

**GEMEENTE OVERBETUWE  
BESTEMMINGSPLAN ZUIDTANGENT**

**KOM ELST  
2008**

**SONSBEEK ADVISEURS BV**

**RUIMTELIJKE ORDENING - STEDEBOUW - LANDSCHAP - ARCHITECTUUR - MILIEU  
BURGEMEESTERSPLEIN 2, 6814 DM ARNHEM FAX 026-3513781 TEL 026-4456255**

23312/170908BW

**TOELICHTING**

# INHOUD TOELICHTING

## 1. INLEIDING

1. Aanleiding voor het plan	2
2. Ligging van het plangebied	2
3. Geldend plan	3

## 2. ONDERZOEK

1. Algemeen	6
2. Inventarisatie	6
3. Mobiliteitsplan	7
4. Plannen en ontwikkelingen in Elst	8
5. Spoorlijn Arnhem - Nijmegen	8
6. Milieuaspecten	9
7. Externe veiligheid	12
8. Archeologie	13
9. Flora en Fauna	13
10. Waterhuishouding	14
11. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
12. Economische uitvoerbaarheid	15

## 3. PLANBESCHRIJVING

1. Algemeen	16
2. Zuidtangent	16
3. Bestemmingsplan	17

## 4. OVERLEG EN INSPRAAK

1. Overleg	21
------------	----

## BIJLAGEN

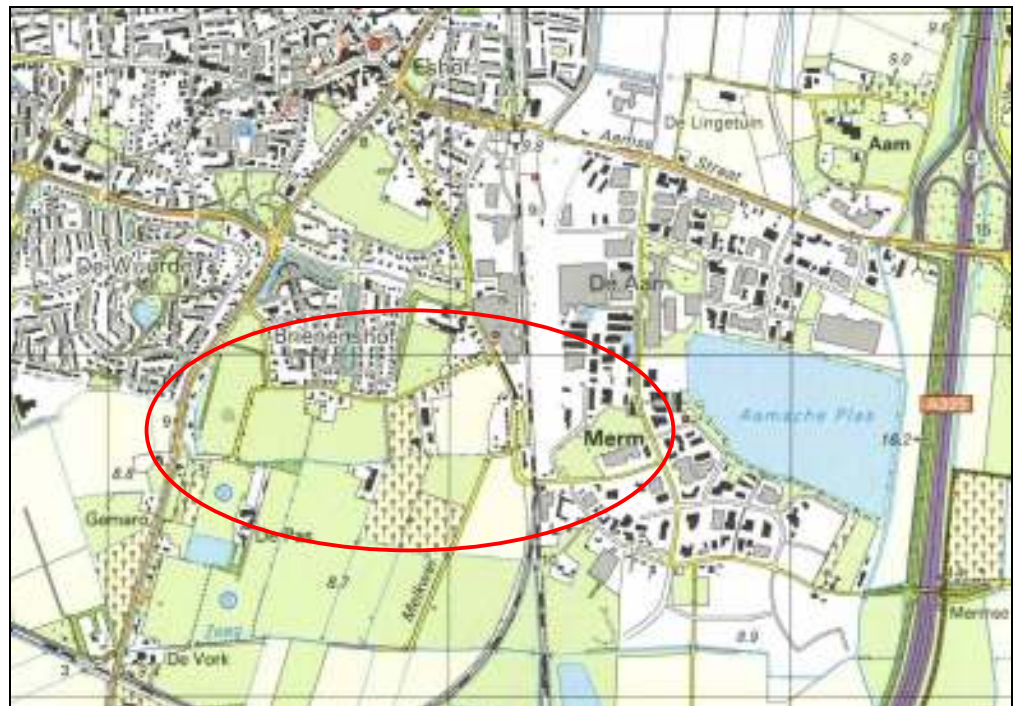
Uittreksels diverse bodemonderzoeken  
Uittreksel Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï  
Uittreksel Luchtkwaliteitsonderzoek  
Uittreksel onderzoek Externe veiligheid  
Uittreksels onderzoek Archeologisch  
Uittreksel Quickscan Flora en Fauna  
Waterhuishoudkundig onderzoek  
Financiële paragraaf

# 1. INLEIDING

1. Aanleiding voor het plan De sterke groei is voor de gemeente aanleiding geweest om de gehele verkeersafwikkeling binnen de gemeente en in het bijzonder binnen de kern Elst opnieuw te bezien. De kern Elst heeft zich na 1940 in eerste instantie ontwikkeld aan de westzijde van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen. Door verdere groei ligt nu ook aan de oostzijde van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen een omvangrijke woonwijk "Westeraam" en twee bedrijventerreinen "De Aam" en "Merm". De groei heeft geleid tot een sterke toename van het verkeer zowel op het spoor als op de weg. In Elst zijn ondanks deze groei de meeste overgangen met het spoor nog steeds gelijkvloers. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid is dit niet wenselijk. In november 2004 is door de nieuwe gemeente Overbetuwe het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013 vastgesteld. Dit plan gaat in op de aanpassingen aan de wegenstructuur binnen de gemeente. Onderdeel daarin is het voorstel voor de aanpassing van de hoofdwegenstructuur voor de kern Elst. Een van de belangrijke aanpassingen betreft de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen het zuidelijke deel van de kern van Elst en het bedrijventerrein de Aam, "de Zuidtangent". De Zuidtangent verbindt de Rijksweg-Zuid met de Industrieweg-Oost op het bedrijventerrein De Aam, waarbij het spoor gekruist wordt door de aanleg van een viaduct.

Het gemeentebestuur van Overbetuwe heeft Sonsbeek Adviseurs BV te Arnhem opdracht verleend om het voorliggende bestemmingsplan, waarin de voorgenomen aanleg van de Zuidtangent mogelijk wordt gemaakt, op te stellen.

2. Ligging van het plangebied Het plangebied ligt aan de zuidkant van de kern Elst. Het onderstaande kaartje geeft de ligging nader weer.



3. Geldend plan
- Het voorliggende bestemmingsplan vervangt, voor zover de gronden zijn gelegen aan de westzijde van de spoorlijn Arnhem – Nijmegen, een gedeelte van het bestemmingsplan Buitengebied Dorp - Elst dat werd vastgesteld op 20 augustus 1979 door de raad van toenmalige gemeente Elst. Dit bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 9 oktober 1980. De onderhavige gronden hadden in dat bestemmingsplan de bestemming “Agrarische doeleinden”. Een uittreksel van de geldende plankaart is weergegeven op de volgende bladzijde.
- Voor zover de gronden zijn gelegen aan de oostzijde van de spoorlijn Arnhem – Nijmegen vervangt dit bestemmingsplan een gedeelte van het bestemmingsplan Bedrijvenpark De Aam dat werd vastgesteld op 28 april 1992 door de raad van de toenmalige gemeente Elst. Dit bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 8 december 1992. In dit plan waren de gronden bestemd tot Bedrijfsdoeleinden, Woondoeleinden, Verkeersdoeleinden, Verkeersdoeleinden - spoorweg en Verkeersdoeleinden / verkeersdoeleinden - spoorweg.
- Een uittreksel van de geldende plankaart is weergegeven op een van de navolgende bladzijde.



### AANDUIDINGEN



ONDERGROND MET BESTAANDE BEBOUWING EN KADASTRALE GEGEVENS



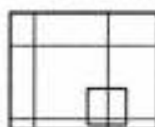
BURGERBEBOUWING



SCHAAL 1 : 10.000

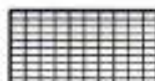
NR. 23312 - 80

### BESTEMMINGEN

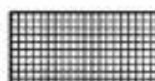


AGRARISCHE DOELEINDEN

bijbehorend bouwperceel



BOS

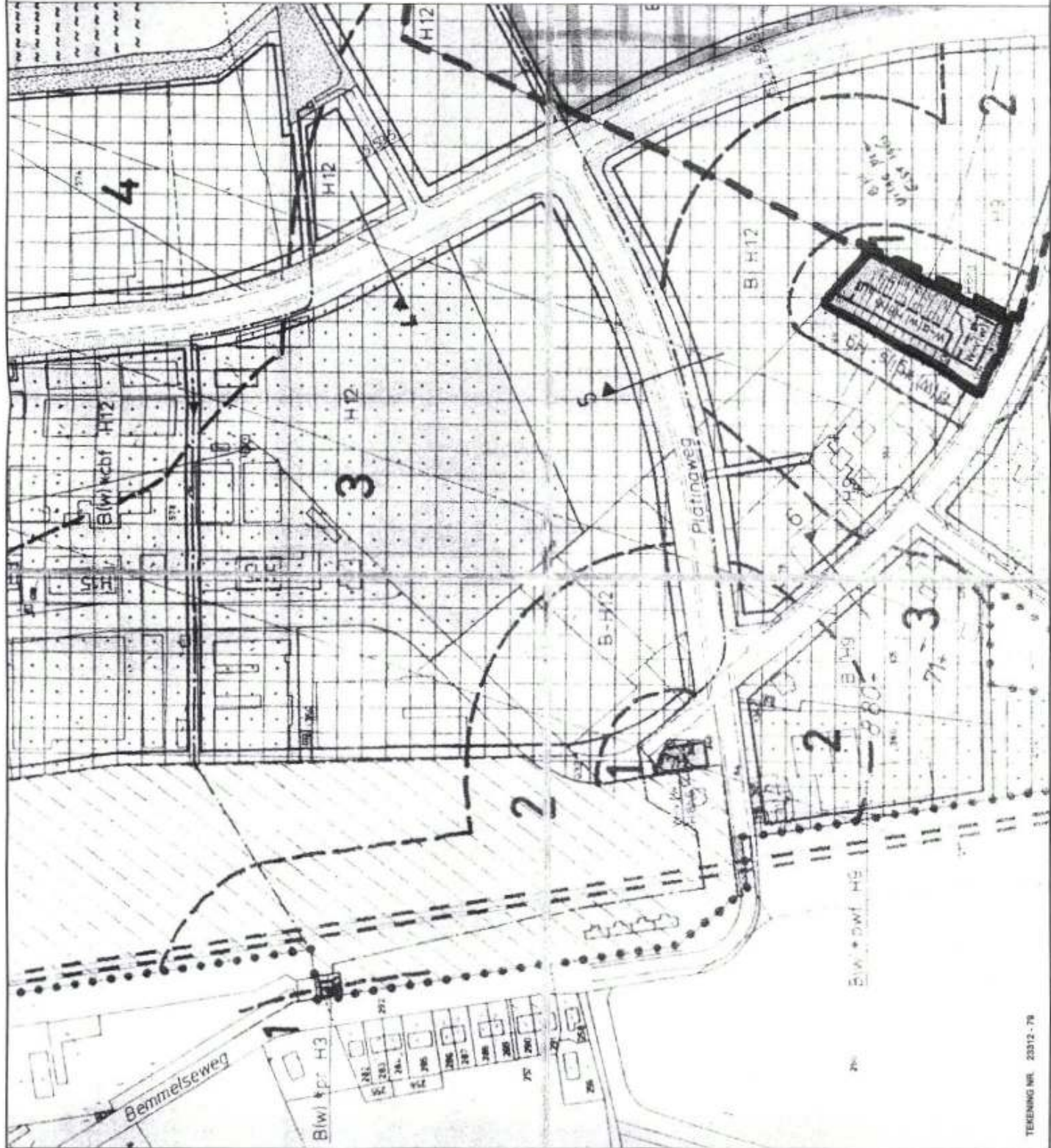


HANDEL EN NIJVERHEID  
A. bouwmaterialen



WEGEN C.  
bebouwing 15m uit de as van de weg

UITTREKSEL GELDEND PLAN



**BESTEMMINGEN:**

BEDRIJFSDOELENDE



BEDRIJFSDOELENDE met wijzigingsvoorschrift van B. en W. met toegestaan afwijken gebouk voor zover met zelf bewaardesurk of chemische bestrijdingsmiddelenstruk of pompsation instelling



WOONDOELENDE

W-v(w) met wijzigingsvoorschrift van B. en W.



VERKEERSDOELENDE



VERKEERSDOELENDE - spoorweg



VERKEERSDOELENDE / VERKEERSDOELENDE - spoorweg



**AANDUIDINGEN:**

GRENS VAN HET BESTEMMINGSPLAN



GRENS EN NUMMER MILIEUZONE



BESTEMMINGSGRENS



GRENS BOUWPERCEEL



BOUWGRENS



RESP. MAX. BOUWHOOGTE EN GOOTHOOGTE IN METERS



RESP. AFWATERINGSROOOL EN RIIOOLPERSLEIDING



STRAALPAD MET MAX. OPRICHTINGSHOOGTE tov. N.A.P.



**ILLUSTRATIEVE AANDUIDINGEN:**

KADASTRALE ONDERGROND



SPOORWEG



## 2. ONDERZOEK

### 1. Algemeen

Aan het voorliggende bestemmingsplan ligt een aantal onderzoeken ten grondslag, waarvan in dit hoofdstuk de resultaten zijn opgenomen. In paragraaf 2 wordt de huidige situatie beschreven. In paragraaf 3 wordt ingegaan op het Mobiliteitsplan van de gemeente dat basis is voor de aanpassingen van de verkeersstructuur van Elst. In paragraaf 4 komen de ontwikkelingen aan de orde die in samenhang met het mobiliteitsplan in gang zijn gezet. In paragraaf 5 wordt ingegaan op de spoorlijn Arnhem - Nijmegen. Daarna komen de diverse onderzoeken aan de orde waaronder bodem, geluid, lucht, externe veiligheid, archeologische, flora en fauna en waterhuishouding. In paragraaf 11 wordt ingegaan op de maatschappelijke noodzaak van de Zuidtangent en tenslotte komt in de laatste paragraaf de economische uitvoerbaarheid aan de orde.

### 2. Inventarisatie

Het plangebied ligt ten zuiden van de bebouwde kom van Elst tussen de Rijksweg Zuid en de Industrieweg Oost. Aan Rijksweg Zuid is recent een rotonde aangelegd mede ten behoeve van de ontsluiting van het nieuwe woongebied aan de westzijde van de Rijksweg Zuid. Dit nieuwe woongebied wordt ontsloten vanaf de Bussel. Op de gronden die direct grenzen aan de oostzijde van Rijksweg Zuid is een tweetal tijdelijke sportvelden aangelegd. Ten zuiden van de geprojecteerde Zuidtangent ligt sportcomplex de Pas. Dit sportcomplex wordt voor autoverkeer ontsloten vanaf de Groenestraat. Fietsers naar het sportcomplex de Pas hebben een rechtstreekse aansluiting vanaf de rotonde aan de Rijksweg Zuid.

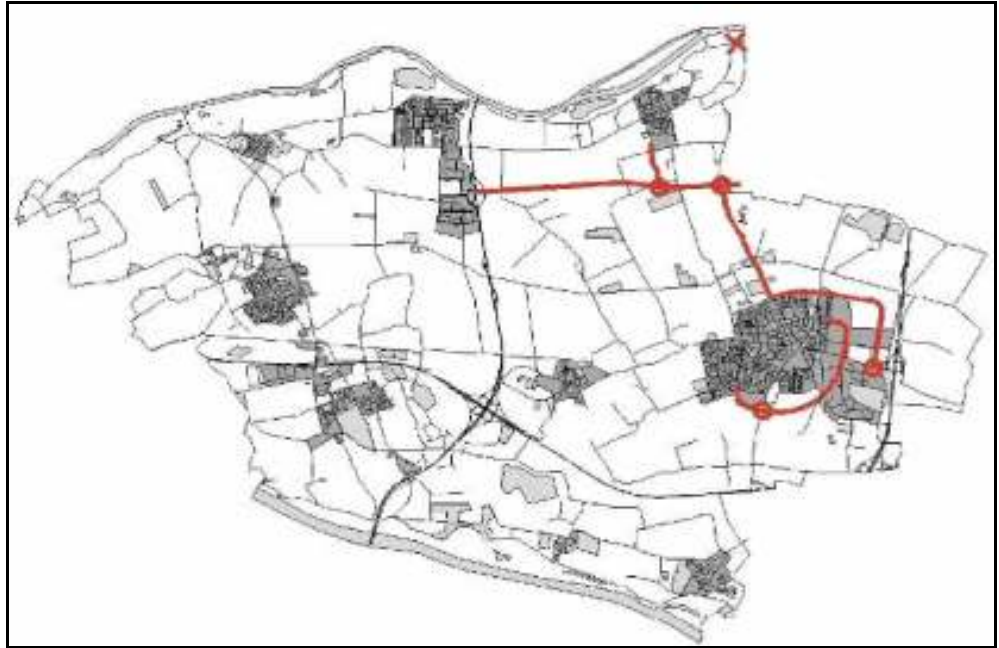




Meer naar het oosten toe, tot aan de evenwijdig aan de spoorlijn Arnhem - Nijmegen gelegen bebouwing langs de Bemmelseweg, worden de gronden agrarisch gebruikt. Centraal in dit agrarisch gebied liggen de bedrijfsgebouwen van twee agrarische bedrijven aan de Groenestraat 11 en 11a. Ter ontsluiting van de agrarische gronden loopt door het gebied de Melkwei. Deze weg sluit aan op de Bemmelseweg. Langs het spoor aan de westkant van de Bemmelseweg staan in totaal 14 vrijstaande en halfvrijstaande woningen. Even naar het noorden toe ligt het bedrijfsterrein waarop de Heinzfabriek gevestigd is. In de meest zuidelijke punt van dit bedrijfsterrein is een bedrijfsrioolwaterzuiveringsinstallatie aanwezig. Tussen spoor en Bemmelseweg staat een laag bouwblok waarin vier voormalige spoorwegarbeiderswoningen zijn opgenomen. Aan de oostzijde van het spoor zijn nog twee soortgelijke woningen aanwezig. De Bemmelseweg kruist het spoor via een met een Ahob beveiligde overgang en gaat over in de Platinaweg op het bedrijventerrein de Aam. Vanaf de Platinaweg loopt naar het noorden de Industrieweg, die het bedrijf Luxan ontsluit. Tussen spoor en Industrieweg liggen twee vrijstaande woningen. Een daarvan is onlangs door brand grotendeels verwoest. Zuidelijk van de Industrieweg liggen gronden waarop nog geen bedrijf gevestigd is. Het oostelijke deel daarvan bestaat uit grasland met daarop een enkele solitaire boom. Het westelijke deel van dit terrein bestaat eveneens uit grasland maar is omsloten door beplanting waarin bomen zijn opgenomen. Dit terrein loopt door tot aan de Industrieweg Oost, de belangrijke noord-zuid ontsluitingsweg van het bedrijventerrein De Aam.

3. Mobiliteitsplan De grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen van de Stadsregio Arnhem - Nijmegen hebben een forse toename van de verkeersbewegingen tot gevolg gehad. Voor de gemeente Overbetuwe is dit aanleiding geweest voor het opstellen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013. Dit GMO is in november 2004 door de gemeenteraad vastgesteld. Een belangrijk onderdeel van het GMO vormt de hoofdwegenstructuur van de kern Elst. Ondanks de sterke groei van Elst is het huidige hoofdwegenverloop nog voor een belangrijk deel gebaseerd op de van oudsher aanwezige verbinding (de Rijksweg) tussen Arnhem en Nijmegen en de Aamsestraat. Een groot deel van het autoverkeer is daardoor genoodzaakt om dwars door het centrum van Elst te rijden. Daarbij komt dat beide hoofdwegen de zeer drukke spoorlijn Arnhem - Nijmegen gelijkvloers kruisen hetgeen ernstige verkeershinder en onveilige situaties tot gevolg heeft.
- In het GMO is uitgebreid ingegaan op mogelijke aanpassingen van de hoofdwegenstructuur van Elst. Daarbij is een zestal varianten tegen elkaar afgewogen. In de rapportage komt ontwikkelingsvariant 4 als voorkeursvariant naar voren.
- In variant 4 worden de volgende infrastructurele maatregelen voorgesteld:
- De Grote Molenstraat wordt aangesloten op de N837
  - Er wordt een nieuwe verbinding gemaakt tussen Rijksweg Zuid en Industrieweg Oost: de Zuidtangent
  - Er wordt een nieuwe verbinding gemaakt tussen Rijksweg Noord en de Grote Molenstraat: de Noordtangent
  - Ontwikkeling van "Elst Centraal", waarbij de huidige gelijkvloerse kruising over het spoor ter plaatse van de Aamsestraat komt te vervallen en een kleine tunnel zuidelijk van de Aamsestraat wordt aangelegd om bestemmingsverkeer voor auto en fietser mogelijk te maken. Doorgaand vrachtverkeer dient van deze verbinding geweerd te worden.

- Kruisingen met het spoor dienen ongelijkvloers te zijn. Onderstaand plaatje geeft deze variant weer.



De gesignaleerde knelpunten worden met de infrastructurele maatregelen uit variant 4 het beste aangepakt. Daarnaast verbetert de verkeersleefbaarheid in het centrale gedeelte van de kern Elst aanzienlijk.

4. Plannen en ontwikkelingen in Elst

De afgelopen jaren zijn in Elst diverse initiatieven ontplooid om het gebied ter weerszijden van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen tot ontwikkeling te brengen. Diverse ruimtelijke ordeningsaspecten komen samen op de locatie Elst-Centraal: de toekomstige railinfrastructuur, de halte Elst, de verkeersafwikkeling op lokaal niveau, de milieuaspecten en toekomst van de industriële activiteiten aan weerszijden van de locatie Elst-Centraal, de waterhuishouding, de aansluiting op de in aanbouw zijnde VINEX-woningbouwlocatie Westeraam, de relatie met de bestaande dorpskern, enz.

Recent is door de gemeente een plan ontwikkeld voor de locatie Elst-Centraal. Dit plan is een belangrijke impuls voor de stationsomgeving van Elst. In Elst-Centraal verdwijnt de gelijkvloerse spoorwegovergang ter plaatse van de Aamsestraat. Meer zuidelijk komt een tunnel die bedoeld is voor plaatselijk verkeer. Het doorgaande verkeer, waaronder ook het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de Aamsestraat zal gebruik moeten maken van de nog aan te leggen Zuidtangent.

Onderzocht wordt of de ontsluiting van het bedrijfsterrein van de Heinzfabriek voor vrachtverkeer, die nu bij het station is gelegen en gebruik maakt van de Aamsestraat, anders gesitueerd kan worden. Hierbij wordt gekeken of aantakking van de Heinzontsluiting op de aan te leggen Zuidtangent mogelijk is.
5. Spoorlijn Arnhem Nijmegen

Als vervolg op het Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015 zijn deelnota's verschenen waarin de ambitie om de regionale bereikbaarheid te verbeteren nader is uitgewerkt. De aansluiting van de Stadsregio op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen door middel van een HST halte in Arnhem is, naast de Be-

tuweroute en het versterken van de auto-infrastructuur, het middel om de Stadsregio als belangrijk knooppunt in Europa te plaatsen. Afgeleid van deze ambitie is de doelstelling om het openbaar vervoer per spoor in de corridor Zevenaar-Arnhem-(Elst)- Nijmegen-Wijchen te versterken. Een en ander valt binnen het kader van het Regiorail-project KAN. Gevoegd bij het opnemen van de noordelijke tak van de Betuweroute in een deel van deze corridor leidt dit tot een intensiever gebruik van het spoor ter plaatse van Elst in het algemeen en in Elst-Centraal in het bijzonder. In de spoorzone van Elst is sprake van de noordtak van de Betuweroute, wordt de verbinding Arnhem-Nijmegen straks 6 keer per uur onderhouden en wordt in Elst-Centraal de keerinrichting voor het spoor uit Tiel (de Betuwelijn) gesitueerd. Om in de toekomst tot een verantwoorde verkeersafwikkeling op het spoor te komen is een derde spoor aan de westkant van het bestaande baanvak gewenst. Tevens dient een wachtspoor te worden aangelegd ten behoeve van goederentreinen vanaf de Betuweroute teneinde de mogelijkheid te creëren om personentreinen op de lijn Arnhem-Nijmegen te laten passeren.

## 6. Milieu-aspecten

### **Bodemverontreiniging**

CSO Adviesbureau heeft in juli 2007 een verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van een deel van de nieuwe rondweg van Elst (**rapportnummer 07J041 / 07.RJ029**). Het betreft het gedeelte tussen de Industrieweg en de Industrieweg Oost van de Zuidtangent. De locatie is momenteel in eigendom van Luxan B.V..

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het uitvoeren van het voorgenomen infrastructurele werk niet zonder meer mogelijk is. Alvorens ingrepen in de bodem gedaan kunnen worden, dient te worden vastgesteld of dit onder saneringscondities dient plaats te vinden en of door de provincie Gelderland met een saneringsplan dient te worden ingestemd.

In december 2007 is door CSO Adviesbureau een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de gronden tussen aansluiting Rijksweg Zuid en Industrieweg en de gronden ter plaatse van de beoogde rotonde aan de Industrieweg Oost welke in het voorliggend bestemmingsplan zijn betrokken (**rapportnummer 07J053 / 07.RJ037**).

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is een vooronderzoek conform de NVN 5725 verricht. Op basis van de resultaten uit het vooronderzoek is de locatie beschouwd als onverdacht met betrekking tot bodemverontreiniging. Gezien de inrichting van het onderzoekstracé is de locatie opgedeeld in drie deellocaties: agrarisch gebied ten westen van de spoorlijn Arnhem – Nijmegen; terrein tussen de spoorlijn Arnhem – Nijmegen en de Industrieweg; de aansluiting op de Industrieweg ten oosten van het bedrijfsterrein van Luxan.

Tijdens het bodemonderzoek is conform de richtlijnen van de NEN 5740 een onderzoeksstrategie gehanteerd voor een grootschalig onverdachte locatie (strategie ONV-GR) voor de eerstgenoemde deellocatie en voor de overige onderzoekslocaties een deels verdachte onderzoeksstrategie in verband met de eventuele aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen.

De bekende, in de omgeving aanwezige, verontreinigingen op het terrein van Luxan maken expliciet geen deel uit van de onderzoekslocatie. Daarnaast is in

de verkennende fase door een aantal eigenaren geen toestemming verleend voor het betreden van de percelen. Ook de watergangen en verhardingsconstructies vallen buiten de werkingsfeer van het onderzoek.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten is de hypothese dat het terrein onverdacht is ten aanzien van bodemverontreiniging verworpen. Dit vanwege de aangetoonde sterke verontreiniging met PAK's in de bovengrond van boring 17. Ook de licht verhoogde gehalten aan diverse parameters in grond en grondwater geven formeel aanleiding de hypothese "onverdachte locatie" te verwerpen.

Op basis van het aanvullend onderzoek naar de mate en omvang van de verontreiniging met PAK is vastgesteld dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het uitvoeren van een bodemsanering is voor dit gedeelte niet noodzakelijk. Wel wordt geadviseerd voor de uitvoering van werkzaamheden aan de Zuidtangent een Plan van Aanpak op te stellen en milieukundige begeleiding hierin op te nemen op voor de spots en eventuele afwijkingen die bij de uitvoering worden aangetroffen.

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het onderzochte terrein geschikt voor de huidige / beoogde bestemming. Het aanvullend onderzoek bij boring 17 heeft uitgewezen dat de omvang van de verontreiniging zeer beperkt is.

Een samenvatting van het bodemonderzoek en het aanvullend onderzoek bij boring 17 is toegevoegd in de bijlagen.

Wanneer het gehele traject wordt beschouwd, wordt vastgesteld dat een nader bodemonderzoek naar asbest (direct ten oosten van de Industrierweg) en OCB's en arseen (ter plaatse van twee bedrijfsgebouwen van Luxan en waar de rotonde die de aansluiting op de Industrierweg Oost gaat vormen is gepland) dient te worden uitgevoerd. Aanbevolen wordt de watergangen en verhardingsconstructies die het tracé van de Zuidtangent doorsnijden nog te onderzoeken.

In februari 2008 is door CSO Adviesbureau een "Nader bodemonderzoek Luxan terrein, Industrierweg te Elst" uitgevoerd. (**rapportnummer 07J090 / 08.RJ012**).

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Er is sprake van een verontreiniging van de grond met DDT/DDD/DDE (som), chloordaan, heptachloor. De omvang van de verontreiniging is nog niet vastgesteld. De verontreiniging met bestrijdingsmiddelen maakt mogelijk onderdeel uit van van het bekende geval van verontreiniging, zoals bekend onder gevalsnummer GE173400011.
- Er is sprake van een verontreiniging van de grond met asbest. Binnen het onderzoeksgebied wordt in een volume van ca. 65 m<sup>3</sup> de restconcentratienorm overschreden. De contour van de restconcentratienorm bevindt zich op een diepte van circa 0,5 m-mv, dit is plaatselijk afhankelijk van de diepte van de bijmengingen. De verontreiniging zet zich door buiten de onderzoekslocatie.

Aanbevolen wordt:

- Te overleggen met de provincie Gelderland over het geval van bodemverontreiniging met bestrijdingsmiddelen in relatie tot het geval waar al instemming op het saneringsplan voor is afgegeven.

- De omvang van de verontreiniging met bestrijdingsmiddelen binnen het toekomstige wegtracé nader in kaart te brengen.
- De omvang (diepte, breedte) van de civieltechnische werken duidelijk te krijgen, zodat bekend is tot welke diepte eventueel verontreinigde grond ontgraven moet worden in het kader van de geplande werkzaamheden.
- Te onderzoeken of hiermee de verontreiniging voldoende gesaneerd zal zijn, of dat aanvullende saneringswerkzaamheden nodig zullen zijn.

Op basis van alle bodemonderzoeken wordt geconcludeerd dat voor nagenoeg het gehele tracé de bodemkwaliteit zodanig is dat dit realisatie van de Zuidtangent niet in de weg staat. De aanbevelingen uit het laatste aanvullende bodemonderzoek zullen meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het plan.

### **Wegverkeerslawaaï**

In opdracht van de gemeente Overbetuwe heeft Alcedo in februari 2008 een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de Zuidtangent te Elst. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in **Rapportnummer: 071974.02**

De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig standaard rekenmethode II (specialistische methode) volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De gemeente Overbetuwe is voornemens om de Zuidtangent, waar mogelijk te voorzien van geluidsarm asfalt met een geluidsreductie van 4 tot 5 dB. Dit is één van de minst geluidsproducerende wegdekken die momenteel worden toegepast. Ter plaatse van kruisingen en rotonde's kan deze asfaltsoort echter niet worden toegepast aangezien het asfalt minder bestand is tegen wringkrachten.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï van de Zuidtangent niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De optredende geluidsbelasting bedraagt maximaal 48 dB. Het niet overschrijden van de voorkeursgrenswaarde is een direct gevolg van het toepassen van geluidsarm asfalt. Zonder toepassing daarvan zou de voorkeursgrenswaarde wel worden overschreden.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, heeft geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Aangezien de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, heeft ook de geluidswering van de gevels van de woningen niet nader te worden bepaald.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, heeft de cumulatieve geluidsbelasting niet nader te worden beschouwd.

Een uittreksel uit het geluidhinderonderzoek is als bijlage opgenomen in deze planset.

### **Luchtkwaliteit**

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is in februari 2008 door CSO Adviesbureau een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. In dit onderzoek zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de Zuidtangent te Elst bekeken (**rapportnummer 07J053/07.RJ058**).

Sedert 15 november 2007 is de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit gewijzigd en is sindsdien opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Deze wijziging wordt ook wel kortweg de Wet Luchtkwaliteit 2007 genoemd.

Aan de hand van de locatiekenmerken, zoals deze in het onderzoeksrapport zijn vermeld, is de ontwikkeling van de luchtkwaliteit ter plaatse berekend met behulp van het CAR II, 6.1.1-model voor de jaren 2010 en 2017.

Het CAR II-model is conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, zoals in werking getreden op 15 november 2007, geaccepteerd als methode SRM1 en mag gebruikt worden voor het verkrijgen van inzicht in de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in straten en langs verkeerswegen.

De Regeling is als uitgangspunt genomen voor de uit te voeren berekeningen. Het jaar 2010 is doorgerekend, vanwege het van kracht worden van de grenswaarde NO<sub>2</sub>. Het jaar 2017 is doorgerekend, vanwege anticipatie op de toekomst. Een gebruikelijke termijn voor anticipatie is circa 10 jaar. De luchtkwaliteit is conform de Regeling zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof berekend op 5 meter vanaf de wegrand.

In de Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden mogen uitoefenen.

Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschreiding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Geconstateerd kan worden dat de aanleg van de Zuidtangent op basis van artikel 5.16 van de WM weliswaar een “in betekende mate project” is, maar dat er geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden. Er is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit dan ook geen bezwaar tegen vaststelling van het bestemmingsplan.

Een uittreksel van het onderzoeksrapport is toegevoegd in de bijlagen.

#### 7. Externe veiligheid

In februari 2008 heeft CSO onderzoek verricht naar de externe veiligheid. (**rapportnummer 07J053/07.RJ059**)

Het bedrijventerrein aan de Industrieweg Oost wordt momenteel bevoorrad via de Industrieweg. Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de A325, dat de afrit Elst neemt en vervolgens over de Aamsestraat de Industrieweg Oost bereikt. Ook na de aanleg van de Zuidtangent zal het transport van gevaarlijke stoffen over deze route blijven plaatsvinden.

De bevoorrading van het LPG-station vindt eveneens plaats via de A325 en de Aamsestraat, waarna over de Rijksweg Zuid naar de bestemming wordt gereden. Ook kan de bevoorrading vanuit de zuidelijke richting over de Industrieweg Zuid plaatsvinden. De aanleg van de Zuidtangent verandert aan de bevoorra-

ding van het LPG-station niets.

Vooralsnog is het niet aannemelijk dat transport van gevaarlijke stoffen over de Zuidtangent zal plaatsvinden. Indien dit wel het geval zal aanvullend een berekening dienen plaats te vinden van het individuele en het groepsrisico. Om deze berekeningen te kunnen uitvoeren is het echter noodzakelijk om de toekomstige situering van de bebouwing in het gebied langs de Zuidtangent in kaart te brengen.

Het aspect Externe Veiligheid vormt vooralsnog geen belemmering voor de aanleg van de Zuidtangent.

Een samenvatting van het onderzoeksrapport is opgenomen in de bijlagen

## 8. Archeologie

Door Vestigia BV is in februari 2006 een bureauonderzoek verricht ten behoeve van het vaststellen van de verwachting op waardevolle archeologische vindplaatsen die door de aanleg van de Zuidtangent verstoord kunnen worden. **(rapportnummer V292)**

In de rapportage wordt voor de Zuidtangent verwezen naar het in 1999 door het ADC en RAAP Archeologisch Adviesbureau uitgevoerde inventariserend onderzoek. Tijdens het onderzoek van RAAP zijn proefsleuven gegraven op de beoogde locatie van de Zuidtangent. In deze proefsleuven zijn geen aanwijzingen gevonden voor archeologische sporen, een bewoningslocatie of een grafveld. Conclusie uit het bureauonderzoek van Vestigia is dat voor de Zuidtangent geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen.

In oktober 2007 is door ADC ArcheoProjecten voor het gehele traject van de Zuidtangent een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek verricht (**ADC rapport 1070**). Conclusie uit dit onderzoek is dat alleen direct langs de Rijksweg Zuid een cultuurlaag is aangetroffen, die vermoedelijk tot de vindplaats uit de Vroege IJzertijd kan worden gerekend.

Om de begrenzing en waardering van de vindplaats rond boring 1 vast te stellen, adviseert ADC ArcheoProjecten om in het plangebied tijdens de graafwerkzaamheden rond boring 1 in een archeologische begeleiding te voorzien. De archeologische begeleiding dient hetzelfde doel als een inventariserend veldonderzoek door middel van het aanleggen van proefsleuven (IVO-P). Dit betekent dat indien bij de civiele werkzaamheden toch vondsten of archeologische sporen worden aangetroffen, deze worden geregistreerd en, in zover de werkzaamheden dat toelaten, worden gedocumenteerd. De exacte invulling van de werkzaamheden dient te worden vastgelegd in een door het bevoegd gezag goed te keuren Programma van Eisen (PvE).

Het verdient verder de aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag, zoals aangegeven in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de Archeologische Monumentenzorg.

Uittreksel uit beide onderzoeken zijn als bijlage achter in deze planset opgenomen.

## 9. Flora en Fauna

Door adviesbureau CSO is in augustus 2007 een Quicksan Natuurwetgeving locatie Zuidtangent opgesteld.

Binnen het plangebied zijn tijdens het veldbezoek geen wettelijk beschermd

plantensoorten conform de Flora en Faunawet aangetroffen.

Omdat er geen of onvoldoende onderzoekgegevens over de in het gebied mogelijk voorkomende fauna waren, is door adviesbureau CSO in juni 2008 onderzoek verricht naar een beperkt aantal soorten van zoogdieren, amfibieën vissen en vogels die op grond van de habitat in dit gebied voor zouden kunnen komen. De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het rapport Nader onderzoek Flora- en faunawet planlocatie 'Zuidtangent' te Elst (Gld).

Tijdens de veldinspectie zijn geen broedlocaties van vogels op het plangebied aangetroffen. In zijn algemeenheid wordt geadviseerd om versturende werkzaamheden uitsluitend buiten het broedseizoen uit te laten voeren.

Geconcludeerd wordt dat het plangebied gebruikt wordt door Gewone dwergvleermuizen, Bittervoorns en Kleine modderkruipers. Van de overige gezochte bijzondere beschermde soorten en situaties zijn geen aanwijzingen van aanwezigheid binnen het plangebied vastgesteld.

Voor genoemde soorten wordt een ontheffing ex. artikel 75 van de Flora en faunawet aangevraagd. Voor de Gewone dwergvleermuis en de Bittervoorn zal een zware toets uitgevoerd moeten worden en een lichte toets voor de Kleine modderkruiper.

Geadviseerd wordt de aanvraag te laten vergezellen van een compensatie- en migratieplan. Daarnaast wordt geadviseerd in de plannen enkele aspecten van de aanwezige natuurwaarden aandacht te geven. Bij de uitvoering zal waar mogelijk met de aanbevelingen rekening gehouden worden.

Een uittreksel uit de Quickscan Natuurwetgeving en het Nader onderzoek Flora- en faunawet planlocatie 'Zuidtangent' te Elst (Gld) zijn als bijlage achter in deze planset opgenomen.

#### 10. Waterhuishouding

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is in november 2007 door CSO Adviesbureau een waterhuishoudkundig onderzoek gedaan (**rapportnummer 07J053/07.RJ038**). In het waterhuishoudkundig onderzoek worden de huidige en toekomstige waterstructuur beschreven, worden de waterhuishoudkundige gevolgen van het plan verkend en wordt de hoeveelheid benodigde waterberging bepaald.

Het tracé van de te realiseren Zuidtangent is geprojecteerd over overwegend agrarisch gebied. Het tracé loopt min of meer parallel aan een A-watergang. Het tracé kruist deze watergang op één plaats. Loodrecht op het tracé, uitkomend op deze A-watergang, zijn diverse sloten gesitueerd.

Het bestaande afwateringssysteem wordt ten gevolge van de aanleg van de Zuidtangent doorsneden. Afwisselend langs de noord en zuidzijde van de Zuidtangent zullen nieuwe, brede, watergangen worden aangelegd.

De noordoever van de te realiseren A-watergang wordt daarbij ingericht als natuurlijke oever.

Door de opdrachtgever is aangegeven dat de te realiseren A-watergang zoveel mogelijk zal worden voorzien van een natuurlijke, flauw oplopende oever. Dit heeft een positief effect op de hoeveelheid waterberging en biedt kansen voor natuurontwikkeling.

Het kleine gedeelte van de bestaande A-watergang, welke in de toekomstige situatie geen watervoerende functie meer zal hebben, kan tezamen met de ont-



stane “overhoek” tussen deze watergang en het tracé worden gebruikt voor natuurontwikkeling in combinatie met waterberging.

Door Movares Nederland B.V. is aangegeven dat de hoeveelheid verharding die extra wordt aangelegd in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie 2,4 hectare bedraagt.

Deze oppervlakte is als volgt onderverdeeld: hoofdwegen circa 10.300 m<sup>2</sup>, fietspaden circa 8.600 m<sup>2</sup> en overige ontsluitingswegen (op- en afritten) 5.000 m<sup>2</sup>. Daarnaast wordt ook verharding verwijderd waardoor het oppervlak weer afneemt.

Als vuistregel wordt gehanteerd dat voor elke hectare verharding een aanvullende berging van 436 m<sup>3</sup> gerealiseerd dient te worden (bij T=10+10%). Met betrekking tot de Zuidtangent betekent dat een realisatie van 1.046,40 m<sup>3</sup> aanvullende berging. Ten behoeve van de bepaling van de benodigde oppervlakten ten behoeve van waterberging wordt uitgegaan van een maximale toelaatbare peilstijging van 30 centimeter in het oppervlaktewater ten opzichte van het zomerpeil (7,6 m+NAP). Dit houdt in dat in totaal 3.488 m<sup>2</sup> oppervlaktewater nodig is om de benodigde extra berging te realiseren. In het ontwerp voor de Zuidtangent is circa 4000 m<sup>2</sup> extra waterberging opgenomen.

Daarnaast kan ter plaatse van de “overhoeken” in op- en afritten oppervlaktewater gerealiseerd worden. Daarnaast kan het terrein tussen de nieuw te graven A-watergang en het stuk te handhaven watergang (aan de noordzijde van het tracé) worden gebruikt ten behoeve van waterberging en/of natuurontwikkeling. De inrichting van nieuwe watergangen dient zodanig te zijn dat voor het watersysteem de MTR-norm wordt gehaald. De watergangen moeten aan tenminste één zijde een natuurvriendelijke oever krijgen c.q. 50% van de oevers dient natuurvriendelijk te worden ingericht met een talud van minimaal 1:5 of als plasdras oever of gelijkwaardig.

#### 11. Maatschappelijke noodzaak

De via dit bestemmingsplan beoogde aanleg van de de Zuidtangent vindt zijn oorsprong in het door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003-2013 (GMO). In het GMO wordt geconstateerd, dat de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het knooppunt Arnhem-Nijmegen een forse toename van de verkeersbewegingen tot gevolg hebben en dat dat de nodige consequenties tot gevolg heeft voor de afwikkeling van het verkeer en vervoer in de gemeente Overbetuwe. Een van de knelpunten is de bereikbaarheid van het centrum van Elst. Belemmeringen zijn nu al de lange wachtrijen in alle rijrichtingen ter hoogte van het kruispunt Rijksweg Noord en –Zuid en Aamsestraat-Dorpsstraat en de wachtrijen ter hoogte van de verschillende gelijkvloerse spoorwegovergangen. Die knelpunten worden ernstiger indien geen (infrastructurele) maatregelen worden getroffen.

Als oplossing daarvoor is een tangentstructuur rond de kern Elst bedacht. De realisatie van die structuur bestaat o.a. uit de volgende infrastructurele maatregelen:

- aanleg van de Zuidtangent tussen de Rijksweg Zuid en de Industrieweg Oost inclusief een ongelijkvloerse spoorkruising;
- aanleg van de Noordtangent tussen de Rijksweg Noord en de Grote Molensstraat inclusief een ongelijkvloerse spoorkruising;
- reconstructie van de Industrieweg Oost;
- reconstructie van de Aamsestraat;

- realisatie van rotondes Zuidtangent-Industrieweg Oost en Aamsestraat-Ceintuurbaan.
  - realisatie van een ongelijkvloerse kruising in de Aamsestraat bij het station.
- Een deel van de tangentstructuur is inmiddels gerealiseerd: reconstructie van de Kruisakkers en Kerkeakkers en het wegdeel Kerkeakkers-Rijksweg Zuid inclusief de aanleg van rotondes. Ook is de rotonde Industrieweg Oost-Aamsestraat gerealiseerd.

12. Economische uitvoerbaarheid

Realisering van de Zuidtangent komt voor een belangrijk deel ten laste van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en Prorail. Wat rest is een geraamd tekort van ruim 2 miljoen euro. Het bovengenoemde tekort voor de tangent wordt geactiveerd en in 20 jaar afgeschreven.

De kosten voor de realisatie van de watergang, die geraamd worden op 1,4 miljoen euro worden eenmalig ten laste van de algemene reserve gedekt. In de bijlage is een samenvatting van de kostenposten en bijdragen opgenomen.

### 3. PLANBESCHRIJVING

#### 1. Algemeen

Het bestemmingsplan Zuidtangent maakt de realisering van een nieuwe verbindingsweg tussen Rijksweg Zuid en Industrierweg Oost met de daarbij behorende aansluitende wegaansluitingen mogelijk. De Zuidtangent is onderdeel van een reeks van aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur van Elst waarin als belangrijke verbetering de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen worden gewijzigd naar niet gelijkvloerse kruisingen met het spoor en waardoor de verkeersdruk in het centrum van Elst wordt teruggedrongen.

Adviesbureau Movares heeft in opdracht van de gemeente het ontwerp gemaakt voor de Zuidtangent. Het bestemmingsplan Zuidtangent is op dit ontwerp gebaseerd. In paragraaf 2 wordt het definitieve ontwerp van de Zuidtangent en de gevolgen daarvan voor het gebruik van de (aangrenzende gronden) beschreven. Vervolgens wordt in paragraaf 3 een korte toelichting op de plankaart gegeven waarbij ingegaan wordt op de aan de gronden gegeven bestemmingen.

#### 2. Zuidtangent

##### **Ligging**

De Zuidtangent is ontworpen met gescheiden rijbanen. Langs deze weg worden ter weerszijde vrijliggende fietspaden aangelegd.

Logisch aansluitpunt op de Rijksweg Zuid is de onlangs gerealiseerde rotonde ter plaatse van de Bussel. De Zuidtangent loopt vanaf deze rotonde noordelijk langs het sportcomplex De Pas naar de Industrierweg Oost op het bedrijventerrein De Aam. In de Zuidtangent is even ten noorden van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang met de Bemmelseweg een viaduct over de spoorlijn Arnhem - Nijmegen opgenomen. Deze viaduct ligt op ruime afstand van de aan de westzijde van de Bemmelseweg gelegen woningen. De bestaande spoorwegovergang komt te vervallen. Om het viaduct mogelijk te maken zal het blok van vier direct langs het spoor gelegen voormalige spoorwegarbeiderswoningen worden geamoveerd.

Bij de aanleg van het viaduct wordt rekening gehouden met een mogelijke verdubbeling van het aantal sporen. De feitelijke aanpassing van het spoor is in dit bestemmingsplan evenwel niet aan de orde.

De oprit naar het viaduct op het bedrijventerrein ligt op het nog onbebouwde gedeelte zuidelijk van de bedrijfsgebouwen van het bedrijf Luxan. Om tot een goede verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein De Aam te komen wordt bij de aansluiting op de Industrierweg Oost een rotonde aangelegd.

Op het bedrijventerrein De Aam wordt de Industrierweg voor een deel in westelijke richting verlegd om zodoende onder het viaduct door de gronden van het bedrijf Luxan te ontsluiten. De vrijstaande woning op de hoek van de Industrierweg zal worden afgebroken. De resterende, niet bebouwde gronden van het bedrijventerrein De Aam kunnen te zijner tijd gebruikt worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven.

##### **Aansluitingen**

Vanwege de diverse ontwikkelingen rondom de stationslocatie Elst-Centraal, wordt onderzocht of de ontsluiting van het bedrijvencomplex van de Heinzfabriek in de toekomst kan worden aangesloten op de Zuidtangent door middel van een aan te leggen verbindingsweg. Bij het ontwerp van het viaduct is rekening gehouden met de mogelijk nieuwe ontsluiting van de Heinzfabriek welke dan onder het viaduct door gaat naar het aansluitpunt op de Zuidtangent. Vooralnog zal

deze wegaansluiting gebruikt worden voor bewoners van de Bemmelseweg die op deze wijze een verbinding naar het bedrijventerrein De Aam verkrijgen. Voor fietsers zullen ter plaatse van de Bemmelseweg eigen opritten naar de Zuidtangent worden aangelegd. Mogelijk zal door de aanleg van trappen voor voetgangers een nog kortere route worden gerealiseerd.

Ten gevolge van de aanleg van de Zuidtangent wordt de aansluiting van de Melkwei op de Bemmelseweg verlegd naar de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg.

Het agrarisch bedrijf aan de Groenestraat 11a krijgt een directe aansluiting op de Zuidtangent. Voor agrarisch bedrijf Groenestraat 11 worden mogelijkheden geschapen om ter plaatse van genoemd aansluitpunt de aan overzijde van de tangent gelegen agrarische gronden te ontsluiten. Sportcomplex De Pas krijgt een eigen aansluitpunt op de Zuidtangent ter hoogte van het huidige parkeerterrein.

### **Overige aspecten**

Langs de zuidkant van de Zuidtangent wordt een nieuwe watergang aangelegd. De oppervlakte van deze watergang is zodanig dat ruimschoots voldaan wordt aan de watertoets. De extra bergingscapaciteit kan te zijner tijd ook gebruikt worden wanneer het gebied dat tussen Groenestraat en Zuidtangent is gelegen betrokken wordt als uitbreiding van Elst. Daarnaast is op een tweetal plaatsen binnen het groen ruimte gereserveerd voor extra berging van regenwater. Op twee plaatsen zijn daarvoor mogelijke aansluitingen aangegeven.

Op het kaartje dat op de volgende pagina is opgenomen is het ontwerp van de Zuidtangent weergegeven.

3. Bestemmingsplan In dit bestemmingsplan wordt de aanleg van de Zuidtangent met de daarop uitkomende wegen geregeld. Op de plankaart zijn de onderscheiden bestemmingen Verkeer, Verkeer-rail, Water, en de dubbelbestemming Beheerzone watergang opgenomen. Er is een aparte wijzigingsbevoegdheid opgenomen die bedoeld is om de aanleg van een opstelspoor ten behoeve van de aftakking van de Betuweroute en de aanleg van een zelfstandig spoor naar Tiel mogelijk te maken. Hieronder wordt nader ingegaan op de bestemmingsbepalingen die in de voorschriften en regelen zijn opgenomen.

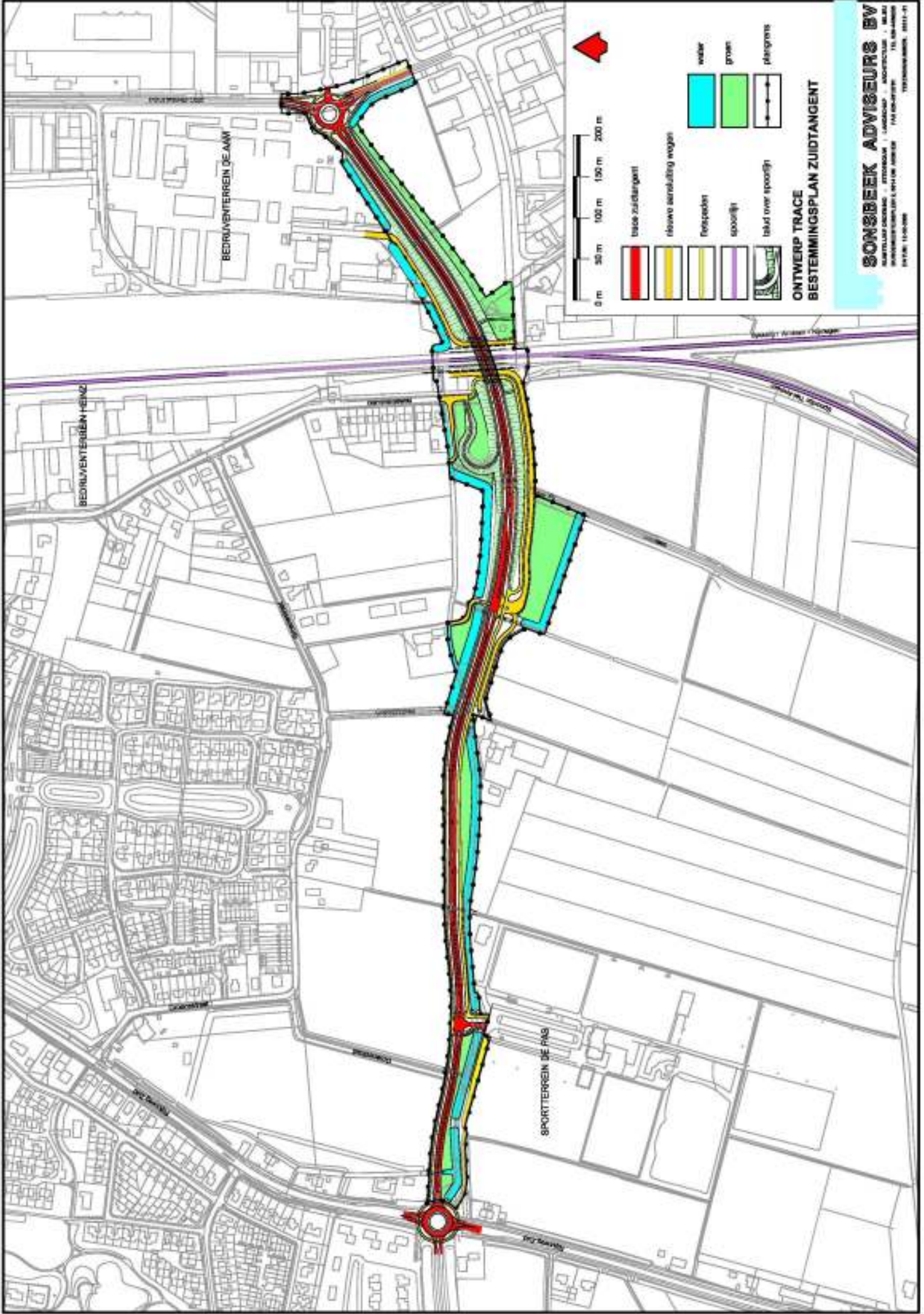
### **Bestemmingsbepalingen**

De bestemmingsbepalingen bevatten voorschriften met betrekking tot het gebruik van de gronden die op de plankaart voor de bewuste bestemming zijn aangeduid. De bestemmingsbepalingen zijn, naar hun aard, ingedeeld in een aantal elementen, die in de tekst herkenbaar zijn door een extra vermelding boven de bepalingen:

#### **Doeleinden**

Per bestemming zijn onder dit element de doeleinden weergegeven waarvoor de bewuste gronden zijn bestemd.

Alle onder de navolgende elementen opgenomen bepalingen zijn gerelateerd aan deze doeleinden. Gebruik van de gronden, inclusief de zich hierop bevindende bouwwerken, dat in strijd is met de doeleinden waarvoor de gronden zijn bestemd, is ingevolge het bepaalde in de "Algemene gebruiksbeoordelingen" verboden en als zodanig ook strafbaar. Een uitzondering hierop vormt slechts het gebruik dat is toegestaan volgens de "Overgangsbepalingen".



### ***Bebouwing***

Voor alle bestemmingen is vermeld welke, aan de doeleinden gerelateerde, bebouwing is toegestaan. Voor de toegestane bebouwing zijn voorschriften opgesteld met betrekking tot de toegestane omvang en situering.

### ***Dubbelbestemmingsbepalingen***

Naast de hierboven genoemde bestemmingsbepalingen kent het plan dubbelbestemmingsbepalingen. Deze bevatten voorschriften met betrekking tot het gebruik van de gronden die op de plankaart voor de bewuste dubbelbestemming zijn aangeduid. De dubbelbestemmingsbepalingen zijn, op dezelfde wijze als de bestemmingsbepalingen, ingedeeld in een aantal elementen, die in de tekst herkenbaar zijn door een extra vermelding boven de bepalingen.

De relatie tussen de onderliggende "gewone" bestemmingen en de dubbelbestemmingen is geregeld in de "Vorrangsregeling dubbelbestemmingen". Deze geeft aan dat bebouwing, ook al is deze volgens de onderliggende bestemmingsbepaling toegestaan, slechts is toegestaan als deze tevens is toegestaan volgens de dubbelbestemmingsbepaling. Met betrekking tot het toegestane gebruik van de gronden en met betrekking tot de aanlegvergunningen, zijn zowel de onderliggende, als de dubbelbestemming van toepassing.

### ***Groen***

De bestemming "Groen" is toegekend aan de in het plangebied gelegen groenelementen. Binnen de bestemming is tevens de aanleg van water ten behoeve van retentie mogelijk.

### ***Verkeer***

De bestemming "Verkeer" is toegekend aan de in het plangebied gelegen ontworpen wegen en aansluitingen met de daarbij behorende fiets en voetpaden taluds en bermen en bermsloten. Op een tweetal locaties is een wegprofiel aangegeven waar de voorschriften naar verwijzen.

### ***Verkeer - Rail***

De bestemming "Verkeer - Rail" is toegekend aan de spoorlijn Arnhem - Nijmegen. Deze spoorlijn is in het geldende plan ook reeds positief bestemd.

Als grens van de bestemming zijn de perceelsgrenzen genomen, waarbij de bermen en bermsloten deel uitmaken van de bestemming.

De bestemming is in eerste instantie gericht op het bieden van optimale mogelijkheden tot het onderhoud en de verbetering van de bewuste spoorweg. Tevens is de bestemming gericht op ongelijkvloerse kruisingen met wegverkeer en overig verkeer, de aanleg van buis- en kabelleidingen, op voorzieningen voor de waterhuishouding (met name bermsloten) en op de ontwikkeling van landschappelijke waarden en natuurwaarden in de spoorwegbermen.

### ***Water***

De bestemming "Water" is toegekend aan bestaande en nieuwe watergangen in het plangebied. De bestemming is in eerste instantie gericht op het bieden van optimale mogelijkheden voor de regulatie van de waterhuishouding van het gebied. Ten behoeve van het beheer van de A-watergangen is tevens de dubbelbestemming "Beheerszone watergang" in het plan opgenomen.

**WaardeArcheologie**

De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" is toegekend aan de gronden die in het ADC Rapport 1070 van oktober 2007 "Elst Zuidtangent" als locatie 1 benoemd zijn en waar de verwachting bestaat dat archeologische waarden aanwezig zijn.

De bestemming is gericht op het archeologisch belang. Daartoe is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van graafwerkzaamheden indien tijdens graafwerkzaamheden dieper dan 30 cm voorzien wordt in archeologische begeleiding. Het betreffende onderzoeksrapport is in zijn geheel als bijlage opgenomen in deze planset.

**Waterhuishouding- Beheerszone watergang**

De dubbelbestemming "Waterhuishouding -Beheerszone watergang" is toegekend aan de "beschermingszones" langs watergangen, zoals deze zijn vastgelegd in de Algemene Keur van het Waterschap Rivierenland (de waterbeheerder). De beheerszone strekt zich uit over een 4 meter brede zones uit de in-steek van de A-watergangen.

De bestemming is gericht op de waterstaatkundige belangen, waarbij de mogelijkheid voor het beheer van de aangrenzende watergangen centraal staat. De bestemming verwijst daarom naar de bepalingen van de Algemene Keur van het Waterschap Rivierenland.

Voor het overige mogen de gronden worden gebruikt en bebouwd volgens de onderliggende bestemmingen.

## 4. OVERLEG EN INSPRAAK

### 1. Overleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het plan voorgelegd aan:

- De Dienst Ruimte, Economie en Welzijn van de provincie Gelderland, welke dienst ook overleg met de andere provinciale diensten coördineert;
- VROM-Inspectie Regio Oost;
- Kamer van Koophandel;
- Nuon Zuid-Gelderland B.V;
- Vitens Gelderland;
- KPN Telecom, District Utrecht, rayon Midden;
- NS Railinfrabeheer;
- ProRail;
- Waterschap Rivierenland.

Naar aanleiding van de binnengekomen reactie van de Dienst Ruimte, Economie en Welzijn van de provincie Gelderland en ProRail uit het vooroverleg is het plan aangepast.

Het verslag van het vooroverleg is separaat bijgevoegd.

### 2. Inspraak

De bevolking is overeenkomstig de gemeentelijke inspraakverordening betrokken bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan. Daartoe heeft het plan met ingang van 21 februari tot en met 2 april 2008 ter inzage gelegen.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de plangrens bij de toegang tot het sportterrein de Pas aangepast om zodoende de oversteek voor fietsers binnen dit plan mogelijk te maken.

Het verslag van de inspraak is separaat bijgevoegd.