswaarde weer, dat wil zeggen de trefkans op het vinden van nog onbekende archeologie. De IKAW mag alleen op schaalniveau 1:50.000 of globaler gebruikt worden.

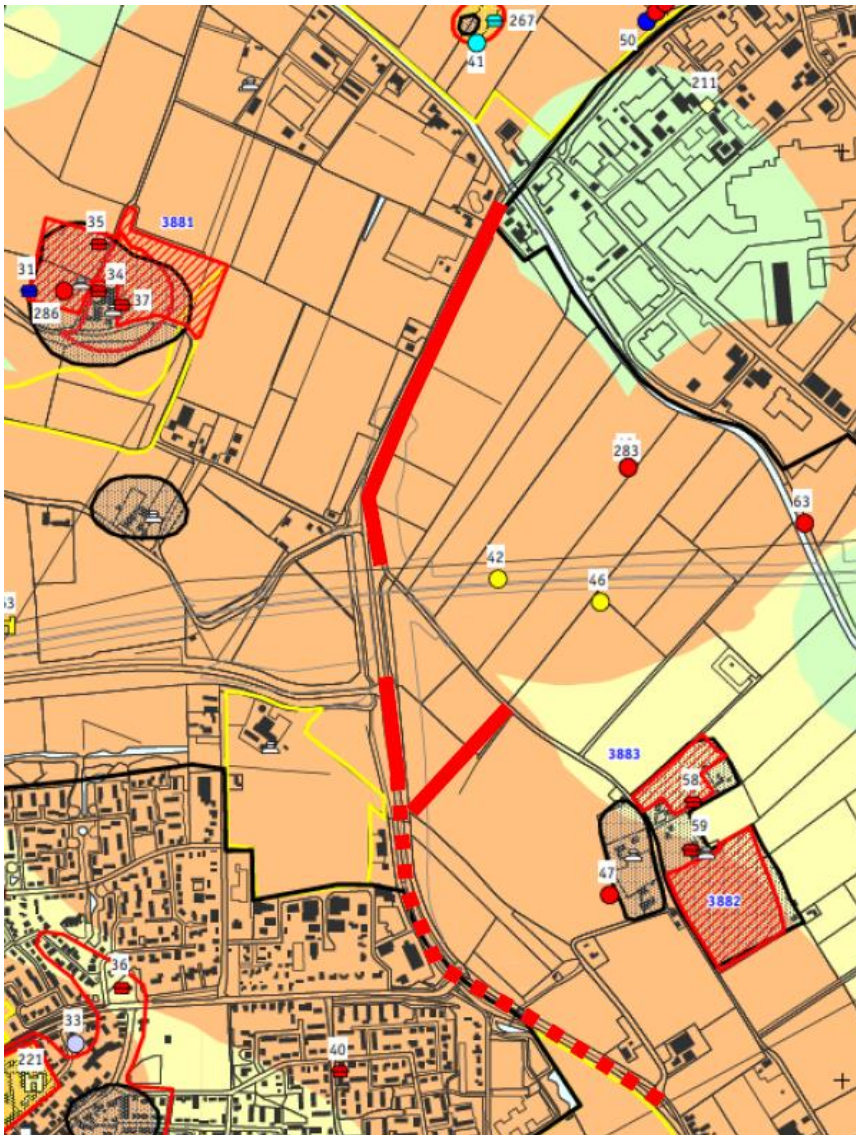
Provinciale verwachtingskaart

Het plangebied van het inpassingsplan ligt op de provinciale verwachtingskaart in een zone 'archeologische ruwe diamant' wat betekent dat de zone een potentieel provinciaal belang heeft.

Beleid gemeente

Op de gemeentelijke verwachtingskaart (zie uitsnede kaart hierna) heeft het plangebied een middel-hoge en hoge archeologische verwachting. Dit is mede gebaseerd op de geomorfologische eenheden waarbij de oeverwalafzettingen een hoge verwachting hebben. Bij bodemingrepen is een archeologisch onderzoek noodzakelijk vanaf 100 (waarde 2) en 500 m² (waarde 3). De archeologische verwachtingswaarden zijn in het huidige bestemmingsplan opgenomen met een dubbelbestemming voor archeologie. Voor een groot deel van het zuidelijk deel van het plangebied is geen dubbelbestemming opgenomen, aangezien eerder archeologisch onderzoek heeft uitgewezen dat hier geen sprake is van archeologische verwachtingen. Hierop wordt ook ingegaan in paragraaf 5.8.2.

Gezien de grootte van het plangebied is een archeologisch onderzoek noodzakelijk.



Figuur 13: Detail beleidsadvieskaart gemeente Lingewaard met plangebied in zone met hoge verwachting, met in oranje hoge, in geel middelhoge en in groen lage verwachting. De rode zones geven historische dorpskern of oude woongrond. De rode lijn geeft het plangebied aan, de stippellijn het deel waar geen dubbelbestemming meer op zit (www.ruimtelijkeplannen.nl en beleidsadvieskaart gemeente Lingewaard).

5.8.2 Resultaten onderzoek

In het kader van het inpassingsplan is een archeologisch onderzoek uitgevoerd¹⁶. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

¹⁶ Aansluiting A15 Karstraat Bommel (gemeente Lingewaard, Bureauonderzoek, Antea Group Archeologie 2016/32, projectnummer 408871, definitief revisie 03, 23 september 2016).

Het doel van het uitvoeren van een archeologisch bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Voor het opstellen van een dergelijke verwachting is gebruik gemaakt van reeds bekende archeologische waarnemingen, historische kaarten, bodemkundige gegevens en informatie over de landschappelijke situatie. Een gespecificeerde verwachting gaat in op de mogelijke aanwezigheid, het karakter, de omvang, datering en eventuele (mate van) verstoring van archeologische waarden binnen het plangebied van het inpassingsplan. Het bureauonderzoek en veldonderzoek zijn uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.3.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het zuidelijk deel van het plangebied al is onderzocht. Hier is in het geldende bestemmingsplan geen dubbelbestemming meer opgenomen: dit deel van het tracé is vrijgegeven. Dit deel hoeft daarom niet meer onderzocht te worden.

Voor het overige deel van het tracé blijkt dat het gebied richting de Linge van een rivieroeverwal overgaat in een rivierkom in het noordelijk deel. Gezien de vele vindplaatsen in de nabijheid van het plangebied, zal in eerste instantie een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd worden door middel van boringen (verkennde fase). Het gaat daarbij om een tracé van circa 1700 m, hetgeen bij één boring om de 40 m neerkomt op circa 44 boringen. Hierbij wordt het mogelijk gemaakt om bij het aantreffen van archeologische lagen (zoals akkerlagen) het verkennend onderzoek direct door te starten naar een karterend booronderzoek) waarbij verdicht wordt naar boringen om de 20 m. Hiermee kunnen archeologische lagen, vindplaatsen met een zeer hoge dichtheid aan sporen en vondsten en vuursteenstrooiingen in kaart worden gebracht. Vindplaatsen met een lage tot matige vondsten- en sporendichtheid waarvan de vondstlaag (deels) is opgenomen in de bouwvoor kunnen doorgaans niet met een karterend booronderzoek worden aangetoond.

Het doel van dit veldonderzoek is in eerste instantie het in kaart brengen van de bodemopbouw en eventuele verstoringen. Het is daarbij van belang om de stroomgordelafzettingen en komgebieden te onderscheiden. Op basis van het booronderzoek is het mogelijk kansrijke zones te selecteren en kansarme zones uit te sluiten voor eventueel vervolgonderzoek.

5.8.3 Conclusie

Met het uitgevoerde onderzoek zijn de mogelijk aanwezige archeologische waarden in het kader van het inpassingsplan voldoende in kaart gebracht. Voor het zuidelijk deel van het plangebied bestaan geen belemmeringen voor de realisatie van het plan.

Voor het noordelijk deel van het plangebied zal ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden nog een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen worden uitgevoerd. Om te voorkomen dat tussentijds werkzaamheden worden uitgevoerd die mogelijk archeologische waarden aantasten, is op de verbeelding en in de regels van dit inpassingsplan de bestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen. Hieraan gekoppeld is een vergunningplicht voor werkzaamheden die betrekking hebben op een bepaald grondoppervlak en diepte, afhankelijk van de specifieke archeologische verwachtingswaarde ter plaatse.

Op deze wijze is het aspect archeologie in het inpassingsplan in voldoende mate geborgd en bestaan er geen belemmeringen ten aanzien van de vaststelling van het inpassingsplan.

5.9 Cultuurhistorie

In het kader van het door de regio opgestelde Ruimtelijk KwaliteitsPlan (zie hoofdstuk 2) zijn de cultuurhistorische waarden beschreven. In het Landschapsplan (zie bijlage) zijn deze meegenomen en waar mogelijk behouden danwel is erop aangehaakt ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing. Het gaat dan bijvoorbeeld over oude verkavelingspatronen en oude wegen.



Figuur 14: Historische kaart uit circa 1900

5.9.1 Inventarisatie

De N839 heeft hier in het plangebied van het inpassingsplan (ten noorden van de ViA15) bij aanleg in het verleden het relatief open kommenlandschap doorsneden, dat zich uitstrekt aan de Bemmelse zijde van Linge: de vroegere polder Bommel. Karakteristiek in dit gebied zijn de openheid en het kleinschalige, min of meer rechthoekige sloten- en verkavelingspatroon.

Ten zuidwesten van de lijn Vergert-Heuvelsestraat-Baalsestraat wordt het landschap minder open. Hier liggen de buurtschappen Heuvel en Baal. De Karstraat vormt de oude route van Bemmelen naar Huissen. De naam Karstraat verwijst naar de paardentrams, de karren, die hier voeger gebruik van maakten. Het zuidelijke deel van de N839 is in de vorige eeuw nieuw aangelegd en vormt nu de grens

tussen de bebouwde kom van Bommel en het kleinschalige agrarische landschap rond Baal en Klein Baal.

5.9.2 Conclusie

Het plan heeft geen invloed op aanwezige cultuurhistorische waarden. Vanuit dit aspect bestaan daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het inpassingsplan.

5.10 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

5.10.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen.

5.10.2 Resultaten onderzoek

Quickscan

Ten behoeve van het project 'N839 Bommel – Huissen' welke dit inpassingsplan mogelijk maakt, heeft een Quickscan conventionele explosieven (CE) plaatsgevonden¹⁷. Een Quickscan is een bureaustudie op basis van bronnenonderzoek en beoordeling van luchtfoto's. Het doel van de Quickscan CE is het vaststellen of er in de geraadpleegde bronnen indicaties zijn waaruit blijkt dat het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) CE in de bodem zijn achtergebleven. Indien er indicaties zijn dat het onderzoeksgebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen dan wordt het verdachte gebied horizontaal en verticaal afgebakend en worden de volgende zaken vastgesteld:

- soort(en) aan te treffen CE;
- hoeveelheid aan te treffen CE;
- verschijningsvorm aan te treffen CE;
- maximale en minimale diepteligging CE.

Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. Hierna wordt alleen de conclusie vermeld. Voor de onderliggende onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport.

¹⁷ Quickscan Conventionele Explosieven OWN A15 aansluiting Huissen – Bommel N839, rapportnummer 206159-10/R03, definitief, Exploision, 27 september 2016

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat het onderzoeksgebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het onderzoeksgebied is verdacht op het aantreffen van CE in de bodem in de vorm van gevechts- en geschutsmunitie tot een diepte van maximaal 2 m –mv en afwerpmunitie tot de 10 MPa zandlaag. Deze conclusie sluit aan bij de conclusies die in het vooronderzoek en de PRA A15 zijn verwoord.

Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek en de conclusie is het noodzakelijk om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing voorafgaand aan de uit te voeren werkzaamheden. De werkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd zonder dat OCE maatregelen getroffen worden. Vanwege de grootschalige naoorlogse werkzaamheden die in het gebied hebben plaatsgevonden wordt geadviseerd om voorafgaand aan de werkzaamheden een Projectgebonden Risicoanalyse uit te voeren.

In de uitvoeringsfase van het project dat juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt door middel van onderhavig inpassingsplan N839 Bemmeler – Huissen, wordt het opsporingsproces naar conventionele explosieven in de verschillende deellocaties voortgezet. Indien blijkt dat er op bepaalde locaties niet gesprongen explosieven aanwezig zijn, zullen de uitvoeringswerkzaamheden op deze locaties niet aanvangen, voordat de conventionele explosieven zijn ontmanteld en/of verwijderd.

Projectgebonden risicoanalyse

Zoals reeds in de quickscan is geconcludeerd is het uitvoeren van een Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) in dit geval verstandig om de mogelijke risicolocaties verder in te kaderen. Dit heeft inmiddels plaatsgevonden¹⁸. In de PRA wordt geconcludeerd dat de graafwerkzaamheden op reguliere wijze uitgevoerd kunnen worden.

5.10.3 Conclusie

Het project ondervindt geen belemmeringen ten aanzien van mogelijke niet gesprongen explosieven. Geadviseerd wordt om de PRA aan te passen op het moment dat er meer bekend is over de werkzaamheden wat betreft ontwerp en uitvoering.

5.11 Technische infrastructuur / kabels en leidingen

Binnen de plangrenzen lopen enkele leidingen die in planologisch opzicht relevant zijn.

Het betreffen in de eerste plaats enkele aardgastransportleidingen van de Gasunie. Deze liggen zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorlijn en doorkruisen het tracé van de N839 en de nieuwe ontsluitingsweg richting de Baalsestraat.

¹⁸ Projectgebonden Risico Analyse, OVN A15 aansluiting Huissen – Bemmeler N839, rapportnummer 206159-10-R06, concept, Exploision, 21 juli 2016

Daarnaast doorkruisen twee rioolwatertransportleidingen het wegtracé: één in het uiterste noorden van het plangebied, tussen de Lingewal en de rotonde Karstraat-Nijverheidsstraat, en de andere in het uiterste zuiden, bij de rotonde met de aansluitingen Baalsestraat en Van Nispenlaan.

Tot slot loopt er nog ten noorden van de (verlengde) A15 een hoogspanningsleiding parallel aan de weg. Deze doorkruist eveneens het plangebied.

Al deze leidingen hebben een belemmeringenstrook ter bescherming van de leidingen. Deze belemmeringenstroken zijn in de vorm van de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas', 'Leiding - Riool' en 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' vastgelegd in het inpassingsplan. Bouwen op deze gronden is uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van de leidingbeheerder. Wat betreft locatie en ligging van de leidingen vinden met de realisatie van de plannen geen veranderingen plaats. De aanwezige leidingen staan de geplande wijzigingen in dit inpassingsplan niet in de weg.

5.12 Gevolgen gebiedsontwikkeling omwonenden, (agrarische) bedrijven en andere belanghebbenden

Als gevolg van de realisatie van de maatregelen die juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt met onderhavig inpassingsplan ontstaat aan de zuidzijde van de A15 een doorsnijding van agrarische grond. De nieuwe ontsluiting over het agrarisch perceel is nodig voor de ontsluiting van Baal. Daarmee blijven ook de agrarische percelen aan de zuidkant van de A15 goed bereikbaar.

De bestaande woon-, bedrijfs- en agrarische percelen ten noorden van de A15 blijven bereikbaar via de bestaande infrastructuurverbindingen dan wel via een nieuw te realiseren parallelweg. Hoewel ten noorden van de A15 niet kan worden voorkomen dat particuliere (agrarische) grond moet worden aangekocht, is hier geen sprake van doorsnijdingen van agrarische percelen.

Het nieuwe bedrijventerrein Houtakker ten zuiden van de A15 krijgt een toegesneden aansluiting op de N839. Op dit nieuwe kruispunt takt eveneens een nieuwe verbindingsweg met de Baalsestraat aan. Op dit moment bereiken bewoners en ondernemers/werknemers van bedrijven aan de Baalsestraat via de weg langs de carpoolplaats hun bestemming in bijvoorbeeld Bemmelen. Deze verbinding blijft behouden, zij het dat het verkeer in de nieuwe situatie over de carpoolplaats zelf wordt geleid.

Voor de routing van het agrarisch verkeer geldt dat deze in de huidige situatie via de Baalsestraat met een brug over de Betuweroute gaan. In de toekomstige situatie maakt het landbouwverkeer gebruik van de nieuwe aansluiting Houtakker om zo de N839 op te rijden.

Met de beoogde maatregelen en de landschappelijke inpassing daarvan is ook rekening gehouden met het recreatief gebruik van het gebied en een goede afwikkeling van (recreatief) fietsverkeer.

Voor een beschrijving van het verkeersontwerp en de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van dit inpassingsplan.

5.13 Vormvrije mer-beoordeling

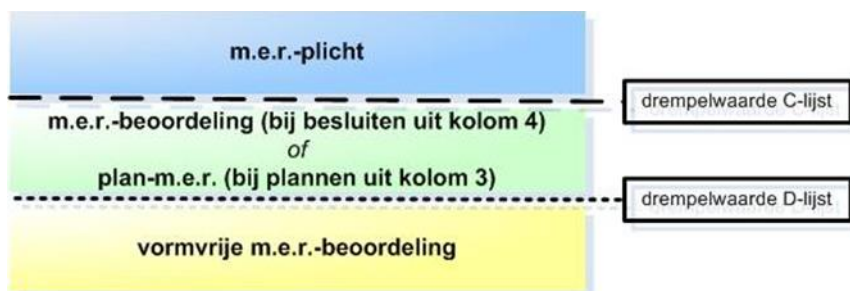
De activiteiten omtrent en ten aanzien van het project N839 Bemmeler - Huissen welke juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt met onderhavig inpassingsplan, kunnen (vanwege de fysieke ingreep en vanwege mogelijke verkeerstoenames) mogelijk leiden tot 'milieueffecten'. Onder voorwaarden kan het daarbij verplicht zijn om voor plannen en besluiten met mogelijke 'aanzienlijke milieueffecten' een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht), of een m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht). Voor de laatste vorm geldt een 'nee, tenzij...principe'. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-procedure behoeft te worden doorlopen, tenzij een plan of project dusdanige kenmerken heeft (omvang, ligging, cumulatie), waardoor het zou kunnen leiden tot dusdanige negatieve effecten op het milieu dat een m.e.r.-procedure alsnog noodzakelijk wordt geacht.

In een separate rapportage¹⁹ is onderzocht of voor onderhavig inpassingsplan N839 Bemmeler - Huissen een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt. De betreffende rapportage is als separate bijlage gevoegd bij dit inpassingsplan en gaat in op de samenhangende effecten van de activiteiten welke juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt.

5.13.1 Wettelijk kader en beleid

De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.-plicht wordt bepaald via twee sporen:

- 1) Via het zogeheten *gesloten spoor* conform artikel 7.2 lid 2 van de Wet milieubeheer. Hierbij is met name de omvang van de voorgenomen activiteit van belang (zoals weergegeven in de zogenaamde C- en D-lijsten uit de Wet Milieubeheer, in combinatie met de locatie (bijvoorbeeld binnen of buiten bebouwde kom) en het type besluit (bestemmings-/inpassingsplan of structuurvisie bijvoorbeeld).



- 2) Via het zogeheten *open spoor* conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer. Een plan m.e.r.-plicht kan hierbinnen gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt (conform artikel 19d of 19 j) de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.

¹⁹ Rapport Vormvrije m.e.r.-beoordeling, Ten behoeve van (Ontwerp) Provinciaal inpassingsplan N839 Bemmeler-Huissen. Referentie BE4988-20160422-PE-01, 01/Finale versie, 24 april 2017.

5.13.2 Resultaten onderzoek

Toets gesloten en open spoor

Toets gesloten spoor

Bijlagen C onderdeel 1.2. en 1.3. en Bijlage D onderdeel 1.1. en 1.2 van het Besluit m.e.r. zijn niet van toepassing. Dat heeft o.a. te maken met de beperkte lengte van de aan te passen weggedeelten van de N839. De ingreep aan de N839 vindt plaats over een lengte van circa 1 tot 1,5 kilometer. De 'drempelwaarde van "5 kilometer of meer" wordt hiermee niet overschreden. Echter, vanwege de uitspraak van het Europese Hof van Justitie en de vertaling daarvan in artikel 2 lid 5b van het Besluit milieueffectrapportage, dient in het geval dat een activiteit de drempelwaarde niet overschrijdt, aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r., toch getoetst te worden of in het specifieke project er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden door de voorgenomen activiteit(en). Dit moet gebeuren door het uitvoeren van een zogenaamde (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.

Toets open spoor

Hierbij is de netto depositietoename van stikstof op gevoelige habitattypen van belang. De maximale toename van de stikstofdepositie is minder dan 0,05 mol N/ha/jr (maximale bijdrage is afgerond 0,01 mol N/ha/jr). Het projecteffect (onder de drempelwaarde) is verwaarloosbaar. Omdat effecten niet te verwachten zijn of verwaarloosbaar klein zijn, is ook geen sprake van cumulatieve effecten. Bovendien worden projecten in de omgeving waarbij geen verwaarloosbaar effect aan de orde is, vergund onder de PAS. Deze leiden daarmee ook niet tot effecten. Negatieve effecten als gevolg van het project en in cumulatie met andere projecten zijn daardoor uit te sluiten. Conclusie: significante negatieve effecten zijn uit te sluiten, er hoeft geen passende beoordeling opgesteld te worden en een plan-m.e.r.-plicht is op basis van art 7.2a Wm niet aan de orde.

. (Zie ook paragraaf 5.10.2)

Uitkomsten vormvrije m.e.r.-beoordeling

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt allereerst ingegaan op effecten van de aanpassingen aan de N839 voor de ontsluiting en verkeersafwikkeling in en nabij Bemmelen en Huissen. Dit levert geen problemen op. Verder wordt geconcludeerd, dat er geen sprake is van het leggen van bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is slechts een beperkt ruimtebeslag naast de N839. Ook vindt geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

Er zijn geen negatieve effecten op bijzondere gebieden (Natura 2000 gebieden, Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO) en Nationale Landschappen en waardevol open gebieden). De reconstructie van de N839 zal deels binnen de Groene Ontwikkelingszone plaatsvinden. Nu aanwezige landschapselementen langs het tracé zullen (deels) verdwijnen en nieuwe landschapselementen zullen terugkomen. De kernkwaliteiten van de Groene Ontwikkelingszone en het Gelders Natuurnetwerk worden met de voorgestelde maatregelen per saldo versterkt. De reconstructie van de weg staat het functioneren van het gebied als ecologische verbindingszone niet in de weg en er is netto sprake van versterking van de kernkwaliteiten.

Ook zijn de cumulatieve effecten bekeken van de verschillende wegenprojecten die samenhangen met het project ViA15. Dit betreffen de aanpassingen aan de N839, de Arnhemseweg en Hengelder (in Zevenaar) en de realisatie van het project ViA15 op het gebied van geluidsbelasting, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en stikstofgevoelige habitat en landschap. Uit onderzoek is gebleken, dat de gecumuleerde geluidbelasting geen onaanvaardbare geluidbelasting tot gevolg heeft. Binnen het studiegebied zijn geen overschrijdingen van grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ te verwachten (luchtkwaliteit). Wat betreft de stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige habitattypen in het Natura 2000-gebied Rijntakken is de toename vanwege de inpassingsplannen N839 en de N810 & Hengelder verwaarloosbaar. Op het gebied van stikstofdepositie zijn dan ook zeker geen significante gevolgen te verwachten.

Het Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP, zie hoofdstuk 2) omvat per gebiedsopgave de ontwerpprincipes gericht op een zo optimaal mogelijk inpassen van de verschillende infrastructurele projecten met ruimtelijke kwaliteit. Door een goede geïntegreerde en op elkaar afgestemde aanpak is een goede landschappelijke inpassing van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet geborgd.

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is vervolgens op de diverse milieuaspecten ingegaan, zoals deze ook in voorgaande paragrafen in onderhavig inpassingsplan aan de orde gekomen zijn. Gekeken is naar de onderzoeks- en analyseresultaten omtrent: geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, ecologie, landschap en cultuurhistorie, archeologie, water en bodem, ruimtebeslag. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling geconcludeerd dat er voor een aantal aspecten hooguit sprake is van een beperkt negatief effect. Er is in geen geval sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5.13.3 Conclusie

Er is geen m.e.r., m.e.r.-beoordeling dan wel passende beoordeling noodzakelijk.

Uit de vorm-vrije m.e.r.-beoordeling blijkt, dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door de voorgenomen activiteit.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

Het inpassingsplan is het kader waarmee de aanpassingen aan de N839 tussen Bommel en Huissen in de gemeente Lingewaard planologisch wordt mogelijk gemaakt. Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart), de regels en deze toelichting.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het voornemen is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels zijn het juridische instrumentarium waarin het gebruik van de gronden, de (aard van de) toegelaten bouwwerken en de wijze waarop de bouwwerken mogen worden gebouwd, wordt geregeld. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. In de digitale omgeving zijn de bestemming en daarbij geldende regels reeds gekoppeld. De digitale versie is bindend bij een verschil met de papieren versie. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan.

6.2 Procedure

Het ontwerp inpassingsplan met de daarbij behorende stukken heeft ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om zienswijzen in te dienen bij Gedeputeerde Staten. Nadat de Provinciale Staten een besluit over de vaststelling van het inpassingsplan hebben genomen, ligt het plan wederom ter inzage. Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, evenals belanghebbenden aan wie niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend, kunnen dan in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het inpassingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het inpassingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De Crisis- en herstelwet (Chw) is van rechtswege van toepassing op inpassingsplannen. Dit betekent, dat Gedeputeerde Staten geen apart besluit tot toepassingsverklaring van de Crisis- en herstelwet behoeft te nemen. Doordat de Crisis- en herstelwet van toepassing is doet de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State naar verwachting binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak.

6.3 Regels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat twee artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de algemene wijzigingsregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

Onderstaand wordt ingegaan op de verschillende bestemmingen zoals verwoord in hoofdstuk twee. Binnen voorliggend plan worden de volgende bestemmingen gebruikt:

Artikel 3 Natuur

Dit inpassingsplan kent twee gebieden met de bestemming 'Natuur'. Deze gebieden zijn bedoeld voor noodzakelijke mitigatie van Natuur en Landschap in verband met de geplande maatregelen aan de N839.

Artikel 4 Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn allereerst bestemd voor gebiedsontsluitingswegen met maximaal 2x2 doorgaande rijstroken. Daarnaast zijn o.a. erftoegangswegen, parallelwegen, overige lokale wegen, fiets- en voetpaden, groen- en parkeervoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en rioleringswerken toegestaan. De noodzakelijke te realiseren verkeersvoorzieningen vallen onder straatmeubilair.

In het kader van de borging van natuurcompensatie is via een aanduiding op de verbeelding aangegeven, waar een natuurvriendelijke oever moet worden aangelegd.

Binnen de bestemming 'Verkeer' is een bepaling opgenomen over de ligging van de wegas. De wegas van de (gebiedsontsluitings)wegen mag alleen worden gesitueerd ter plaatse van de in de verbeelding aangegeven figuur 'as van de weg'. Hiervan kan onder voorwaarden beperkt worden afgeweken.

Uit de bijlage 'Referentieontwerp N839' volgt op welk referentieontwerp van de verharding van de weg de ligging van de wegas is gebaseerd. Deze referentieontwerpen zijn slechts bijgevoegd om de as van de weg in de vervolgfase te kunnen herleiden.

Er zullen ook maatregelen genomen worden om de geluidbelasting te reduceren in de vorm van geluidreducerend asfalt. Een en ander is geborgd via een voorwaardelijke verplichting.

Artikel 5 Water

Op verzoek van het Waterschap zijn de A-watergangen als Water bestemd.

Artikel 6 Leiding - Gas

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' geldt voor die delen van het plangebied, waar een planologisch relevante leiding is gelegen. Deze zone is bedoeld voor bescherming van deze leiding. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van de leidingbeheerder.

Artikel 7 Leiding – Hoogspanningsverbinding

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor die delen van het plangebied, waar een planologisch relevante hoogspanningsverbinding aanwezig is met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde en voorzieningen. De zone is bedoeld voor bescherming van deze leiding. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van de leidingbeheerder.

Artikel 8 Leiding – Riool

De dubbelbestemming 'Leiding - Riool' wordt gehanteerd voor die delen van het plangebied, waar een planologisch relevante rioolleiding is gelegen. Deze zone is bedoeld voor bescherming van deze leiding. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan nadat toestemming is verkregen van de leidingbeheerder.

Artikel 9 en 10 Waarde – Archeologie 2 en 3

Uit het archeologisch onderzoek blijkt dat ten noorden van de nieuwe A15 nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is in verband met de geplande maatregelen aan de N839. Dit onderzoek vindt nu plaats en zal afgerond worden voor de vaststelling van dit inpassingsplan. Besloten is om in ieder geval in het ontwerp inpassingsplan de geldende dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3' over te nemen ter borging van (mogelijke) aanwezige archeologische waarden. Indien nader onderzoek uitwijst dat er geen waarden aanwezig zijn kan de dubbelbestemming in het vast te stellen inpassingsplan worden geschrapt.

In het navolgende word ingegaan op de verschillende algemene regels zoals verwoord in hoofdstuk 3.

Artikel 11 Waterstaat – Waterstaatkundige functie

De beschermingszone voor de A-watergangen is vastgelegd met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie'. Deze dubbelbestemming is ook toegekend aan de duikers, die eveneens onderdeel uitmaken van de A-watergangen.

In het zuidelijk deel van het plangebied is voor een gedeelte langs de oostelijke plangrens alleen de dubbelbestemming opgenomen, zonder onderliggende enkelbestemming. Waar dit het geval is geldt ter plaatse de enkelbestemming uit het geldend bestemmingsplan. Er wordt hier dus met het inpassingsplan als het ware een 'extra laagje' over de bestemmingen uit het geldende bestemmingsplan heen gelegd. De reden voor deze werkwijze is dat op deze manier de onderliggende geldende bestemmingen niet worden aangetast.

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de bepaling om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. Het artikel is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en is daaruit overgenomen.

Artikel 13 Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende algemeen geldende bouwregels opgenomen ten aanzien van nutsvoorzieningen en ondergronds bouwen.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die vastlegt dat binnen 2 jaar na de herinrichting van de N839 (gedeelte ten noorden van de Betuwespoorlijn) is voorzien in aanleg, behoud en ontwikkeling van de natuurwaarden. Het betreft hierbij de gebieden ter plaatse van de bestemming 'Natuur' en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - natuurvriendelijke oever' (binnen de bestemming 'Verkeer').

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn regels opgenomen ten aanzien van het overschrijden van bestemmingsgrenzen met maximaal 10% voor het vergroten van het bestemmingsvlak.

Artikel 16 Overige regels

In dit artikel is vastgelegd dat de gemeenteraad voor een periode van 6 jaar na de dag van inwerking-treding van het inpassingsplan geen bevoegdheid heeft om een bestemmingsplan binnen het plangebied van het inpassingsplan vast te stellen.

Artikel 17 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht.

Artikel 18 Slotregel

In deze regel wordt nog eens de naam van het inpassingsplan genoemd.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Kostenverhaal

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn de Provinciale Staten van provincie Gelderland verplicht om de kosten te verhalen in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het voorliggende inpassingsplan voorziet in de herinrichting van de N839. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is kostenverhaal niet verplicht. Verder is er geen noodzaak om een bepaalde fasering vast te leggen dan wel nadere regels te stellen (artikel 6.12 lid 2 sub b en c Wro).

7.2 Financiële haalbaarheid

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de realisatie van de aanpassingen aan de N839 maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade, bodemverontreiniging en de aanwezigheid van archeologische waarden..

Provinciale Staten van Gelderland hebben voldoende budget gereserveerd om aan de geraamde kosten te kunnen voldoen, zodat het project economisch uitvoerbaar is.

De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

7.3 Verwerving

Er wordt getracht om de gronden die benodigd zijn voor de genoemde ontwikkelingen, voor zover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. De gesprekken met grondeigenaren over de te verwerven gronden zijn al opgestart. Indien minnelijke verwerving niet mogelijk is resteert de optie tot onteigening.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Betrekken omgeving in voorbereidingsfase

In zienswijzen die zijn ingebracht op het ontwerp-tracébesluit doortrekking ViA15, dat van 12 november tot en met 23 december 2015 ter inzage heeft gelegen, zijn opmerkingen gemaakt die geen betrekking hebben op de doortrekking van de A15 zelf, maar op de maatregelen die voorzien zijn aan het onderliggende wegennet. Deze maatregelen zijn opgenomen in bijlage 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst (gesloten tussen Rijk en provincie), die bij het ontwerp-tracébesluit ter inzage lag. Deze reacties zijn ter beschikking gesteld aan de provincie. Bij de opstelling van het (voorontwerp-) inpassingsplan van de provincie zijn deze reacties betrokken.

De belangrijkste onderwerpen die uit deze zienswijzen naar voren zijn gekomen zijn geluid, verkeers-toename, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De indieners van deze zienswijzen over de aanvullende bestuursovereenkomst zijn middels een brief op de hoogte gesteld hoe in het ontwerp-inpassingsplan rekening is gehouden met hun zienswijze. Daarnaast zijn de indieners van zienswijzen geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan.

Op 19 mei 2016 is een inloopbijeenkomst georganiseerd om het technische ontwerp van het onderliggend wegennet toe te lichten. Indien daartoe aanleiding bestond is op basis van deze reacties het technisch ontwerp aangepast en is er rekening mee gehouden in het (voorontwerp-)inpassingsplan.

8.2 Vooroverleg

Het voorontwerp-inpassingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan verschillende organisaties en instanties. De verschillende binnengekomen reacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Reactienota', die als bijlage is opgenomen bij deze toelichting. Enkele reacties hebben geleid tot wijzigingen in het inpassingsplan. Dit is eveneens in de Reactienota vermeld.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerp-inpassingsplan heeft, op grond van artikel 3.8 eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, van 20 oktober 2016 tot en met 30 november 2016 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon eenieder een zienswijze naar voren brengen bij de provincie. Op 7 november 2016 heeft de provincie tijdens een inloopbijeenkomst voor aanwonenden en belangstellenden toelichting gegeven op het plan en vragen beantwoord.

In totaal zijn tien schriftelijke zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de 'Zienswijzennota', die als bijlage is opgenomen bij deze toelichting. In de nota is aangegeven in hoeverre de zienswijzen tot wijzigingen in het plan hebben geleid.

8.4 Vaststelling

De wijzigingen die zijn voortgekomen uit de zienswijzen zijn in het inpassingsplan verwerkt. Daarnaast zijn enkele ambtshalve wijzigingen in het plan doorgevoerd.

Het gewijzigde inpassingsplan is vervolgens vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland in haar vergadering van 28 juni 2017.

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Landschapsplan**
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek**
- Bijlage 3: Luchtkwaliteitsonderzoek**
- Bijlage 4: Externe veiligheid onderzoek**
- Bijlage 5: Historisch bodemonderzoek**
- Bijlage 6: Natuurtoets**
- Bijlage 7: Watertoets**
- Bijlage 8: Archeologisch bureauonderzoek**
- Bijlage 9: Explosievenonderzoek (Quickscan)**
- Bijlage 10: Explosievenonderzoek (PRA)**
- Bijlage 11: Vormvrije m.e.r.-beoordeling**
- Bijlage 12: Reactienota vooroverleg**
- Bijlage 13: Zienswijzennota**
- Bijlage 14: Referentieontwerp N839**

Regels

