

Bestemmingsplan Fietspad Craijensteijn

Toelichting



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Bestemmingsplan Fietspad Craijensteijn

Toelichting

Projectnummer: R201936
Versie: 2001c
Status: vastgesteld
Versiedatum: 9-3-2021

Auteur: S. Zonneveld

Geaccordeerd: J. Wildschut

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding.....	4
1.2.	Ligging plangebied.....	4
1.3.	Geldend bestemmingsplan.....	5
1.4.	Planvorm	5
1.5.	Leeswijzer	6
2.	Bestaande situatie	7
2.1.	Groen- en waterstructuur	7
2.2.	Bebouwing en omgeving	7
2.3.	Verkeer	7
3.	Planinrichting.....	8
4.	Beleid.....	9
4.1.	Algemeen.....	9
4.2.	Rijksbeleid.....	9
4.3.	Ladder van duurzame verstedelijking	10
4.4.	Provinciaal beleid: Zuid-Holland.....	10
4.5.	Gemeentelijk beleid	14
5.	Omgevingsaspecten	16
5.1.	Explosieven.....	16
5.2.	Archeologie en cultuurhistorie.....	16
5.3.	Ecologie	18
5.4.	Bodem	19
5.5.	Geluid	20
5.6.	Luchtkwaliteit	21
5.7.	Externe veiligheid	23
5.8.	Milieueffectrapportage	24
5.9.	Water.....	25
6.	Uitvoerbaarheid	30
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
	Bijlagen	32
	Bijlage 1 – Stikstofonderzoek	32
	Bijlage 2 – Ecologische quick-scan.....	32
	Bijlage 3 – Bodem- en waterbodemonderzoek.....	32
	Bijlage 4 – Geluidonderzoek.....	32
	Bijlage 5 – Quickscan watercompensatie Craijensteijn.....	32
	Bijlage 6 – Notitie nader duiden Quickscan watercompensatie Craijensteijn	32
	Bijlage 7 – Nota beantwoording van zienswijzen.....	32

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De Craijensteijn maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van de gemeente Sliedrecht. De weg dient niet alleen voor de ontsluiting van de woonwijken in Sliedrecht-West, maar maakt ook onderdeel uit van de verbinding tussen Alblasterdam - Baanhoek en het centrum van Sliedrecht.

Met name voor het fietsverkeer vormt de Craijensteijn een belangrijke route. De weg verbindt het centrum van Sliedrecht met het station Sliedrecht Baanhoek, dat onderdeel is van de MerwedeLingelijn. Vanaf hier is station Dordrecht in 8 minuten te bereiken met de trein. De Craijensteijn speelt een belangrijke rol voor fietsers en voor reizigers die de fiets en het openbaar vervoer combineren.

De Craijensteijn beschikt in de huidige situatie in beperkte mate over een vrijliggend fietspad. Het fietsverkeer is in hoofdzaak aangewezen op de fietsstroken op de hoofdrijbaan. De gemeente Sliedrecht is voornemens de inrichting van de Craijensteijn aan te passen en hierbij een geheel vrijliggend fietspad te realiseren. Een dergelijke inrichting draagt bij aan een veiliger verkeerssituatie en een betere doorstroming van zowel het fietsverkeer als het overige verkeer.

Onderhavig bestemmingsplan ziet toe op de planologische regeling van dit voornemen. Immers niet alle gronden die nodig zijn voor de herinrichting van de weg zijn bestemd voor verkeersdoeleinden.

1.2. Ligging plangebied

De Craijensteijn is gelegen in de wijk Sliedrecht-West. De wijk wordt begrensd door de rijksweg A15 aan de noordzijde, de Geulstraat aan de oostzijde en de zuidelijke en westelijke gemeentegrens. De Craijensteijn verbindt de Deltalaan met de Parallelweg. Aan de zuidzijde van de Craijensteijn ligt het buurtschap Benedenveer. Aan de noordzijde van de weg is het buurtschap De Weren gelegen.



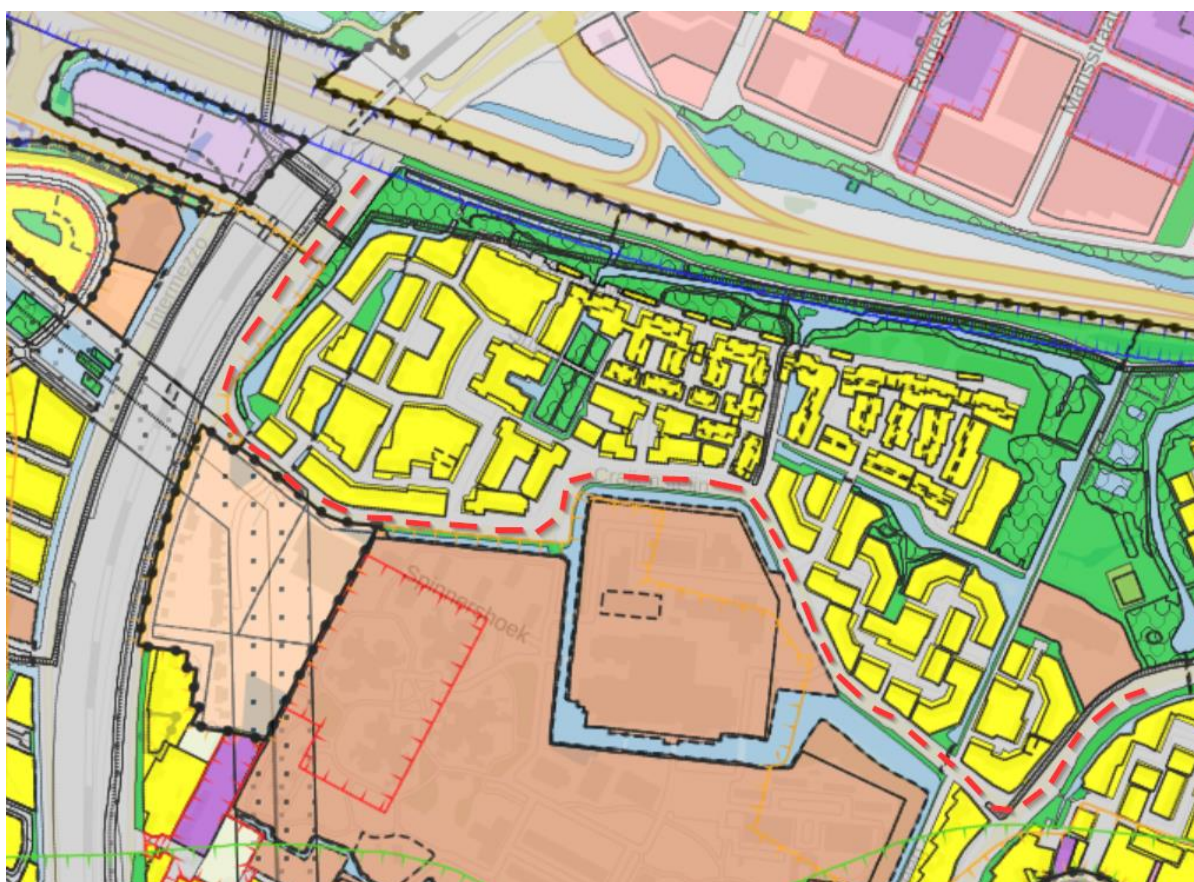
Figuur 1: Ligging Craijensteijn, Sliedrecht (bron: Google Maps - bewerkt)

1.3. Geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan betreft bestemmingsplan 'Woongebied 2016', vastgesteld door de gemeenteraad op 26 januari 2016. Verder betreft dit het bestemmingsplan 'Benedenveer Noord', vastgesteld op 27 oktober 2015.

In het bestemmingsplan 'Woongebied 2016' heeft de Craijensteijn de bestemming 'verkeer'. Binnen deze bestemming zijn onder meer wegen en voet- en fietspaden toegestaan. Een deel van de gronden die nodig is voor de aanleg van het vrijliggende fietspad is bestemd voor 'water' of 'groen'. Binnen deze bestemmingen is de aanleg van een fietspad niet mogelijk.

In het bestemmingsplan 'Benedenveer Noord' hebben de gronden die benodigd zijn voor het fietspad de bestemming 'gemengd'. Deze bestemming sluit de aanleg van een fietspad evenmin in.



Figuur 2: uitsnede geldende bestemmingsplannen 'Woongebied 2016' en 'Benedenveer Noord', Craijensteijn indicatief rood aangegeven (bron: Ruimtelijkeplannen.nl - bewerkt)

1.4. Planvorm

Dit bestemmingsplan is gericht op een nieuwe inrichting van de Craijensteijn. Met het bestemmingsplan wordt er een vrijliggend fietspad en het verruimen van een aantal bochten mogelijk gemaakt.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt een beschrijving gegeven van het plangebied en de omgeving daarvan. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de doelstelling van onderhavig bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt het relevante beleid ten aanzien van de ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 5 komen de relevante omgevingsaspecten aan bod. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid behandeld.

2. Bestaande situatie

2.1. Groen- en waterstructuur

Door de wijk Sliedrecht-West lopen verschillende kleine watergangen. Ten noorden van de Craijensteijn is een buurt gelegen omringd door een groen park met sloten. Aan de zuidzijde van de Craijensteijn loopt een watergang parallel aan de weg. De watergang splitst zich om het zorgcomplex Merwebolder heen. Parallel aan de bovenzijde van de Craijensteijn ligt een groenstrook bestaande uit hagen en bomen.

2.2. Bebouwing en omgeving

Craijensteijn is gelegen in Sliedrecht-West. De weg sluit aan de westzijde aan op de Parallelweg langs het spoor en aan de oostzijde aan de Deltalaan. De weg is gelegen in de bebouwde kom van Sliedrecht. In de omgeving is in overwegende mate sprake van woonbebouwing.

De bebouwing langs de Craijensteijn bestaat uit woningen met een bouwjaar tussen grofweg 1970 en 2000. In de bocht van Craijensteijn ligt het zorgcomplex Merwebolder. Dit complex heeft een prominente aanwezigheid in de wijk.

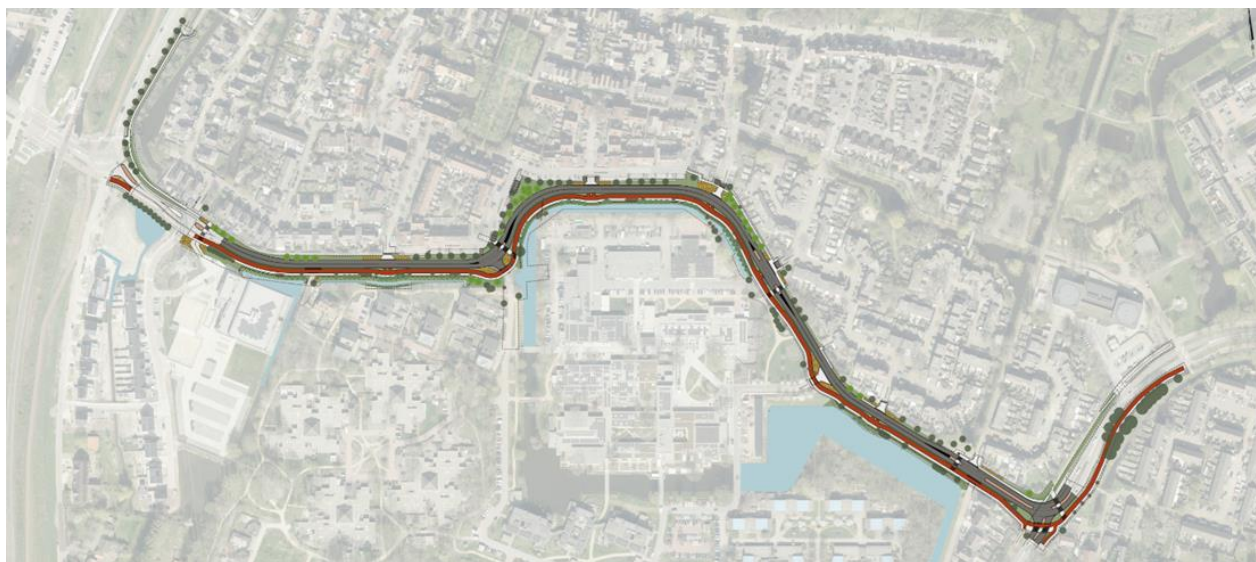
2.3. Verkeer

De Craijensteijn is een ontsluitingsweg die de Deltalaan met de Parallelweg verbindt. Er geldt hier een maximumsnelheid van 50 km/uur. Aan de Parallelweg bevinden zich de op- en afritten van de rijksweg A15 (afslag Sliedrecht-West). Fietsverkeer rijdt hoofdzakelijk via een fietsstrook op de rijbaan. Motorvoertuigen en fietsers rijden hierdoor naast elkaar. Het beschikbare profiel is in principe wel breed genoeg voor auto's om fietsers op de eigen weghelft te passeren.

3. Planinrichting

Het beoogde plan betreft een herinrichting van de ontsluitingsweg Craijensteijn te Sliedrecht. De herindelung zorgt ervoor dat fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden worden. Tevens wordt er met de herindelung ruimte vrijgemaakt voor groen, zodat de groenstructuur van oost naar west en vice versa wordt versterkt.

Bij de herinrichting van de Craijensteijn zal de wegas overigens niet worden verschoven. Wel zullen enkele bochten worden verruimd. Hiervoor zullen naastgelegen watergangen gedeeltelijk vergraven moeten worden. Bochtverruiming vindt plaats om ruimte te bieden aan het fietspad of om het wegontwerp te laten voldoen aan huidige verkeerskundige inzichten. Verder zal de kruising van de Craijensteijn met de Deltalaan (oostzijde) en de Parallelweg (westzijde) bij onderhavige herinrichting worden betrokken.



Figuur 3: impressie van Craijensteijn met het nieuwe vrijliggende fietspad (bron: gemeente Sliedrecht)

4. Beleid

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste paragrafen beschreven. Voor het provinciaal beleid, is de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening relevant. Deze worden in de laatste paragrafen beschreven.

4.2. Rijksbeleid

In het algemeen wordt het landelijk ruimtelijk beleidskader vertegenwoordigd door:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: Structuurvisie Ruimte);
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna ook: Barro).

4.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Ruimte zijn de drie hoofddoelen van het Rijk aangegeven:

- a) Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- b) Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

4.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en sinds die tijd enkele malen herzien. In de geconsolideerde versie van het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a) Rijkswaardewegen;
- b) Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c) Kustfundament;
- d) Grote rivieren;
- e) Waddenzee en waddengebied;
- f) Defensie;
- g) Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h) Elektriciteitsvoorziening;
- i) Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j) Natuurnetwerk Nederland;
- k) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;

- l) IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- n) Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Planspecifiek

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende plan van toepassing.

4.3. Ladder van duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De regeling is laatstelijk gewijzigd op 1 juli 2017. De duurzaamheidsladder ziet toe op een zorgvuldige afweging van iedere stedelijke ontwikkeling. In geval van een stedelijke ontwikkeling moet deze voorzien in een behoefte. Als de ontwikkeling niet plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied, moet het plan een motivering bevatten waarom niet in die behoefte kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling betreft de aanpassing van een wegprofiel waarbij het fietspad vrijliggend wordt gerealiseerd. Per saldo zal zich geen wijziging voordoen in het totale verharde oppervlak van de weg of in de te verwachte verkeersbelasting van de weg. In die zin is verdedigbaar dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van de Bro.

Indien dit wel het geval is, dan is het volgende van belang. Met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming bestaat er behoefte aan het vrijliggende fietspad. De weg Craijensteijn ligt in bestaand stedelijk gebied, zodat een nadere onderbouwing van het ruimtegebruik niet aan de orde is. Daarmee voldoet de beoogde ontwikkeling aan de Ladder.

4.4. Provinciaal beleid: Zuid-Holland

4.4.1. Omgevingsvisie Zuid-Holland

De provincie wil haar beleid eenvoudiger, transparanter en toegankelijker maken voor initiatiefnemers in Zuid-Holland. Daarom heeft de provincie de Omgevingsvisie opgesteld, geconsolideerd op 1 april 2019.

Met de Omgevingsvisie anticipeert de provincie op het in werking treden van de Omgevingswet. In de nieuwe Omgevingsvisie is het volledige omgevingsbeleid van de provincie vervat, zoals de Omgevingswet ook zal voorschrijven. In de Omgevingsvisie worden de huidige beleidsplannen in één document verenigd:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie Zuid-Holland kiest hierbij voor een opgavegerichte aanpak, waarbij steeds samenhangende beleidsonderdelen worden vernieuwd waar dat nodig is.

Het provinciale omgevingsbeleid is dus geen statisch (eind)document, maar een document waarmee voortdurend de dialoog wordt gezocht met de diverse ruimtelijke actoren: altijd klaar, maar nooit af.

De provincie streeft naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit, waarbij Zuid-Holland slimmer, groener en sterker dient te worden.

De visie geeft aan dat de economie van Zuid-Holland is gebaseerd op fossiele brandstoffen. De provincie zet in op verduurzaming naar energieopwekking uit hernieuwbare bronnen. De visie geeft daarnaast aan dat de provincie moet inspelen op de gevolgen van de klimaatverandering, niet in de laatste plaats de te verwachten stijging van de zeespiegel. Daarnaast staat de provincie de komende decennia ook voor de vergrijzing als (tijdelijke) demografische verandering.

De provincie wil daarbij ontwikkelingen samen met andere partijen oppakken, waarbij de volgende sturingsprincipes worden gehanteerd:

Gebiedsgericht: de provincie komt met elk gebied tot een aanpak op maat. Zuid-Holland bestaat uit verschillende gebieden met elk hun eigen opgaven. Specifieke opgaven ontstaan in interactie met de omgeving. Die specifieke opgaven vragen elk om hun eigen vorm van sturing.

Uitgaan van passend schaalniveau: de provincie vormt allianties op het schaalniveau van de specifieke opgave. Allianties op verschillende niveaus zijn nodig. De provincie werkt met partners op lokaal, regionaal, provinciaal en landsdeelniveau en kijkt waar nodig ook over landsgrenzen heen.

Ruimte voor differentiatie: waar mogelijk gaan integrale maatwerkoplossingen boven generieke regels. Dat gebeurt alleen als per saldo sprake is van voldoende positieve ontwikkeling. De provincie wil ruimte laten voor verschil, experimenten toelaten, maatwerkoplossingen zoeken en omgaan met onzekerheid.

In de visie worden daarbij de volgende richtinggevende ambities geformuleerd:

- *Naar een klimaatbestendige delta*
De provincie wil de fysieke leefomgeving klimaatbestendig inrichten. Dit houdt in dat ook extreme weersomstandigheden niet mogen leiden tot onnodige schade. Dit dient onder meer te worden bereikt door meer ruimte te creëren voor water, het voornemen van hittestress, het tegengaan van bodemdaling in veengebieden en het optimaal benutten van voorhanden zoetwater.
- *Naar een nieuwe economie: the next level*
De economie van de provincie Zuid-Holland wordt met name gedragen door Rotterdam als het grootste haven-industriële complex van Europa en het Westland als grootste glastuinbouwcluster van de wereld. De provincie geeft aan dat de industriële sectoren zich bevinden aan het einde van een levenscyclus. De provincie wenst een transformatie naar een digitale en schone economie: van fossiele economie naar circulaire economie.

- *Naar een levendige meerkernige metropool*
Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en tegelijkertijd dient de bestaande woningvoorraad te worden verduurzaamd. De woningbouwopgave dient evenwel gestalte te krijgen in combinatie met een verbeterde bereikbaarheid, woonkwaliteit en leefklimaat. Het leef- en vestigingsklimaat kan ook versterkt worden door stad en land goed te verbinden, waarbij het aan steden grenzende landelijke gebied kan dienen als proeftuin voor nieuwe oplossingen op terreinen als klimaat, energie en voedsel.
- *Energievernieuwing*
Vanwege de aanwezige bedrijvigheid is Zuid-Holland een van de meest energie-intensieve regio's van Europa. De provincie streeft naar een energietransitie waarbij energie uit hernieuwbare bronnen wordt gewonnen en energie optimaal wordt benut, zoals door toepassing van restwarmte van industriële bedrijvigheid in woningen en de glastuinbouw. De provincie biedt hierbij ruimte aan lokale initiatieven, maar zal in principe niet zelf het voortouw nemen.
- *Best bereikbare provincie*
Er is sprake van de nodige druk op de infrastructuur, zowel wat betreft goederenverkeer als woon-werk verplaatsingen. Een verbetering van de bereikbaarheid is evenwel nodig met het oog op het behoud van de concurrentiepositie. Tegelijkertijd dient de mobiliteitssector schoner te worden om de nationale doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit te halen. De provincie zet ook in op de versterking van het openbaar vervoer, vervoer over het water en gebruik van de fiets.
- *Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving*
Het landschap en de biodiversiteit staan onder druk door het groeiend aantal inwoners, de economische ontwikkeling en klimaatverandering. Ook de beschikbare ruimte staat onder druk door de behoefte aan meer woningen en ruimte voor bedrijvigheid. Behoud van een aantrekkelijk landelijk gebied vormt ook een belangrijke factor voor bewoners, bedrijven en toeristen. Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl. De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Aantrekkelijke landschappen reiken tot in de stad en het stedelijke gebied reikt tot in de landschappen. De provincie streeft naar een zachte overgang van het stedelijke naar het landelijke gebied (kernrandzone).
- *Verbeteren omgevingskwaliteit*
Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Het gaat hier om zowel ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) als milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

Naast diverse aandachtspunten die voor de gehele provincie van toepassing zijn als het beheer van recreatievoorzieningen en behoud en versterking van de biodiversiteit, versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het werken aan duurzame energie in de vorm van windmolens en zonne-energie, zijn er nog enkele uitgangspunten opgenomen in de omgevingsvisie welke specifiek van toepassing zijn voor de regio waarin de projectlocatie gelegen is. Enkele relevante uitgangspunten zijn:

– *Compleet mobiliteitsnetwerk*

De provincie Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie worden. Hiervoor wordt de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal gesteld. De provincie koppelt de ruimtelijke ontwikkeling aan het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk. Eén van de afwegingen die gemaakt is, is dat er regionale hoofdverbindingen voor de fiets met fietsverbindingen van hoge kwaliteit (in beheer bij gemeenten) worden gerealiseerd.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling ziet toe op het verbeteren van de kwaliteit van het fietspad langs de Craijensteijn. Door het verbeteren van de fietsverbinding tussen de Parallelweg en de Deltalaan wordt er bijgedragen aan de visie van de provincie Zuid-Holland om de best bereikbare provincie te worden en de ambitie om sterk in te zetten op het gebruik van de fiets. De verbinding zorgt voor een snelle en veilige route naar en van het station Baanhoek. Vanaf station Baanhoek kan het algemene trein- en metronetwerk bereikt worden via station Dordrecht. De combinatie van fiets en openbaar vervoer is in Nederland populair, met hoogwaardige en veilige fietspaden blijft de optie om de fiets naar het station te nemen aantrekkelijk.

4.4.2. Omgevingsverordening Zuid-Holland

De hierboven aangehaalde visie is alleen bindend voor de provincie. Naast de visie is ook een provinciale Omgevingsverordening opgesteld, waarvan de inhoud ook bindend is voor lagere overheden. Gelijktijdig met de Omgevingsvisie is ook de Omgevingsverordening Zuid-Holland geconsolideerd (1 april 2019). Artikelen 6.9 en 6.10 van de Verordening zijn relevant.

In artikel 6.9 zijn voorwaarden geformuleerd ten aanzien van het bereiken van de door de provincie gewenste kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Van belang is dat de ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en dat er geen sprake is van wijzigingen op structuurniveau. Hier is in de onderhavige situatie sprake van.

In artikel 6.10 is de ladder van ruimtelijke verstedelijking op provinciaal niveau vastgelegd. Op dit vlak wordt verwezen naar paragraaf 4.3.

Planspecifiek

Het plan is niet in strijd met de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

4.5. Gemeentelijk beleid

4.5.1. Structuurvisie Sliedrecht 2020

Op 4 juni 2013 heeft de raad van de gemeente Sliedrecht de 'Structuurvisie Sliedrecht 2020 – geen nieuw plan, op volle kracht door met uitvoering!', vastgesteld. Met het vaststellen van deze structuurvisie wordt de uitgezette koers in de voorgaande structuurvisie (de wèrld tusse Wengerde en 't waoter', 2006) voortgezet en geactualiseerd. De hoofdlijnen blijven onveranderd:

- Sliedrecht wil op sociaal gebied een pluriforme, tolerante en vitale gemeenschap blijven, waarbij een goed functionerende samenleving centraal staat.
- Fysiek gezien betekent dit dat Sliedrecht een ruimtelijke structuur wil realiseren die zowel kwantitatief als kwalitatief inspeelt op de actuele dynamiek waarbij de sociale waarden behouden moeten blijven.
- Daarbij wil de gemeente een actieve rol spelen in de realisatie van de gewenste toekomstige ruimtelijke structuur.

Met de structuurvisie wil de gemeente sturing geven aan de ambities en kansen van de gemeente, alsmede per thema vertrekpunten aangeven voor verschillende partijen voor het uitwerken van initiatieven. Dit alles draagt bij aan de missie van de gemeente: 'Sliedrecht: watergericht, innovatief en betrokken bij elkaar'. In de structuurvisie worden de thema's 'wonen', 'voorzieningen', 'economie en werken', 'natuur, water en cultuurhistorie en landschap(sbeleving)' en 'verkeer en bereikbaarheid' behandeld.

Planspecifiek

In het kader van de gewenste ontwikkeling is het thema 'verkeer en bereikbaarheid' het meest relevant.

In de structuurvisie beschrijft de gemeente te werken aan een goed toegankelijke, duurzame en veilige infrastructuur. Hierin wordt zowel de auto, het openbaar vervoer als het langzaam verkeer genoemd. Een goede infrastructuur is van belang voor het goed kunnen wonen, werken en recreëren in Sliedrecht.

In de structuurvisie is de Craijensteijn aangewezen als ontsluitingsweg. Daarnaast heeft de gemeente als visie om de groenstructuur van de Craijensteijn te versterken. De Craijensteijn sluit aan op het station Baanhoek in het westen van Sliedrecht. Het station is onderdeel van de Merwedelingelijn en verbindt Sliedrecht met Dordrecht en Geldermalsen. De Merwedelingelijn is de afgelopen jaren sterk gegroeid en de groei gaat verder.

Tevens worden in de structuurvisie de ambitie op het gebied van verkeer en bereikbaarheid genoemd:

1. het verbeteren van de bereikbaarheid van Sliedrecht in het algemeen en de autobereikbaarheid van de werkgelegenheids- en voorzieningenconcentraties (waaronder ook de gemeentehaven);
2. Het optimaliseren van het bestaande openbaar vervoer van en naar Sliedrecht;
3. Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik.

De gemeente Sliedrecht heeft de ambitie om een veilige aaneengesloten oost-west fietsverbinding door vrijliggende fietspaden en het verbeteren van fietsenstallingen bij winkelcentra en sportvelden te realiseren. De beoogde ontwikkeling van de Craijensteijn draagt bij aan het realiseren van deze veilige oost-west fietsverbinding.

Met het oog op het hierboven genoemde, kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling van de Craijensteijn niet in strijd is met het gemeentelijke beleid, maar juist de uitvoering vormt van hetgeen in de Structuurvisie is vastgelegd.



Figuur 4: uitsnede gemeentelijke structuurvisiekaart (bron: gemeente Sliedrecht)

5. Omgevingsaspecten

5.1. Explosieven

De gemeente Sliedrecht heeft vooronderzoek laten uitvoeren naar de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. Uit dit onderzoek blijkt dat het plangebied als 'onverdacht' wordt beschouwd. Op het wegtracé hoeft geen rekening te worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de oorlog. Dit mede gelet op de bouw- en aanlegwerkzaamheden welke sinds de oorlog in het gebied hebben plaatsgevonden.

5.2. Archeologie en cultuurhistorie

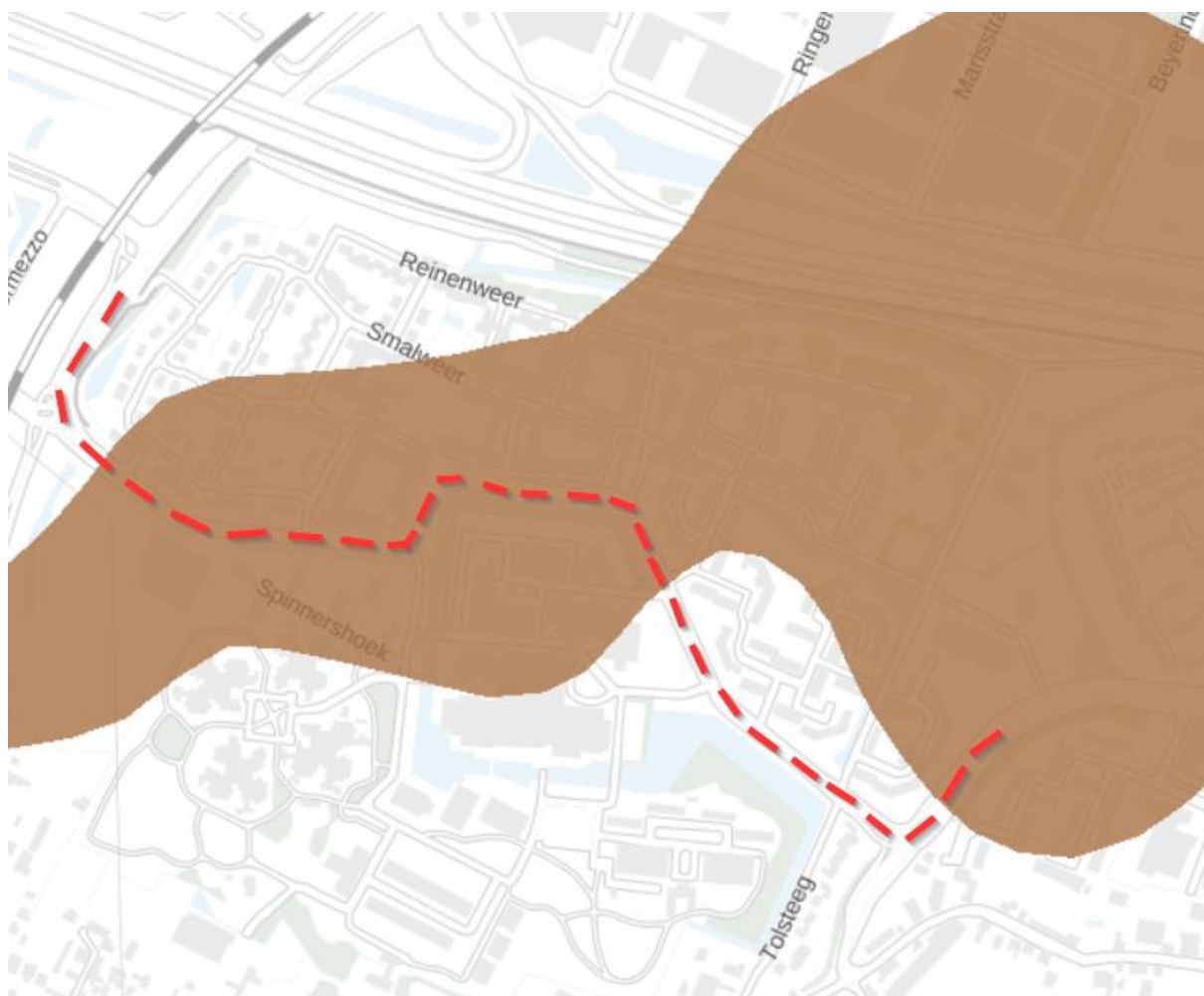
5.2.1. Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. Op 1 september 2007 trad de Wet op de Archeologische monumentenzorg in werking. Bij een toelichting als deze, dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Planspecifiek

In het geldende bestemmingsplan 'Woongebied 2016' wordt er op het tracé geen rekening gehouden met een archeologische verwachtingswaarde. De gemeente Sliedrecht heeft geen archeologisch beleid geformuleerd. Blijkens de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart wordt vanaf een diepte van 5 meter onder peil rekening gehouden met een hoge archeologische verwachtingswaarde (Rivierduinen, Holoceen, Formatie van Boxtel, Laagpakket van Delwijnen). De beoogde aanpassingen aan het wegtracé, de cunetten en eventuele kabels en leidingen zullen evenwel niet dieper reiken dan circa 1 meter onder maaiveld.

Gelet hierop staat het aspect archeologie niet aan de ontwikkeling in de weg.



Figuur 5: uitsnede provinciale archeologische verwachtingenkaart (bron: provincie Zuid Holland - bewerkt)

Bij het onverhoopt aantreffen van archeologische vondsten tijdens het moment van graafwerkzaamheden, geldt een wettelijke plicht deze vondsten te melden bij het bevoegd gezag. Dit is in de gegeven omstandigheden een afdoende bescherming van eventuele archeologische resten.

5.2.2. Cultuurhistorie

Als er gesproken wordt over cultuurhistorie in relatie tot ruimtelijke ordening wordt vaak een onderscheid gemaakt in historische geografie en historische bouwkunst. Historische geografie gaat over landschappelijke en stedenbouwkundige elementen en structuren zoals dijken, slotenpatronen, stratenpatronen en verkavelingen. Historische bouwkunst heeft betrekking op bebouwing en architectuur.

Planspecifiek

De planlocatie van de beoogde ontwikkeling bevat geen bouwwerken met een historische waarde. Tevens is het landschap geen beschermd landschap.

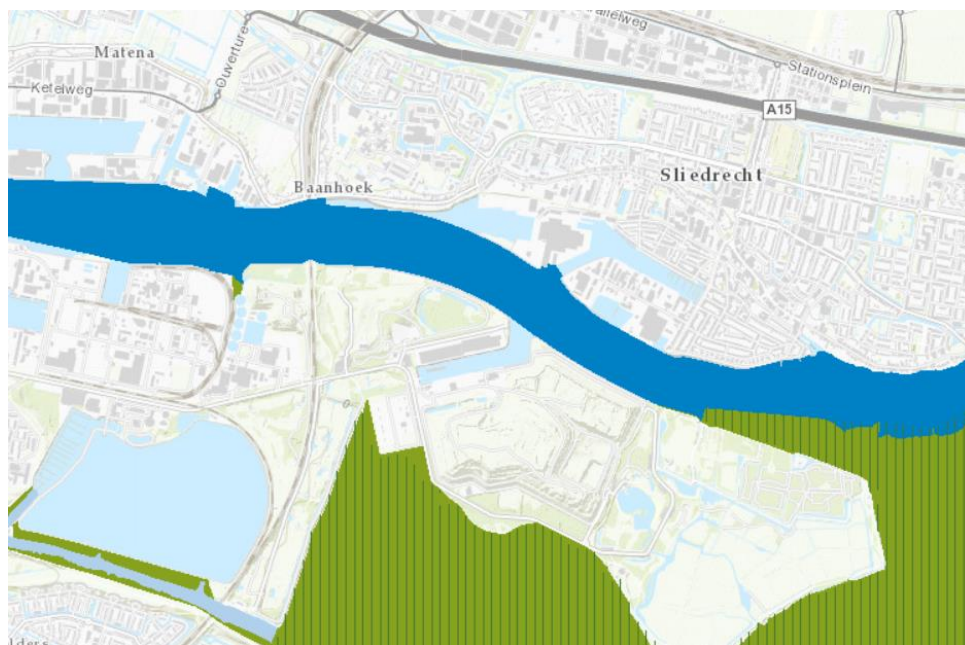
5.3. Ecologie

5.3.1. Juridisch kader

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. In de Wet natuurbescherming is onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn opgenomen. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren. Op provinciaal niveau hebben bepaalde natuurgebieden eveneens een beschermingsniveau toegewezen gekregen, in de vorm van Natuurnetwerk Nederland (NNN).

5.3.2. Natuurgebieden

Het plangebied is niet gelegen in een Natura 2000-gebied of in een NNN-gebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is gelegen op een afstand van circa 500 meter ten zuiden van het plangebied. Dit gebied betreft de watergang Beneden-Merwede. Dit NNN-gebied sluit ook aan op het Natura 2000-gebied de Biesbosch, circa 1500 meter ten zuiden van het plangebied.



Figuur 6: uitsnede natuurgebiedskaart (bron: provincie Zuid Holland)

De beoogde ontwikkeling ziet toe op een nieuwe indeling van het wegprofiel van de Craijensteijn. In het nieuwe wegprofiel zal het fietspad vrij komen te liggen van de autoweg. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met een verkeerstoename vanwege de herinrichting van de weg.

Ten aanzien van de aanlegwerkzaamheden is depositieonderzoek uitgevoerd¹. Uit het onderzoek blijkt dat de beoogde aanpassing van de Craijensteijn leidt tot een maximale stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/j. Er geldt daarom geen vergunningsplicht conform het huidige toetsingskader voor stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming.

5.3.3. Soortenbescherming

Eveneens is de bescherming van dier- en plantsoorten geregeld in de Wet natuurbescherming. Naast een algemene zorgplicht is hier ook de bescherming van aangewezen zeldzame of bedreigde inheemse diersoorten in vastgelegd. Met het oog op de beoogde werkzaamheden is een ecologische quick-scan uitgevoerd². Uit de quick-scan blijkt dat diverse diersoorten zouden kunnen worden verstoord bij de uitvoering van de werkzaamheden.

Door het nemen van algemene voorzorgsmaatregelen kan deze verstoring evenwel worden voorkomen. Dit betreft bijvoorbeeld het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden buiten het broedseizoen, het beperken / aanpassen van de bouwplaatsverlichting en het open houden van vluchtmogelijkheden. Verder dienen ook maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat de rugstreeppad zich vestigt op braakliggende terreindelen.

Gelet hierop staat dit aspect de uitvoering van het plan niet in de weg.

5.4. Bodem

Verontreiniging in de bodem vormt een aspect dat moet worden beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit om zeker te stellen dat eventuele verontreinigingen in de bodem, gelet op de geldende regelgeving en het staande beleid, zich niet verzetten tegen het beoogde gebruik.

Planspecifiek

De betrokken gronden zijn op de bodemkwaliteitskaart aangemerkt met kwaliteitsklasse wonen.

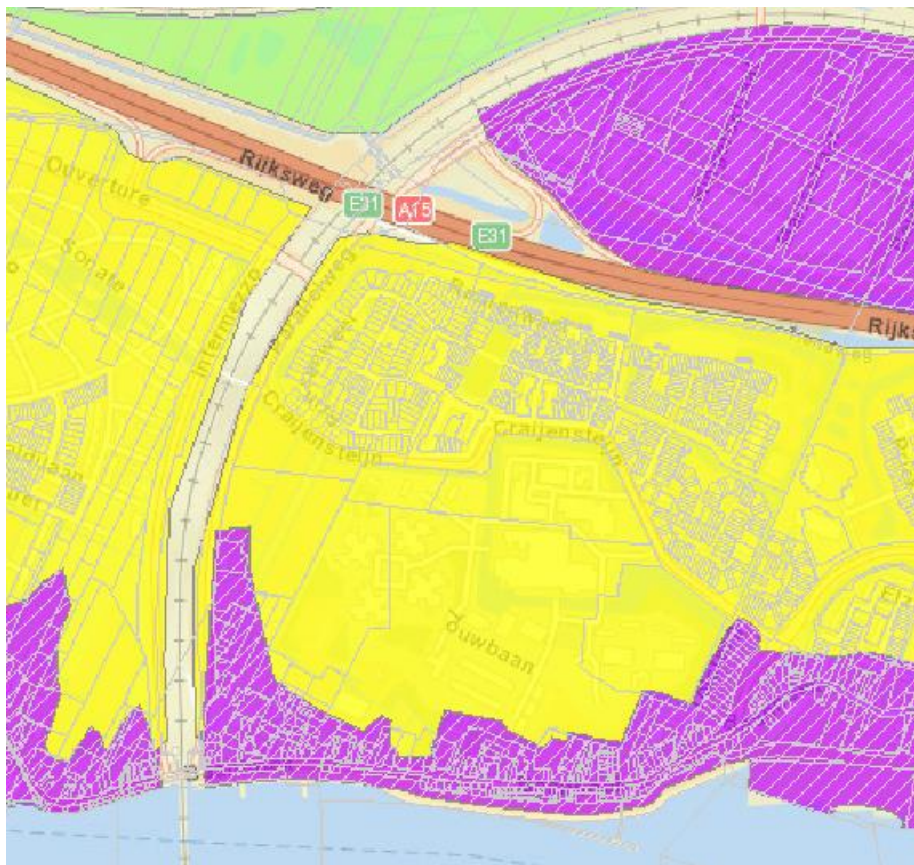
Voor de beoogde ontwikkeling zal er grondroering plaatsvinden. De grondroering zal plaatsvinden overeenkomstig de vereisten krachtens de Wet bodembescherming.

Gezien de voorgenomen ingrepen ten behoeve van de beoogde ontwikkeling, heeft er een bodemonderzoek plaatsgevonden³. Uit het onderzoek blijkt dat er geen aanleiding is tot vervolgonderzoek. De grond is geschikt voor de aanleg van wegen. Wel vormt de eventuele afvoer van overtollige grond een punt van aandacht.

¹ Iv-infra, *Stikstofdepositie Reconstructie Craijensteijn*, 15 mei 2020, INFR200250, bijlage 1

² RPS, *Quickscan Wet natuurbescherming Craijensteijn*, 22 november 2019, 1905136A02-R19-1065, bijlage 2

³ RPS, *Verkennd bodem- en waterbodemonderzoek Reconstructie Craijensteijn Sliedrecht*, 14 mei 2020, NL202005391.003-R20-392, bijlage 3



Figuur 7: uitsnede bodemkwaliteitskaart (bron: Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid)

5.5. Geluid

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de geluidbelasting. Dit zowel in de context van de normering die is opgenomen in de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet voor wat betreft wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai op geluidgevoelige bestemmingen als in de context van de Wet ruimtelijke ordening vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening. In dat kader dient tevens de cumulatie van geluid uit verschillende bronnen te worden beoordeeld zoals scheepvaartverkeerslawaai.

Planspecifiek

De woningen rondom het plangebied zijn geluidgevoelige objecten. Van belang is dat op deze locatie geen rekening hoeft te worden gehouden met railverkeerslawaai, scheepvaartlawaai, industrielawaai of luchtverkeerslawaai.

5.5.1. Wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 74) zijn onder andere voor wegen binnen de bebouwde kom formele zones met betrekking tot geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai opgenomen. Wanneer sprake is van een ligging van geluidgevoelige objecten binnen 200 meter van een weg met een of twee rijstroken en binnen 300 meter van een weg met drie of meer rijstroken. De Wet geluidhinder is niet van toepassing voor wegen waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur of minder.

Planspecifiek

Onderhavig plan heeft geen betrekking op een akoestisch relevante aanpassing van de Craijesteijn. De snelheidslimiet van de Craijesteijn blijft ongewijzigd 50 km/uur. De aspositie van de weg blijft eveneens ongewijzigd. De omstandigheid dat de bochten van de weg zullen worden aangepast, zal naar verwachting leiden tot een meer vloeiend verkeersbeeld, waardoor extra geluid van afremmend en optrekkend verkeer kan worden verminderd. Ook de scheiding van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zal in principe leiden tot een beter akoestisch verkeersbeeld. Blijkens uitgevoerd akoestisch onderzoek is dit ook het geval⁴. Na aanpassing van de Craijesteijn wordt op de meeste plaatsen rekening gehouden met een afname van de geluidbelasting met 2 tot 4,1 dB. Enkel op een locatie zal sprake zijn van een geringe toename van 1,1 dB. Aangezien de geluidstoename minder dan 1,5 dB bedraagt, is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat geen nader onderzoek dient plaats te vinden naar geluidsreducerende maatregelen.

De wegaanpassingen zijn daarbij niet gericht op het vergroten van de verkeerscapaciteit van de Craijesteijn. De weg zal als voorheen hetzelfde verkeer bedienen, waarbij ook elders geen wegen worden afgesloten, autoluw worden gemaakt of iets dergelijks zodat meer verkeer van de Craijesteijn gebruik zal maken dan thans reeds het geval is.

Er is geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

5.6. Luchtkwaliteit

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Met deze reden moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse. Van belang hierbij is de invloed van het bouwplan op de plaatselijke luchtkwaliteit alsook de invloed van kwaliteit van de omgevingslucht op het bouwplan.

Wettelijk kader

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, hierna ook: Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

1. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
2. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of gelijk blijft;
3. een project "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (de NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m³ PM₁₀ of NO₂; en 0,75 µg/m³ PM_{2,5} jaargemiddeld);
4. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

⁴ OZHZ, *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (reconstructie-onderzoek) Craijesteijn in Sliedrecht*, 20 maart 2019, D-19-1887273 Z-19-347006, bijlage 4

Sinds 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM₁₀ in werking. Voor NO₂ geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden.

Planspecifiek

Het voorliggende plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is bijvoorbeeld meer dan 1.500 woningen of meer dan 100.000 m² kantooroppervlak⁵. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

Zoals aangegeven in 5.5.1 zal de capaciteit van de Craijesteijn ongewijzigd blijven en behoeft dus geen rekening te worden gehouden met extra emissies ten opzichte van de huidige situatie.

Via de landelijke voorziening NSL-monitoringstool wordt de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit in Nederland in beeld gebracht. In de navolgende tabel is hiervan een overzicht gegeven van de beschikbare rekenpunten rondom het plangebied.

In de tabel zijn de jaren 2018, 2020 en 2030 in beeld gebracht. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot 10 jaar na vaststelling van het planologisch besluit. Hierbij geldt in principe dat voor de toekomst rekening wordt gehouden met een verkeerstoename ten opzichte van het huidige verkeersbeeld. Tegelijkertijd wordt naar de toekomst toe ook rekening gehouden met een afname van de emissies per voertuig. In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit op de locatie.

⁵ Bijlage 3a, voorschrift 3A2 en 3A1 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier, bijvoorbeeld door middel van berekeningen, aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Tabel 1: Geprognosticeerde luchtkwaliteit op locatie

Monitoring NSL 2019			
Rekenjaar 2018	Stof	Berekening	Norm
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	0,75 - 1 µg/m ³	
Rekenjaar 2020			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	
Rekenjaar 2030			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	

Zoals uit de tabel blijkt, wordt over de volle lengte van het tracé ruimschoots voldaan aan de luchtkwaliteitseisen voor de rekenjaren 2018, 2020 en 2030. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor wat betreft de (bepalende) parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} geprognosticeerd. Er wordt tevens voldaan aan de blootstellingsconcentratieverplichting (BCV) van 20 µg/m³ lucht voor PM_{2,5}. Voor elementair koolstof (EC) wordt ruim voldaan aan de algemeen geaccepteerde voorkeursgrenswaarde van minder dan 1,5 µg/m³ (geen wettelijke norm, maar wel een indicator van de luchtkwaliteit).

Met het vrijliggende fietspad wordt zoals aangegeven geen toename van het verkeer gefaciliteerd of verwacht, zodat ook geen rekening wordt gehouden met een significante invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit als uitvloeisel van onderhavig plan.

5.7. Externe veiligheid

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, ervan uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar. (De norm van 10^{-6} per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen binnen de 10^{-6} begrenzing / plek = 1:100.000).

Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Voor wat betreft het groepsrisico spelen ook andere aspecten een rol, zoals de afstand van de ontwikkeling tot aan de risicobron, de snelheid waarmee een calamiteit zich kan ontwikkelen alsook de duur van een calamiteit, de toename van het groepsrisico ten opzichte van de bestaande situatie, het nut en de noodzaak van de beoogde ontwikkeling, de aanwezigheid van bouwwerken welke kunnen worden gebruikt om te schuilen, de voorhanden of te realiseren infrastructuur welke dienst kan doen als vluchtroute en de mate waarin de aanwezige personen zelfredzaam zijn (in staat om zichzelf en anderen te helpen en te (helpen) vluchten).

Planspecifiek

De ontwikkeling ziet toe op de wijziging van een wegprofiel en kan daarmee niet aangemerkt worden als nieuw kwetsbaar object in het kader van externe veiligheid. Volgens de "Nota gemeentelijke Route Gevaarlijke Stoffen Sliedrecht" is de Craijensteijn ook niet aangewezen als route gevaarlijke stoffen.

Gelet hierop kan op het vlak van externe veiligheid een ruimtelijk aanvaardbare situatie worden gerealiseerd. Bij aanlegwerkzaamheden in de beschermingszone voor de hoogspanningsleiding nabij de kruising Parallelweg zullen de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen.

5.8. Milieueffectrapportage

Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten dient te worden beoordeeld of voor de betreffende ontwikkeling een milieueffectrapportage nodig is. De bijlage van het Besluit m.e.r. bevat diverse activiteiten / ontwikkelingen en bijbehorende drempelwaarden en dient als leidraad bij de beoordeling of een milieueffectrapportage benodigd is of niet.

Een belangrijk onderscheid wordt gemaakt tussen activiteiten welke zijn opgenomen in onderdeel C en activiteiten die zijn opgenomen in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Voor activiteiten die genoemd zijn in onderdeel C en waarvoor de drempelwaarde wordt overschreden geldt een m.e.r.-plicht. In onderdeel D zijn activiteiten opgenomen waarvoor een zogenaamde aanmeldnotitie moet worden opgesteld op het moment dat de drempelwaarde wordt overschreden. In situaties dat de drempelwaarden voor een wel in het Besluit m.e.r. genoemde activiteit niet wordt overschreden, dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd om te bepalen of er voor de betreffende activiteiten een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Planspecifiek

De verandering van een weg kan worden beschouwd als activiteit als bedoeld in onderdeel D11.2 (stedelijke ontwikkeling). Uitgaande van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 18 juli 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:2414) dient bij de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. rekening te worden gehouden met de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.

Gelet op de omstandigheden, zien wij het plan niet als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r.. Het voornemen betreft immers alleen de aanpassing van een bestaande wegverbinding waarbij tracé en verkeersbelasting ongewijzigd blijven.

5.9. Water

5.9.1. Rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft als doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlaktewater te verbeteren en grondwatervoorraden veilig te stellen. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. Per 2016 zijn de 2e generatie stroomgebiedsbeheerplannen van kracht. Naast maatregelen om emissies terug te dringen en de inrichting van wateren aan te passen voor de doelsoorten is ook het stand-still beginsel een belangrijk voortvloeisel uit de richtlijn; ontwikkelingen – en dus ook ruimtelijke ontwikkelingen – mogen niet leiden tot verslechtering van de waterkwaliteit en ecologie.

Nationaal beleid

Het Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021. In dit plan staan vijf ambities centraal:

- Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door de veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen.
- Een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics) zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoetwater is.
- Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten. Bijvoorbeeld met verdiepte pleinen in een stad die bij veel regenval volstromen met water.
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement en -innovaties, ten behoeve van de economie en het verdienvermogen.
- Nederlanders leven waterbewust. Schoon, veilig en voldoende water is niet vanzelfsprekend.

In 2014 zijn de zogenaamde Deltabeslissingen genomen. Voor het plangebied zijn vooral de Deltabeslissing Waterveiligheid en de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie van belang. De Waterveiligheid wordt voortaan gebaseerd op risicobenadering (kans op overlijden door een overstroming). Daarbij gaat het niet alleen meer om sterke dijken en kaden om overstroming te voorkomen, maar om het samenspel met het beperken van gevolgen van overstromingen via ruimtelijke inrichting en via rampenbestrijding. Ruimtelijke adaptatie heeft veel met de ruimtelijke inrichting klimaatbestendig en waterrobuustheid te maken. In september 2017 heeft de Deltacommissaris het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie gepresenteerd. Gemeenten worden verplicht klimaatstresstests uit te voeren (ook gevolgen van hitte / droogte).

5.9.2. Waterschapsbeleid

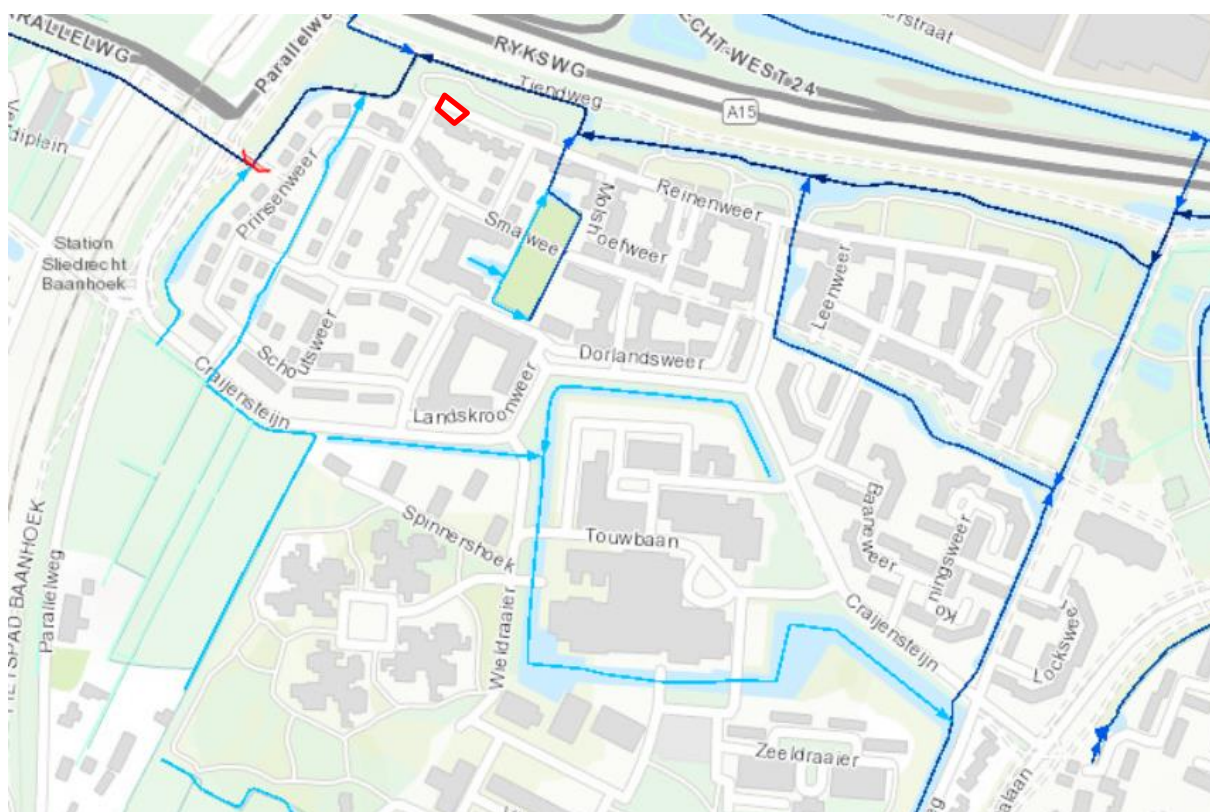
Het Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in de oostelijke gemeentes van de provincie Zuid-Holland, waaronder Sliedrecht.

Het beleid voor waterkwaliteit is opgenomen in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2021. Waterschap Rivierenland heeft dit vervat in het eigen beleid middels de Keur en het Waterbeheerprogramma 2016 – 2021 ‘Koers houden, kansen benutten’. Hierin heeft het waterschap voor de planperiode en voor op de lange termijn, doelen opgenomen en welke maatregelen er nodig zijn om deze te realiseren. Belangrijk hierin is het zorgen voor waterveiligheid door het versterken en verbeteren van dijken, in te spelen op de verandering van het klimaat en daling van de bodem. Het waterschap dient in verband met de klimaatverandering zorg te dragen voor het robuust en toekomstbestendig maken van het watersysteem zodat bijvoorbeeld een tekort aan water in droge zomers wordt tegengegaan.

Planspecifiek

Het plangebied is in het volgende figuur indicatief aangeduid in de legger oppervlaktewateren van het waterschap. Het waterschap heeft informatie over de diverse oppervlaktewateren in het beheersgebied en het onderhoud daarvan vastgelegd in de Legger oppervlaktewateren. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen primaire (A), secundaire (B), of tertiaire (C) wateren.

Het plangebied is gelegen aan een secundaire watergang (B, lichtblauwe kleur) welke dient te worden onderhouden door aangrenzende eigenaren.



Figuur 8: Ligging de Craijensteijn ten opzichte van de watergangen (bron: Legger oppervlaktewateren Waterschap Rivierenland 2019)

Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

Met de aanpassing van de Craijensteijn is in de planvorming uitgegaan van demping van oppervlaktewater aan de zuidkant van de huidige weg. Het oppervlaktewater is grotendeels in eigendom van stichting ASVZ, een klein deel is in eigendom bij de gemeente Sliedrecht. De Craijensteijn is gelegen in een peilgebied, genaamd Merwebolder, dat wordt onderbemalen. Het lost op het omliggende, grote peilgebied van Sliedrecht.

Waterschap Rivierenland hanteert voor compenserende waterberging als vuistregel dat het oppervlak open water van te dempen watergangen 1:1 wordt gecompenseerd. Daarnaast moet een goede doorstroming en waterafvoer gegarandeerd blijven. Gezien de beperkte fysieke ruimte binnen het peilgebied is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het gedempte water te compenseren. Dit heeft geresulteerd in de Quicksan watercompensatie Craijensteijn (bijlage 5), opgesteld door adviesbureau Sweco.

De opties uit de Quicksan zijn overlegd met de gemeente Sliedrecht, de waterbeheerder (waterschap Rivierenland) en de grootste stakeholder in het peilgebied: ASVZ.

Om het verlies aan waterbergingsvolume te compenseren zijn verschillende oplossingsrichtingen beschouwd en besproken met de stakeholders. Op basis van het overleg met de verschillende belanghebbenden is gekozen voor de optie om compensatie in oppervlaktewater in het hoger gelegen peilgebied Sliedrecht.

Aangezien de ruimte om oppervlaktewater te compenseren binnen peilgebied Merwebolder beperkt is door onder andere zeer vervuilde grond van de gemeente, is er ook buiten het peilgebied naar mogelijkheden voor compensatie gekeken. Zo wordt er meer ruimte in het watersysteem van het hoger gelegen peilgebied gecreëerd om vanuit de onderbemaling van de Merwebolder water te ontvangen. Bij deze optie wordt ervoor gekozen om het grootste deel van het te dempen oppervlaktewater niet te compenseren in het oppervlaktewater van de onderbemaling, maar van het ontvangende peilgebied.

Voorwaarden

Tot slot is onderzocht in de Notitie nader duiden Quicksan watercompensatie Craijensteijn (bijlage 6), wat eventuele gevolgen zijn van het dempen van water in het peilgebied. Vanwege de demping stijgt het peil meer dan de maximaal toelaatbare peilstijging van 0.2m (0,21 in plaats van 0,20) bij een bui van T=10+10%. De locaties van de extra inundatie zijn in beeld gebracht en hieruit blijkt dat de extra inundatie door de demping niet voor problemen zorgt bij gebouwen. Zowel de gemeente als ASVZ vinden de extra inundatie aanvaardbaar.

Watercompensatie

Ten behoeve van de realisatie van de fietsverbinding langs de Craijensteijn zal water worden gedempt binnen het peilgebied Merwebolder. Het oppervlak te dempen en daarmee te compenseren water staan in het onderstaande tabel.

Water			
	Te dempen water [m2]	Te graven water [m2]	Te compenseren [m2]
Toert ASVZ*	195	24	171
Overig plangebied	1626	184	1444
Sportvul de Basis	203	0	203
Totaal:	2.026	208	1.818

* Zie tekeningnr. NL202008110-903

De gemeente dient op basis van de berekeningen 1.818 m² te compenseren. Hiervan zal 1.458 m² worden gecompenseerd in het naastgelegen peilgebied Sliedrecht op de onderstaande locatie. De resterende 360 m² compensatie zullen worden gegraven op het terrein van de ASVZ binnen het peilgebied Merwebolder.



Ca 1500 (1458,60) m² water

Figuur 9: locatie te realiseren compenserend oppervlaktewater

De aanpassingen van de Craijensteijn en het realiseren van het vrijliggende fietspad zal daarbij niet leiden tot een vergroting van het afwaterende oppervlak ten opzichte van de huidige situatie. Het nieuw te graven water wordt in onderhavig plan als zodanig bestemd.

In het kader van voorgenomen ontwikkeling/werkzaamheden dient een watervergunning te worden aangevraagd.

6. Uitvoerbaarheid

Het onderhavige plan heeft betrekking op openbare gronden. De uitvoering van de werken komt ten laste van de gemeente. De werkzaamheden zijn voorzien in de begroting. Vanuit dit oogpunt bezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

6.1.1. Economische uitvoerbaarheid

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij/zij schade lijdt of zal lijden.

De situatie die met onderhavig bestemmingsplan wordt toegelaten zal moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd. Dit ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Indien er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment dat de projectomgevingsvergunning is verleend, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Planspecifiek

Gelet op de aard en omvang van de onderhavige ontwikkeling wordt geen rekening gehouden met een risico op voor tegemoetkoming in aanmerking komend planologisch nadeel. Er is enkel sprake van een aanleg van een afzonderlijk fietspad. Tracé en wegcapaciteit blijven hierbij ongewijzigd.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overeenkomstig het Besluit omgevingsrecht (Bor) dient op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) overleg plaats te vinden met organisaties en instanties die mogelijk een ruimtelijk belang hebben in of bij het projectgebied.

Op 17 april 2019 en 24 oktober 2019 heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap. De uitkomsten van dit overleg zijn in het ontwerp meegenomen.

Op 21 november 2019 heeft overleg plaatsgevonden met de leidingbeheerders in het gebied. Hierbij zijn nadere afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de kabels en leidingen onder de nieuwe wegverharding, de benodigde voorbelasting en het op sommige locaties verleggen van kabels en leidingen.

Daarnaast heeft ook afstemming plaatsgevonden met omwonenden. Op 20 januari 2019 en 24 april 2019 zijn inloopavonden georganiseerd.

Er is verder een klankbordgroep geformeerd welke meermalen bijeen is gekomen (15 januari 2019, 13 februari 2019, 4 maart 2019, 11 juni 2019, 4 december 2019). In de klankbordgroep en op de inloopavond zijn verscheidende uitvoeringsvarianten van het nieuwe fietspad en de weg besproken. Mede naar aanleiding van de uitkomst van dit overleg is gekozen voor de huidige uitvoeringsvariant.

Het college heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Craijensteijn, Sliedrecht' op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening vrijgegeven. Met ingang van vrijdag 16 oktober tot en met donderdag 26 november 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. De ter inzage legging is bekend gemaakt in het Kompas, Gemeentebled en Staatscourant van 15 oktober 2020. Gedurende een periode van zes weken kon door een ieder een zienswijze worden ingediend. Er zijn gedurende deze termijn twee zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording in een aparte nota van beantwoording, die als bijlage 7 bij deze Toelichting is opgenomen.

Bijlagen

Bijlage 1 – Stikstofonderzoek

Bijlage 2 – Ecologische quick-scan

Bijlage 3 – Bodem- en waterbodemonderzoek

Bijlage 4 – Geluidonderzoek

Bijlage 5 – Quickscan watercompensatie Craijensteijn

Bijlage 6 – Notitie nader duiden Quickscan watercompensatie Craijensteijn

Bijlage 7 – Nota beantwoording van zienswijzen