

Dienst
Stadsontwikkeling

Bestemmingsplan

Toelichting

Colofon

Plan: Motorcrossterrein Arnhem
Gemeente: Arnhem
Plannummer: 857
IMRO-identificatie: NL.IMRO.0202.857-
Huidige status: ontwerp
Plantype: bestemmingsplan
Locatie:

Projectleider:

Datum: 19-10-2015

Motorcrossterrein Arnhem

Inhoudsopgave

Hoofdstuk1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Situering en begrenzing plangebied	5
1.3	Milieueffectrapportage	6
1.4	Opzet bestemmingsplan	7
1.5	Geldende plannen	8
Hoofdstuk2	Beschrijving bestaande situatie	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Ruimtelijke en functionele structuur	9
Hoofdstuk3	Wettelijk- en beleidskader	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Ruimtelijk beleid	11
3.2.1	Rijks-, Provinciaal- en regionaal beleid	11
3.2.2	Gemeentelijk beleid	12
3.3	Welstandsbeleid	13
3.4	Verkeersbeleid	14
3.4.1	Rijksbeleid	14
3.4.2	Provinciaal en regionaal beleid	14
3.4.3	Gemeentelijk beleid	15
3.5	Milieu- en omgevingsbeleid	16
3.5.1	Geluid	16
3.5.2	Luchtkwaliteit	17
3.5.3	Hinder	17
3.5.4	Externe veiligheid	18
3.5.5	Groen en ecologie	18
3.5.6	Water	21
3.5.7	Bodem	22
3.5.8	Cultuurhistorie en archeologie	22
3.5.9	Energie	24
3.6	Sport-, recreatie- en spelen beleid	24
Hoofdstuk4	Ruimtelijke- en programmatistische aspecten van de ontwikkeling	27
4.1	Ruimtelijke opzet	27
4.2	Verkeer en parkeren	29
Hoofdstuk5	Milieu- en omgevingsaspecten	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Milieu- en omgevingsaspecten	31
5.2.1	Geluid	31
5.2.2	Luchtkwaliteit	32
5.2.3	Hinder	34
5.2.4	Externe veiligheid	34

5.2.5	Groen en ecologie	35
5.2.5.1	Natuurbeschermingswet 1998	
5.2.5.2	Flora en faunawet	
5.2.5.3	Gelders Natuurnetwerk	
5.2.6	Water en bodem	49
5.2.7	Cultuurhistorie	49
5.2.8	Archeologie	50
5.3	Kabels, leidingen en straalpaden	51
Hoofdstuk6	Planbeschrijving en -verantwoording	53
6.1	Inleiding	53
6.2	Opzet van de regels	53
6.2.1	Inleidende regels	53
6.2.2	Bestemmingsregels	53
6.2.3	Algemene regels	54
6.2.4	Overgangs- en slotbepalingen	54
6.3	Verantwoording van de regels	54
6.3.1	Algemeen	54
6.3.2	Afzonderlijke bestemmingen	54
6.3.3	Maatschappelijk - Militair oefenterrein	55
6.3.4	Dubbelbestemmingen	55
6.4	Handhaving	55
6.5	Exploitatie	56
Hoofdstuk7	Procedure	57
7.1	Vooroverleg	57
7.2	Terinzagelegging (ontwerp-bestemmingsplan)	58

Toelichting

bij het bestemmingsplan
'Motorcrossterrein Arnhem'
(plannummer: NL.IMRO.0202.857-)

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De MAC Harskamp (motorcrossclub) heeft, voor het houden van trainingen en wedstrijden, vele jaren gebruik kunnen maken van een gedeelte van het militair oefenterrein nabij Hoenderloo in de gemeente Ede. Defensie heeft de gebruiksovereenkomst enige tijd geleden opgezegd en de vereniging moest op zoek naar een andere locatie. Met de gemeente Ede zijn enkele mogelijke locaties bekeken, maar deze waren voor het aanleggen van een motorcrossterrein niet geschikt.

Op 5 februari 2013 is de Stichting Motorsport Park Gelderland Midden opgericht. Dit is een samenwerking tussen MAC Harskamp en Motorclub Arnhem (MCA). Het doel van de Stichting is een regionaal motorcrossterrein te verwezenlijken en te beheren.

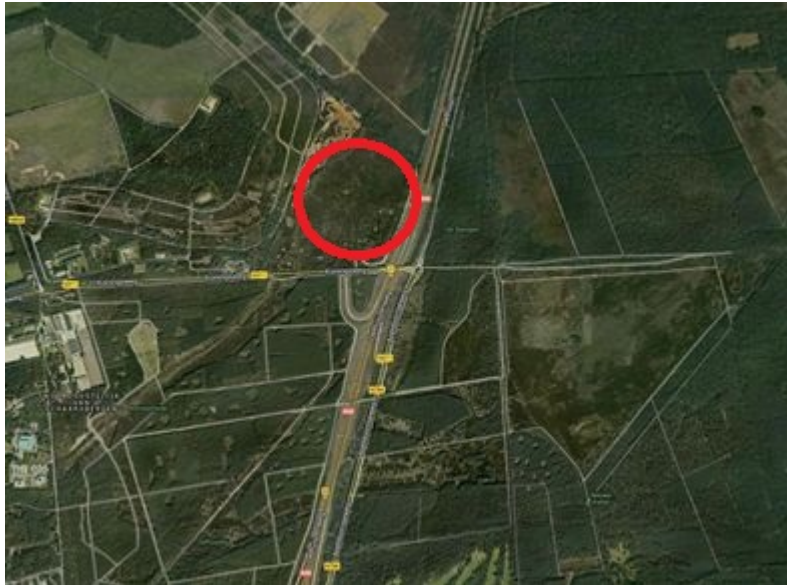
Motorclub Arnhem exploiteert een crossterrein op een gedeelte van het militair oefenterrein aan de Hooiweg te Arnhem. Het bestaande terrein van de Motorclub Arnhem is niet geschikt voor gebruik door de twee samenwerkende verenigingen, zodat gezocht moest worden naar een nieuwe locatie.

De huidige locaties van beide motorclubs zijn eigendom van Defensie. Na intensief overleg met Defensie heeft Defensie een terrein van circa 10 hectare beschikbaar gesteld aan de Koningsweg te Arnhem. Die locatie ligt circa 400 meter ten zuidoosten van het bestaande motorcrossterrein van de Motorclub Arnhem ook op een gedeelte van het bestaande militair oefenterrein van Defensie.

Deze locatie is als voorkeurslocatie naar voren gekomen, mede op basis van een akoestisch onderzoek, een onderzoek naar het ruimtebeslag en een milieuhygiënische haalbaarheidstoets. Omdat het perceel voor het gebruik als motorcrossterrein geen passende bestemming heeft, heeft de Stichting Motorsport Park Gelderland Midden het initiatief genomen voor het nieuw te vestigen motorcrossterrein een bestemmingsplan op te stellen.

1.2 Situering en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de Koningsweg op de hoek met de Rijksweg A50 in de gemeente Arnhem, circa 400 meter ten zuidoosten van het bestaande motorcrossterrein van de Motorclub Arnhem. Het gebied maakt deel uit van een militair oefenterrein. De exacte begrenzing is op de verbeelding (plankaart) en indicatief op figuur 1.1 weergegeven.



Figuur 1.1: Plangebied

1.3 Milieueffectrapportage

M.e.r.-plicht

Het op te stellen bestemmingsplan vormt het kader voor een toekomstig m.e.r.-beoordelingplichtig besluit, namelijk de omgevingsvergunning voor het motorcrossterrein. Voor kaderstellende plannen is het verplicht een plan-m.e.r.-procedure uit te voeren, als de activiteit is opgenomen in bijlage C of D bij het Besluit milieueffectrapportage. Een motorcrossterrein is opgenomen in bijlage D, onder activiteit 43: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een openstelling van acht uren per week of wanneer het plangebied een oppervlakte van 5 hectare of meer betreft.

Het plangebied voor het motorcrossterrein Arnhem is groter dan 5 hectare en de openstelling zal ook meer dan 8 uur per week zijn. Er is sprake van een m.e.r.-plicht.

Op grond van artikel 7.2a lid 1 Wet milieubeheer zijn plannen die op grond van een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn en waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt m.e.r.-plichtig. In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is een passende beoordeling uitgevoerd. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet dan ook een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Bestemmingsplan en MER

In het MER zijn de effecten van de voorgenomen activiteit vergeleken met de effecten van de twee huidige crossterreinen. In het MER zijn vooral de effecten op natuurwaarden, luchtkwaliteit en geluid vergeleken, omdat deze milieuaspecten de grootste invloed hebben op de omgeving van een motorcrossterrein. In het bestemmingsplan wordt de voorgenomen activiteit, zoals in het MER is onderzocht juridisch, planologisch vastgelegd. Het ontwerpbestemmingsplan wordt samen met het MER ter inzage gelegd. Het MER is een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.

Tabel 1.1: M.e.r.-procedure i.r.t. bestemmingsplanprocedure

Bestemmingsplan	Plan-m.e.r.
	Mededeling van het voornemen (door initiatiefnemer in dit geval de Stichting Motorsport Park Gelderland Midden).

Kennisgeving voornemen opstellen bestemmingsplan (bevoegd gezag)	Openbare kennisgeving en inspraak m.b.t. wijze waarop de m.e.r.-procedure wordt doorlopen (door bevoegd gezag in dit geval de gemeente Arnhem).
	Raadplegen adviseurs en betrokken bestuursorganen (door het bevoegd gezag) over de reikwijdte en detailniveau, door middel van een Notitie reikwijdte en detailniveau.
	Omdat het bevoegd gezag zelf niet de initiatiefnemer is, geeft ook het bevoegd gezag advies over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER. Binnen zes weken na ontvangst van de mededeling.
Ontwerpbestemmingsplan (door initiatiefnemer) Vooroverleg door middel van concept ontwerpbestemmingsplan	MER (door initiatiefnemer).
Publicatie: kennisgeving ontwerpbestemmingsplan (door bevoegd gezag)	Openbaar maken MER en opsturen aan de wettelijke adviseurs inclusief Commissie m.e.r. (door bevoegd gezag).
Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en MER (door bevoegd gezag), Verplicht toetsingsadvies Commissie m.e.r..	
In het bestemmingsplan de overwegingen opnemen m.b.t. het plan-MER en het advies Commissie m.e.r..	
Vaststellen bestemmingsplan (door de gemeenteraad van Arnhem)	
Bekendmaking bestemmingsplan en inclusief MER (door bevoegd gezag)	
Terinzagelegging bestemmingsplan en MER + mogelijkheid beroep bij ABRvS	
Beslissing op beroep	
Inwerkingtreding bestemmingsplan	
	Evaluatiemilieugevolgen

Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

p.m.

1.4 Opzet bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de kaart zijn de bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. Deze bestemmingsplanonderdelen vormen tezamen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De toelichting bevat met name de aan het plan ten grondslag liggende gedachten.

Dit plan is conform de Wro vormgegeven volgens de SVBP (Standaard voor vergelijkbare Bestemmingsplannen) 2012. Het SVBP geeft voorschriften over inrichting van de kaart (kleuren en tekens) en de opbouw van de regels.

Diverse facetbelangen zijn door andere regelgeving gewaarborgd, bijvoorbeeld de Wabo, de Wet milieubeheer, de Huisvestingswet en de Monumentenwet. Het is niet nodig dat het bestemmingsplan dezelfde waarborgen nogmaals schept.

1.5 Geldende plannen

Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Arnhem is een algehele herziening van het geldende plan, voor zover van toepassing op dit plangebied. Onderstaand overzicht geeft weer welk bestemmingsplan komt te vervallen. Voor het plangebied geldt het Bestemmingsplan Buitengebied Arnhem Noord 2007, vastgesteld door de gemeenteraad van Arnhem op 26 februari 2007, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland op 2 oktober 2007 en onherroepelijk op 26 november 2008. Het plangebied heeft de bestemming Militaire doeleinden (M) tevens bestemd voor militair oefenterrein (ot).

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

Het plangebied (10 hectare) maakt onderdeel uit van Natura 2000-gebied Veluwe. Het wettelijk beschermde deel van de Veluwe is 91.200 hectare groot. De Veluwe is daarmee het grootste aaneengesloten (terrestrische) natuurgebied van Nederland. Binnen het natuurgebied ligt (bestaande) bebouwing en infrastructuur, die buiten de bescherming van het Natura 2000-gebied valt.

2.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is, in de huidige situatie, een vergrast heideveld. Het plangebied is circa 10 hectare groot. Het plangebied is momenteel begroeid met heide, gras en dennetjes. Aan de westzijde van het heideterrein is een fossiele rivierbedding (slenk) aanwezig. Deze slenk zet zich voort aan de zuidzijde van de Koningsweg. In het plangebied zelf is verder plaatselijk enig reliëf aanwezig in de vorm van enkele lage heuveltjes. Tussen het plangebied en de Hooiweg bevindt zich aan de oostzijde een langgerekte smalle strook dennenbos. Ten noorden van het plangebied ligt het zweefvliegveld Terlet. De toegang tot de Hooiweg is voor auto's afgesloten door middel van een slagboom.



Figuur 2.1: Overzichtskaart

Het plangebied is eigendom van Defensie en heeft de bestemming Militaire doeleinden (M) tevens bestemd voor militair oefenterrein (ot). Het plangebied wordt niet of nauwelijks meer gebruikt voor militaire oefeningen. Door Defensie vindt alleen regulier beheer plaats (tegengaan van opslag bomen). Er vindt geen specifiek natuurgericht beheer plaats. De Hooiweg is vrij toegankelijk voor wandelaars en fietsers. Het heideveld is niet vrij toegankelijk, omdat het militair oefenterrein is.

Hoofdstuk 3 Wettelijk- en beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de plankaart en in de regels.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijks-, Provinciaal- en regionaal beleid

Het nationaal ruimtelijk beleid is verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012).

De SVIR schetst het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van het rijk in het perspectief van 2028 en 2040. De SVIR markeert een trendbreuk waarbij sterk wordt ingezet op decentralisatie van het ruimtelijk beleid naar provincies en gemeenten. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur maakt Arnhem deel uit van één van de negen 'stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'; expliciet wordt 'Health Valley' in en rond Arnhem-Nijmegen genoemd en 'mode en design' in Arnhem als onderdeel van de aanwezige topsector 'Creatieve industrie'. Een 'aantrekkelijk vestigingsklimaat in en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren' wordt in de SVIR gemarkeerd als een nationaal belang.

Het rijk neemt een 'ladder voor duurzame verstedelijking' op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- a. eerst bezien of en hoe groot de feitelijke ruimtelijke vraag is;
- b. dan bezien of bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
- c. als nieuwbouw echt nodig is, dan een optimale (multimodale) bereikbaarheid garanderen.

De provincie Gelderland beschikt over een Omgevingsvisie die gaat over de belangrijkste maatschappelijke opgaven in Gelderland. De Omgevingsvisie is op 9 juli 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. De provincie kiest om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan de gemeenschappelijke opgaven. Deze zijn:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Op 24 september 2014 heeft Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. Op 18 oktober 2014 zijn de Omgevingsvisie en -verordening in werking getreden. In hoofdstuk 5, paragraaf 5.2.5. (Groen en ecologie) wordt de ontwikkeling van het motorcrossterrein getoetst aan de provinciale regels met betrekking tot een ontwikkeling in het Gelders Natuurnetwerk.

Het Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen 'Werken aan een aantrekkelijke en concurrerende stadsregio in Noordwest Europa' is de opvolger van het Regionaal structuurplan 2015 uit 1998. Het regionaal plan vormt het richtinggevend kader voor beleid en uitvoering van het regionaal beleid van de stadsregio op het gebied van ruimte, mobiliteit, economie en wonen.

Voor het motorcrossterrein is de opgave met betrekking tot het Gelders Natuurnetwerk van belang. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provinciale en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (in Gelderland het Gelders Natuurnetwerk). De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura2000, Kaderrichtlijn Water en soortenbescherming. Uitsluitend wanneer sprake is van nalatigheid van de provincies zal het Rijk de provincies aanspreken op het niet realiseren van de internationale verplichtingen.

De tweede bestaande crossterreinen vallen binnen het Gelders Natuurnetwerk en Natura 2000-Veluwe. Ook het nieuwe crossterrein ligt binnen het Gelders Natuurnetwerk en Natura 2000-Veluwe, omdat de twee bestaande crossterreinen worden opgeheven en er één nieuw crossterrein voor in de plaats komt, is hier sprake van een verbetering van de kwaliteit van de EHS. De twee bestaande en te sluiten terreinen hebben een gezamenlijke oppervlakte van 15 hectare. Het nieuwe terrein krijgt een oppervlakte van 10 hectare. Een vermindering van 5 hectare. Het huidige crossterrein van MC Arnhem heeft een versnipperende werking, doordat het te midden van heidegebieden ligt. Door het sluiten van dit terrein wordt deze versnipperende werking opgeheven. Het huidige crossterrein van MAC Harskamp ligt midden in een bosgebied. Omdat het niet vrij toegankelijk is, zal de rust na het opheffen van het motorcrossterrein, in het gebied en de omgeving flink toenemen. Als leefgebied voor broedvogels en reptielen zal het terrein ook toenemen. In het rapport Passende beoordeling van het bureau Econsultancy van 15 januari 2015 is dit nader onderbouwd.

3.2.2 Gemeentelijk beleid

Het gebruik van de ruimte in een stad verandert voortdurend. De gemeentelijke structuurvisie is een belangrijk kader voor het beoordelen en entameren van ruimtelijke initiatieven en plannen in de stad. Op 10 december 2012 heeft de gemeenteraad de structuurvisie Arnhem '2020 doorkijk 2040' vastgesteld.

De structuurvisie benoemt de belangrijkste principes voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de stad en geeft een uitwerking van dit perspectief zowel naar een aantal thema's als naar gebieden in de stad, de zogenaamde 'koersgebieden'. Ook agendeert de structuurvisie drie op te stellen structuurvisie-uitwerkingen: Stad aan de rivier, Wijkvernieuwing in Zuid, Duurzame energie.

Het noordelijk buitengebied van Arnhem is te karakteriseren als één groot natuurgebied met daarin een aantal min of meer stedelijke functies, zoals militaire complexen, (zweef)vliegvelden, maatschappelijke instellingen, campings, terreinen voor hondensport en motorcross, grootschalige infrastructuur en grote toeristische attracties. De kwaliteit van het gebied is allereerst de hoge natuur- en landschappelijke waarde en daarnaast de cultuurhistorische waarde.

In de nabije toekomst zal er geen sprake zijn van grootschalige ontwikkelingen of verandering van functies in het gebied. Kleinschalige ontwikkelingen zullen nodig blijven om het gebied economisch en recreatief vitaal te houden. Daarbij moet wel voorkomen worden dat een veelheid aan kleine ontwikkelingen zal leiden tot verdergaande versnippering. Om dit te bereiken moeten ontwikkelingen altijd samenhangen met bestaande functies en bovendien plaatsvinden op plekken waar deze functie nu al sterk aanwezig is. Uitgangspunt hierbij is het beter benutten, en waar mogelijk versterken van de bestaande kwaliteiten van het gebied. Het gebied ten noorden van de Koningsweg is in de structuurvisie aangewezen als "natuur", waar het verbeteren van de natuurwaarden en de mogelijkheid om natuur te beleven voorop staat. Nieuwe bedrijvigheid is hier in beginsel niet gewenst, tenzij de ligging hier bijzondere aanleiding toe geeft.

In het geval via het nieuwe motorcrossterrein kan worden gesteld dat binnen het beschreven gebied op ongeveer 400 meter afstand al een crosscircuit aanwezig is. Dit ligt midden op de Arnhemse Heide en versnipperd deze. Dit circuit zal worden gesloten en heeft een oppervlakte van 7,5 hectare. Een motorcrosscircuit in Harskamp (ook 7,5 hectare), en eveneens gelegen binnen de EHS en Natura 2000-gebied Veluwe, zal ook worden gesloten. Beide bestaande terreinen zullen worden teruggegeven aan de natuur. Het nieuwe motorcrossterrein heeft een oppervlakte van 10 hectare, maar is gelegen in de oksel van de Koningsweg en de A50. Versnippering van natuurgebied wordt ongedaan gemaakt.

3.3 Welstandsbeleid

Arnhem kiest er in haar Welstandsnota 2012 (2013) voor variatie waar het kan, bescherming waar het moet. Er wordt getoetst op welstand in gebieden waar dat nodig is om een bepaalde samenhang in de omgeving te borgen. Er is een indeling gemaakt in drie welstandsniveaus die van elkaar verschillen de mate waarin getoetst wordt op welstandscriteria: 'zware toets', 'lichte toets', of 'géén toets'. De toetscriteria zijn opgesteld voor meest voorkomende bouwwerken. Voor alle andere bouwwerken gebruiken we de algemene welstandscriteria (zie Welstandsnota 2012). Hierin staat in algemene bewoordingen beschreven waaraan een bouwwerk moet voldoen.

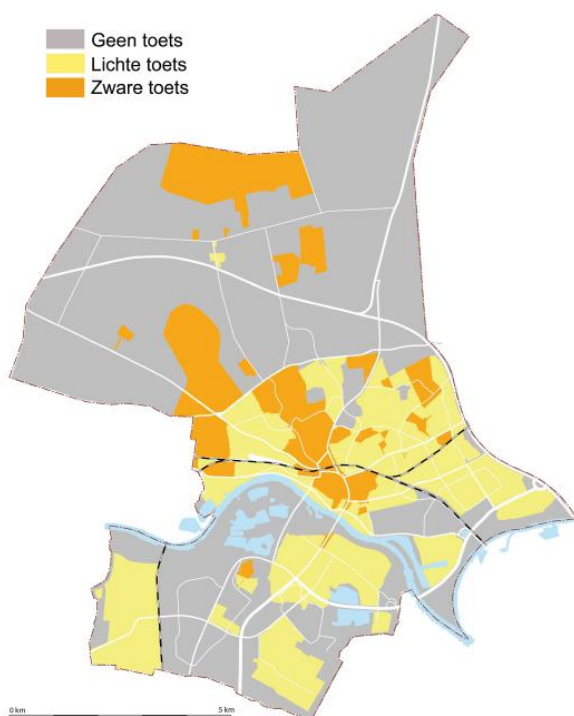
Voor omvangrijkere, planmatige ontwikkelingen gelden de criteria niet. Voor deze opgaven worden speciale uitgangspunten en criteria voor ruimtelijke en architectonische kwaliteit opgesteld, in bijvoorbeeld een masterplan of een beeldkwaliteitplan.

Wanneer het om een gemeentelijk- of rijksmonument gaat dan gelden de standaard criteria niet maar gaat het altijd om maatwerk.

Op de welstandskaart is te zien dat voor het plangebied geen welstandstoets geldt. De concept bouwplannen (clubgebouw, bergruimte en overdekte wasplaats) zijn echter wel besproken met de secretaris van de welstandscommissie en in principe akkoord bevonden. Tijdens de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal de definitieve welstandstoets plaatsvinden.

Gebieden zonder welstandstoets

In wijken met veel variatie in bouwstijl, in type woningen, oriëntatie van gebouwen op de openbare ruimte en dergelijke, worden bouw aanvragen niet meer vooraf getoetst. Als de wetgeving zegt dat een vergunning nodig is voor (ver)bouw dan blijven altijd de regels gelden die in het bestemmingsplan staan, zoals regels over grootte, bouwhoogte e.d. Maar de keuze voor materiaal, vorm en kleur is in deze gebieden vrij. De verantwoordelijkheid voor de invulling ligt bij de bewoners en eigenaren.



Welstandsniveaus uit het nieuwe welstandsbeleid

3.4 Verkeersbeleid

3.4.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau geeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' (SVIR, 2012) de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Het Rijk streeft naar een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange (2040) termijn op te vangen. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De stadsregio Arnhem Nijmegen is aangeduid als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren.

3.4.2 Provinciaal en regionaal beleid

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2, 2004). Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Daarbij hoort ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft haar mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 verwoord in de Regionale Nota Mobiliteit (2006). Deze nota is geactualiseerd onder de noemer Mobiliteitsaanpak, actualisering Regionale Nota Mobiliteit (2011). De mobiliteitsdoelstellingen (bundelen en verknopen) uit de Regionale Nota Mobiliteit zijn onverminderd van kracht: een betere regionale bereikbaarheid, aantrekkelijker openbaar vervoer en het beter op elkaar aansluiten van auto, trein, bus en fiets. De actualisatie richt zich nog meer op een robuust en samenhangend verkeers- en vervoerssysteem in 2020 door te streven naar betrouwbare doorstroming, voldoende capaciteit, keuzemogelijkheden door verbetering van de overstap en sublieme reisinformatie zowel thuis en onderweg.

3.4.3 Gemeentelijk beleid

In 2009 is de gemeentelijke discussienota 'Arnhem Aantrekkelijk Bereikbaar' opgesteld. Hierin wordt aangegeven wat het SVVP in 2000 tot doel had en wat daarvan terecht gekomen is. Deze evaluatie is aangevuld met het resultaat van een raadpleging van een externe klankbordgroep, het Arnhemse digipanel en de gemeentelijke organisatie. Op basis hiervan wordt in de discussienotitie een eerste voorzet gegeven voor de hoofdlijnen van een geactualiseerde visie op het verkeer en vervoer in Arnhem. Voor een deel zijn deze hoofdlijnen een voortzetting van het in de afgelopen jaren gevoerde beleid. Zo blijven belangrijke uitgangspunten het beter benutten van de bestaande ruimte en het stimuleren van openbaar vervoer en fiets. Nieuw is dat we ons niet meer uitspreken tegen de groei van de automobilititeit en dat we meer aandacht vragen voor handige manieren om met deze groei om te gaan en deze groei te beperken, zoals dynamisch verkeersmanagement (slim doorrijden en doseren), het faciliteren van de parkeervraag en mobiliteitsmanagement. Ook de leefbaarheid wordt een steeds belangrijker uitgangspunt bij het slim doseren van verkeer.

De gemeente Arnhem heeft haar verkeersbeleid op hoofdlijnen verwoord in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 vastgesteld (2012). De Structuurvisie biedt een strategisch kader voor ruimtelijke planning op stedelijk niveau. Voor mobiliteit biedt het structuurplan een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Arnhem streeft naar een duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad. Vooral in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst de bestaande verkeersruimte beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van de (auto)verkeersruimte. De inzet van slim ruimtegebruik, voor versterking van fiets en openbaar vervoer, aangevuld met spitsmijdende maatregelen moet Arnhem de komende jaren bereikbaar houden. In de structuurvisie is ook de wegcategorisering opgenomen. De verkeersruimte in Arnhem wordt duurzaam veilig (her-)ingericht waarbij twee typen wegen worden onderscheiden: de gebiedsontsluitingswegen (1^e en 2^e orde) en verblijfsgebieden. De gebiedsontsluitingswegen vormen het Arnhemse hoofdwegennet en kennen een maximum snelheid van 50 km/uur of hoger. Alle andere wegen vallen onder de categorie verblijfsgebieden. Deze wegen en straten hebben of krijgen het karakter van de 30 km/uur-zone. Ze hebben een verblijfsfunctie en ontsluiten percelen. Veelal zijn het woonstraten.

Per 13 mei 2013 is de beleidsnota fietsverkeer vastgesteld. Deze nota geeft uitgangspunten voor de versterking van het fietsgebruik:

1. nadruk op utilitair fietsgebruik (de ritten naar werk, school en voorzieningen);
2. inzetten op de nieuwe fietser, dat is de fietser die nu nog in de auto zit;
3. aanleggen van kortsluitende verbindingen;
4. aanleggen van hoogwaardige doorgaande verbindingen (snelfietsroutes);
5. hoogwaardige stallingsvoorzieningen (belangrijk bij ketenverplaatsingen).

De bestaande fietser heeft vooral behoefte aan een samenhangend fietsnetwerk, veiligheid, comfort, snelheid en stallingsvoorzieningen. Om de nieuwe fietser te verleiden zullen we vooral moeten inzetten op de aanleg van nieuwe verbindingen. De opkomst van de elektrische fiets helpt hierbij.

Per 27 mei 2013 is de beleidsnota openbaar vervoer vastgesteld. Deze nota heeft als doel het in stand houden van betaalbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer en het doorgroeien naar emissieloos openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt toekomstvast door een kwaliteitsslag met als maatregelen:

- een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- de reiziger centraal stellen;
- een mobiliteit bieden voor iedereen;
- een emissieloos openbaar vervoer.

Voor het onderdeel parkeren gelden beleidsregels en Arnhemse parkeernormen. Deze zijn opgenomen in de Beleidsregels voor toepassing van artikel 2.5.30 van de 'Bouwverordening gemeente Arnhem 2003'.

3.5 Milieu- en omgevingsbeleid

In de Integrale Milieuvisie 2008-2011 is aangegeven hoe het milieubeleid een positieve bijdrage kan leveren aan maatschappelijke thema's als gezondheid, veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunten zijn duurzame ontwikkeling en een optimale leefomgevingskwaliteit van de stad.

Op 26 mei 2008 heeft de gemeenteraad Hoofdstuk 3 'Gebiedsgerichte aanpak' van de Integrale Milieuvisie 2008-2011 vastgesteld. De gebiedsgerichte aanpak vormt de kern van de integrale milieuvisie en is een uitwerking van de zonering van milieukwaliteiten die in het Structuurplan Arnhem 2010 zijn opgenomen. Hiermee differentiëren we milieumambities naar verschillende gebieden. Niet overal in de stad streven we immers dezelfde milieumambities na: in een dynamisch centrum accepteren we bijvoorbeeld meer geluid dan in een woonwijk. Wel wordt rekening gehouden met grenswaarden en streefwaarden. Grenswaarden mogen niet worden overschreden. Van streefwaarden kan worden afgeweken als daar -op een hoger schaalniveau- aantoonbare milieuwinst tegenover staat en zolang er geen concentratiegebieden ontstaan waar de milieubelasting zich ophoopt.

Door expliciet te maken welke milieukwaliteiten we in het betreffende gebied willen handhaven of realiseren, wordt ook duidelijk of een bepaalde ontwikkeling wel of niet past in het betreffende gebied.

3.5.1 Geluid

De Wet geluidhinder heeft tot doel de mens te beschermen tegen geluidhinder. Dit is in de wet uitgewerkt in een normenstelsel voor de toelaatbare geluidbelasting in de woonomgeving. Alleen planologisch nieuwe situaties worden getoetst aan de wet. Naast woningen zijn er nog een aantal geluidgevoelige objecten aangewezen zoals scholen en zorginstellingen.

In de Wet geluidhinder staan regels voor weg- en railverkeerslawaaï en voor gezoneerde industrieterreinen. De wet werkt verder met zones: dit zijn aandachtsgebieden rond geluidbronnen waarbinnen regels en normen gelden om de negatieve gevolgen van geluidhinder te beperken. Bij (planologische) wijzigingen moet er akoestisch onderzoek plaatsvinden naar de gevolgen.

De Wet geluidhinder kent een normenstelsel met een voorkeurswaarde en grenswaarden. Als de geluidbelasting beneden de voorkeurswaarde blijft dan zijn er vanuit de wet geen belemmeringen voor nieuwe geluidgevoelige situaties. Bij een geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de grenswaarde moet er een gemotiveerd besluit genomen worden om nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen mogelijk te maken (hogere grenswaarde).

Voor het verlenen van een hogere grenswaarde is de nota "uitvoeringsbeleid hogere grenswaarde" van de gemeente Arnhem van toepassing.

Beleidsplan Geluid

In augustus 2008 is het geactualiseerde beleidsplan Geluid door de raad vastgesteld. Het beleidsplan Geluid heeft tot doel geluidsnormen voor nieuwe situaties af te stemmen op de aard en de functie van een gebied. Hierdoor kan beter rekening gehouden worden met ontwikkelingen en verwachting van de gebruikers van een gebied. In het centrum en dichtbij goed openbaar vervoer wil de gemeente Arnhem veel functies mogelijk maken. De beleidslijnen hiervoor zijn opgenomen in het Structuurplan Arnhem 2010. Als gebieden intensiever gebruikt worden neemt de kans op geluidhinder ook toe. Andere gebieden zoals de parken worden juist gewaardeerd om hun relatieve rust. Deze uitgangspunten hebben geleid tot een gebiedsgerichte invulling van geluidskwaliteiten binnen Arnhem. Naarmate de geluidbelasting hoger is neemt het belang van een zorgvuldige invulling van de totale leefomgevingskwaliteit toe.

3.5.2 Luchtkwaliteit

Wet Luchtkwaliteit 2007

De Europese richtlijnen zijn geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet Milieubeheer. Het doel van deze wetgeving is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De wet is primair gericht op het voorkomen van negatieve effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofoxiden ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.

Voor het toetsen van ruimtelijke plannen zijn de volgende grenswaarden het meest relevant:

- PM₁₀ (fijnstof)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 µg PM₁₀/m³ mag met ingang van 1 januari 2005 niet worden overschreden;
 2. de 24 uursgemiddelde concentratie van 50 µg PM₁₀/m³ mag met ingang van 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden;
- NO₂ (stikstofdioxide)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 µg NO₂/m³ mag met ingang van 1 januari 2010 niet worden overschreden;
 2. de uurgemiddelde concentratie van 200 µg NO₂/m³ mag met ingang van 1 januari 2010 niet vaker dan 18 keer per jaar worden overschreden.

Voor de overige stoffen worden in Nederland geen overschrijdingen gerapporteerd.

In de wet zijn de grenswaarden ten opzichte van eerdere regelgeving zijn ongewijzigd gebleven, maar de wet geeft net als het voorgaande BLK2005 (Besluit Luchtkwaliteit) meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren. Hierbij wordt tevens de term "in betekenende mate (IBM)" geïntroduceerd. Dit wil zeggen dat projecten met een bepaalde mate van verslechtering toch doorgang kunnen vinden. De grens ligt bij een toename van maximaal 3%. Deze 3% is gekoppeld aan de IBM projecten opgenomen in het Nationale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). De NSL is in 2009 van kracht geworden.

Beleidsnota Lucht en Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit

Het Arnhemse beleid op gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in de Beleidsnota Lucht uit 2005. Deze nota is erop gericht nieuwe overschrijdingen van de normen uit het toenmalige Besluit Luchtkwaliteit 2005 te voorkomen en bestaande of dreigende overschrijdingen voor 2010 op te lossen. Daarnaast richt de Beleidsnota Lucht zich op het beperken van overlast door geurhinder. Voor wat betreft het halen van de normen uit het BLK2005 en de Wet Milieubeheer is de beleidsnota vertaald naar maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2005-2010 van februari 2006.

3.5.3 Hinder

In het kader van bedrijven en milieuzonering dienen de effecten van inrichtingen op hun omgeving (gevoelige bestemmingen, waaronder eventueel nieuw te ontwikkelen woningen) in beeld gebracht te worden. Voorbeelden van hinder zijn geluid, geur, stof of gevaar. In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering 2009' is een lijst van inrichtingen opgenomen waarbij de inrichtingen op grond van de hinder die zij veroorzaken, zijn opgedeeld in 6 categorieën. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een inrichting uit categorie 1 relatief weinig hinder veroorzaakt en een inrichting uit categorie 6 bijzonder veel hinder veroorzaakt.

Geurhinder van industriële bedrijven

Het beleidsplan Geur uit 2010 gaat in op geur afkomstig van industriële bedrijven waarvoor de gemeente Arnhem het bevoegde gezag is. Milieubeleid kan een positieve bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's als gezondheid, veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Geur is een milieuaspect dat een belangrijke bijdrage levert aan de leefbaarheid. Het geurbeleid van de gemeente Arnhem sluit, voor zover dat mogelijk is, aan op het geurbeleid van de provincie Gelderland. Het doel van het geurbeleid is dat inwoners van Arnhem nu en in de toekomst niet worden blootgesteld aan geuroverlast door industriële bedrijven.

3.5.4 Externe veiligheid

Met externe veiligheid wordt bedoeld de kans op overlijden van mensen buiten de grenzen van een bedrijf of transportmedium, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen binnen de grenzen van het bedrijf dan wel het transportmedium. In de externe veiligheid worden twee risicobegrippen gehanteerd het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Landelijk beleid

Voor bedrijven is op 28 oktober 2004 het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. In het Bevi worden milieukwaliteitseisen (artikel 5.1 van de Wet milieubeheer) vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken. In het Bevi wordt een onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. De 10^{-6} PR contour geldt ten opzichte van kwetsbare objecten als grenswaarde en ten opzichte van beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Het beoordelingskader voor het groepsrisico is een oriënterende waarde.

Voor de routes (weg, water, spoor en ondergrondse leidingen) waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, komt in 2012 een AMvB transport. In deze AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) worden ook milieukwaliteitseisen vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken.

Gemeentelijk beleid

Het beleidsplan Externe Veiligheid 2005-2008 is in 2009 met 2 jaar is verlengd. Dit beleidsplan beschrijft de mate van gewenste externe veiligheid in Arnhem. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In een groot gedeelte van de stad streven we naar het niet doen toenemen van de risico's. Op sommige plekken in de stad, op bedrijventerreinen voor zware industrie en de volgens het structuurplan stedelijke zone accepteren we een hoger risico dan op andere plaatsen. Wel moet daar extra aandacht zijn voor de beschikbare mogelijkheden voor rampenbestrijding, de zelfredzaamheid van mensen en de hulpverlening.

Om het bereikte gebiedsgerichte externe veiligheidsniveau vast te houden, en omdat er na 2010 vanuit het Rijk niet veel nieuwe wet- en regelgeving te verwachten is, heeft gemeenteraad in 2011 besloten om het beleidsplan met nog eens 4 jaar te verlengen. Wel zijn de punten "risico's in stadswijken" en "objecten in de directe omgeving van risicovolle activiteiten" in het plan verhelderd en duidelijker omschreven.

3.5.5 Groen en ecologie

Natura2000

Het tot stand brengen van een samenhangende Europese ecologische hoofdstructuur, genaamd Natura 2000, is per 1 oktober 2005 door de Natuurbeschermingswet overgenomen. De Natura 2000-gebieden in Arnhem zijn: Veluwe, Gelderse Poort en IJssel. Voor elk van deze gebieden zijn habitattypen en soorten benoemd die beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet 1998. De bescherming van de Natura 2000-gebieden is vergelijkbaar met de bescherming volgens artikel 6 van de Habitatrichtlijn, die de afgelopen jaren in Nederland is toegepast. Nederland past hiervoor een vergunningenstelsel toe. Er geldt dat er door projecten en handelingen geen verslechtering van de kwaliteit van habitats of een verstorend effect op de soorten, waarvoor het gebied is aangewezen, mogen optreden.

Om de effecten van de ruimtelijke ingrepen van het bestemmingsplan op het Natura 2000-gebied te toetsen, moet de Habitattoets worden uitgevoerd, bestaande uit een voortoets. De voortoets verkent of door de ontwikkelingen waarin het plan voorziet mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het leveren van de informatie (zorgplicht, artikel 19l). Het bevoegd gezag toetst de gegevens. Het bevoegd gezag voor het verlenen van een natuurbeschermingswetvergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarbinnen het beschermingsgebied ligt.

In de strategische milieubeoordeling van de Stadsregio Arnhem Nijmegen ten behoeve van het Regionaal Plan 2005-2010 zijn effecten op de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR) ten gevolge van

woningbouw onderzocht. In dat kader is aangegeven dat de toetsing van plannen in de nabijheid van een beschermd gebied betrekking heeft op gebieden binnen een afstand van 2 kilometer.

Flora- en Faunawet 2002

De opdrachtgever / initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de naleving van de Flora- en Faunawet. De wet gaat uit van het "nee-tenzij" principe, waarbij de mogelijkheid wordt geboden bepaalde ingrepen toe te staan middels ontheffing of vrijstelling. Daarnaast kent de wet een zorgplichtbepaling voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.

Eind januari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (AMvB artikel 75) van kracht. Er zijn 3 beschermingscategorieën:

1. tabel 1. algemeen beschermde soorten;
2. tabel 2. beschermde soorten;
3. tabel 3. streng beschermde soorten.

Vogels zijn met name beschermd in het broedseizoen. Er is echter een lijst uit 2009 met vogelsoorten waarvan de nesten het hele jaar door zijn beschermd. Daarin is ook een lijst met vogelsoorten opgenomen die alleen jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen, de categorie 5-soorten.

Provinciaal beleid: Gelders Natuurnetwerk (Ecologische Hoofdstructuur)

Gelderland streeft naar het veiligstellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur. Gelderland wil dit bereiken door de bestaande natuur in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) te beschermen en de samenhang te versterken door het uitbreiden van natuurgebieden in de GNN en het aanleggen van verbindingzones in de Groene Ontwikkelingszone (GO). Het GNN bestaat enerzijds uit alle gebieden met een natuurbescherming binnen de voormalige Gelderse EHS en anderzijds uit het zoekgebied van 7.300 hectare voor 5.300 hectare nieuwe natuur. Het beleid met betrekking tot de GNN is ten eerste gericht op de bescherming en het herstel van de aanwezige natuurwaarden, ten tweede op de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden.

Uitbreiding van bestaande functies is mogelijk indien deze wordt gecombineerd met de ontwikkeling van een compensatielocatie, zodat de kernkwaliteiten per saldo verbeteren. De saldobenadering is gericht op het compenseren van de verloren gegane oppervlakte natuur plus de compensatietoeslag en de versterking van de ecologische samenhang tussen de natuurgebieden. De effecten van het plan op de overige kernkwaliteiten worden in hun onderlinge samenhang beoordeeld. Deze benadering is alleen toepasbaar indien:

- de combinatie van bestemmingswijzigingen binnen één ruimtelijk plan wordt vastgelegd dan wel in één of meer onderling samenhangende, gelijktijdig vast te stellen plannen;
- juridisch bindende afspraken zijn gemaakt.

Wanneer significante aantasting niet bij voorbaat is uit te sluiten moeten de effecten van een ontwikkeling op de kernkwaliteiten, oppervlakte of samenhang van het GNN onderzocht worden. Een ontwikkeling kan een significante aantasting van de kernkwaliteiten tot gevolg hebben, indien deze leidt tot:

1. een vermindering van areaal, samenhang en kwaliteit van bestaande natuur-, bos- en landschapselementen (o.a. heggen, houtwallen, bosjes, poelen en solitaire bomen) en gebieden die aangewezen zijn voor nieuwe natuur;
2. een vermindering van de uitwisselingsmogelijkheden voor planten en dieren tussen de verschillende leefgebieden in delen van het GNN;
3. een vermindering van de kwaliteit van het leefgebied van alle soorten waarvoor conform de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing is vereist en als zodanig worden genoemd in de AMvB Vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet;
4. een vermindering van het areaal van de grote natuurlijke eenheden (aaneengeslotenheid);
5. een belemmering voor het verloop van natuurlijke processen in grote eenheden;
6. een verstoring van de natuurlijke morfologie, waterkwaliteit, watervoering en verbondenheid met het landschap van water met een natuurbestemming;

7. een verandering van de grond- en oppervlaktewateromstandigheden (kwaliteit en kwantiteit) die de voor de natuurdoeltypen gewenste grond- en oppervlaktewatersituatie (verder) aantasten;
8. een verhoging van de niet gebiedseigen geluidsbelasting;
9. een toename van de verstoring door licht. Dat betekent dat het plaatsen van nieuwe lichtbronnen zoveel mogelijk voorkomen moet worden en de uitstraling naar de omgeving zo veel mogelijk moet worden beperkt.

Bij de beoordeling van de effecten op de kernkwaliteiten in het GNN is het steeds van belang dat oppervlakte en ecologische samenhang niet worden aangetast dan wel substantieel worden versterkt.

Boswet

De Boswet is van toepassing op alle bossen en houtopstanden groter dan 10 are of - in geval van rijbeplantingen - meer dan twintig bomen, die gelegen zijn buiten de zogenaamde 'bebouwde kom Boswet'. De Boswet verplicht om de grond waarop het bos of de bomen hebben gestaan binnen drie jaar opnieuw in te planten.

Compensatie

De uitgangspunten uit het Groenplan dienen als randvoorwaarde voor herontwikkeling. Dit betekent dat het bestaande groen zoveel mogelijk behouden blijft, zo zuinig mogelijk wordt omgegaan met bestaande en potentiële kwaliteiten, op kansrijke plekken groen wordt aangeplant, en versnippering wordt voorkomen.

Groenplan Arnhem 2004 - 2007 / 2015

Met het groenplan 2004-2007/2015 streeft de gemeente Arnhem ernaar om de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het groen, door versterking en zonering, optimaal tot hun recht te laten komen, waarbij voldoende ruimte voor gebruikswens moet zijn. De ontwikkelingsinitiatieven en het beheer in en om de stad worden afgestemd op dat streefbeeld.

De uitgangspunten uit het Groenplan dienen als randvoorwaarde voor herontwikkeling. Dit betekent dat het bestaande groen zoveel mogelijk behouden blijft, zo zuinig mogelijk wordt omgegaan met bestaande en potentiële kwaliteiten, op kansrijke plekken groen wordt aangeplant, en versnippering wordt voorkomen. Het oppervlakte groen en de bomen moeten dus eerst geïnventariseerd worden. In het bestemmingsplan is een groenbalans opgenomen, waarin is aangegeven hoe de groencompensatieregels zijn toegepast.

Vanuit ecologisch perspectief vormen gebieds- en soortbescherming het basisdoel.

Achterliggende ambitie is een versterking en verdere ontwikkeling tot een zo volledig mogelijk ecosysteem van kenmerkende Arnhemse natuur. Deze komt tot uitdrukking in de verscheidenheid aan planten en dieren in een samenhangend netwerk. Andere punten zijn:

- Alleen inzetten op natuur daar waar deze kansrijk is, waarbij cultureel en natuurlijk beeld en gebruik op elkaar afgestemd zijn;
- Barrières van de stedelijke druk opheffen of zoneren.

Er worden 5 samenhangende natuurdoeltypen geformuleerd: Natuurkernen, Natuurzones en stapstenen, Natuurlijke groenzones, Overig groen en De Stenen stad. Aan de natuurdoeltypen zijn doelsoorten gekoppeld.

3.5.6 Water

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2009-2015. Dit is vanaf 22 december 2009 van kracht. Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de planperiode tot 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. De bescherming tegen overstromingen vindt niet alleen meer plaats via preventie (de waterkering zelf) maar ook door de ruimtelijke planning en de krampenbeheersing: het principe van meerlaagse veiligheid.

Daarnaast hebben Rijk, provincies, gemeente, waterschappen, en drinkwaterbedrijven afgesproken om gezamenlijk maatregelen te nemen voor een doelmatiger waterbeheer; het Bestuursakkoord Water (d.d. april 2011). De inzet ligt bij mooi, veilig, schoon, gezond en duurzaam beheer van watersysteem en waterketen. De kwaliteit moet omhoog tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is water in 3 nationale belangen terug te vinden. Daarbij gaat het om de bescherming van de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit, de bescherming en verbetering van de waterkwaliteit, een goede zoetwatervoorziening en voldoende ruimte voor waterveiligheid. Nieuw is de aandacht voor klimaatbestendige (her)ontwikkelingen, waarin water een belangrijk aspect is.

In de Waterwet (22 december 2009) zijn ondermeer de gemeentelijke watertaken opgenomen: de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht.

Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau is het waterbeheer vastgelegd in de Omgevingsvisie. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Beleid waterschap en gemeente

Het stedelijk waterbeheer in Arnhem-Noord is overgedragen aan het Waterschap Rijn en IJssel waardoor de gemeente Arnhem rekening dient te houden met het vigerende beleid van het waterschap. Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is het vastgestelde Waterbeheerplan (2010-2015) en de Keur en legger van het waterschap.

Het waterbeleid van de gemeente Arnhem is vastgelegd in de volgende beleidsplannen.

- Gemeentelijk RioleringsPlan (2009-2013), vastgesteld op 26 mei 2008; dit plan richt zich op een verbetering van de kwaliteit van het rioleringsstelsel, op de vermindering van de vuiluitworp naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater, op het voorkomen van overlast en op het vasthouden van schoon hemelwater in stedelijk gebied.
- Waterplan Arnhem (2009-2015).
Door de gemeente Arnhem en haar waterpartners is dit TweedeWaterplan Arnhem opgesteld. De gemeenteraad heeft op 19 oktober 2009 het waterplan vastgesteld. Op 26 februari 2010 hebben gemeente en de beide waterschappen de intentieovereenkomst ondertekend. Het waterplan is gebaseerd op 4 hoofddoelstellingen:
 1. Arnhem aantrekkelijke waterstad;
 2. Klimaatbestendig watersysteem en waterketen;
 3. Goede kwaliteit water en waterbodem;
 4. Bewustwording.

Resumé

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer. Dit betekent dat:

- negatieve verstoring van de grondwaterstanden en -stromingen niet toegestaan zijn om

grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen;

- maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van (grond)watervervuiling. bij nieuwbouw het regenwater binnen het plangebied afgekoppeld moet worden van de riolering en worden verwerkt op eigen terrein;
- voldoende oppervlaktewater aanwezig is en op de goede locatie. het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt;
- het gebruik van uitloogbare materialen en chemische bestrijdingsmiddelen niet is toegestaan.

3.5.7 Bodem

Voor deze ontwikkellocatie is getoetst of de bodemkwaliteit (inclusief grondwater) de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen toelaat. Ook is getoetst of een eventuele bodemverontreiniging gevolgen heeft voor de financiële uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Als toetskader wordt gebruik gemaakt van de volgende bodemregelgeving:

- Wet Bodembescherming (Wbb, 1 januari 2006, gewijzigd 1 oktober 2008, 1 april 2009 en 2013);
- Beleidsnota bodem, Provincie Gelderland, gemeente Arnhem en gemeente Nijmegen, december 2012;
- Besluit Bodemkwaliteit (2008);
- Nota Bodembeheer, vastgesteld september 2011.

3.5.8 Cultuurhistorie en archeologie

Rijksbeleid

Monumentenwet

Cultuurhistorische objecten die zeldzaam of schaars zijn en die voor mensen in hoge mate het beeld van Nederland bepalen, worden aangewezen als monumenten. In de Monumentenwet 1988 is vastgelegd hoe monumenten van bouwkunst en archeologie en stads- en dorpsgezichten moeten worden beschermd. De Monumentenwet 1988 is het belangrijkste instrument voor de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed in Nederland.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Cultuurhistorie moet op basis van het Bro (art 3.1.6) goed in bestemmingsplannen verankerd worden. Dit behelst niet alleen een beschrijving van de aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden, maar ook een waardering ervan en een advies over toekomstige omgang ermee, gelet op de ruimtelijke opgave die in het bestemmingsplan aan de orde is. Aangegeven moet worden hoe met de cultuurhistorische waarden rekening is gehouden in het bestemmingsplan.

Verdrag van Valletta en de Wet op de archeologische monumentenzorg

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). In 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, dit verdrag. De belangrijkste uitgangspunten van het verdrag zijn:

- archeologische waarden dienen zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaard te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- vroeg in de ruimtelijke ordening dient al rekening gehouden te worden met archeologie;
- bodemverstoorders betalen het archeologisch (voor)onderzoek wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

In 2007 is het verdrag vertaald in de Monumentenwet 1988.

Provinciaal beleid

Programma 'Gelderland Cultuurprovincie'

In 2012 is het Programmaplan voor Cultuur en Erfgoed 2013-2016 vastgesteld. De visie die hieraan ten grondslag ligt, is dat cultuur en erfgoed een wezenlijke bijdrage leveren aan de Gelderse samenleving. Cultuur en erfgoed zijn bouwstenen voor een goede economische en maatschappelijke ontwikkeling en bepalen mede de identiteit van Gelderland. Bij erfgoed gaat het om het duurzaam benutten van monumenten, archeologie en landschap. Enkele thema's die in het programma aan de orde komen,

zijn: het vergroten van de zichtbaarheid en beleefbaarheid van erfgoed; het bevorderen van kennis en vakmanschap; het stimuleren van herbestemming en het investeren in buitenplaatsen en militaire linies.

Gemeentelijk beleid

Erfgoednota 'Panorama Arnhem'

In de Erfgoednota 'Panorama Arnhem' wordt het accent verschoven van 'behoud door bescherming' naar 'behoud door ontwikkeling'. We gaan er vanuit dat de cultuurhistorie zo op een vroeg moment een actieve rol gaat spelen in veranderingsprocessen en ontwerpkeuzen. Het stadsbeeld van Arnhem verandert in hoog tempo. Het erfgoedbeleid wil de cultuurhistorische factor een zichtbare en samenhangende rol geven in deze stedelijke ontwikkelingen. Cultuurhistorie wordt ingezet als ontwikkelingskans en niet als belemmering.

Streven is om bij planontwikkelingen zo vroeg mogelijk onze kennis van de Arnhemse cultuurhistorie in te brengen. De kennis van het Arnhemse erfgoed moet goed toegankelijk zijn. Hiertoe worden nieuwe instrumenten ontwikkeld. De erfgoedkaart biedt een overzicht van alle cultuurhistorische elementen en structuren binnen de gemeente Arnhem. Daarnaast blijft het zichtbaar maken van de bouw- en ontwikkelgeschiedenis van onze stad uitgangspunt. De cultuurhistorische dimensie van de stad moet, waar mogelijk, worden versterkt en beleefbaar gemaakt.

Om de doelstellingen van het erfgoedbeleid te realiseren zetten we een aantal strategieën in:

- Behouden door ontwikkelen
- Behouden door beschermen
- Adviseren, stimuleren en verleiden
- Kennis verwerven en verspreiden

Archeologische verwachtingenkaart

Archeologie is een integraal onderdeel van het erfgoedbeleid en als zodanig opgenomen in de erfgoednota. In de nota wordt voortgeborduurd op de uitgangspunten van het Verdrag van Malta. Behoud van archeologische waarden is het uitgangspunt en als dat niet mogelijk is, volgt veiligstelling door archeologisch onderzoek. Om permanente aandacht voor deze vorm van erfgoed te krijgen, is ingezet op constante voorlichting en educatie. Sinds 2008 beschikt de gemeente over een archeologische verwachtingenkaart voor heel Arnhem. De verwachtingenkaart geeft al in een vroeg stadium van planvorming globaal inzicht in de mate waarin archeologische resten in een gebied aangetroffen kunnen worden.

Conform de Erfgoedverordening geldt dat archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden als grondroerende werkzaamheden:

- in archeologisch waardevolle gebieden (buiten monumenten) dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 30 m²;
- in gebieden met een hoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 200 m²;
- in gebieden met een middelhoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 500 m²;
- in gebieden met een lage archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 2.000 m².

Voor archeologisch waardevolle gebieden zijnde beschermde gemeentelijke of rijksmonumenten, geldt maatwerk. Voor rijksmonumenten beslist de Minister van OC&W. Gebieden die reeds onderzocht zijn en/of zijn vrijgegeven, zijn vrijgesteld van onderzoek. Aan het archeologische beleid dat in de verordening is verankerd, ligt de archeologische maatregelenkaart als basis.

Structuurvisie

De Structuurvisie Arnhem (2011) biedt een strategisch kader voor ruimtelijke planning op stedelijk niveau voor de lange termijn. Uitgangspunt is het voortbouwen op de karakteristieken van de historisch gegroeide stad. In de cultuurhistorische hoofdstructuur zijn de ruimtelijke, historische elementen weergegeven, die essentieel zijn voor Arnhem als geheel. Per landschappelijke karakteristiek zijn de ambities weergegeven. Vervolgens is een selectie gemaakt van die cultuurhistorische belangen en structuren die kansen bieden bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in de stad: de 'Cultuurhistorische

Kansenkaart'. De rijkdom van de Arnhemse cultuurhistorie is kader en inspiratiebron bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

3.5.9 Energie

Rijksbeleid

Per 1 januari 2011 is de Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) voor nieuwbouw en grootschalige renovatie aangescherpt tot 0,6 (Bouwbesluit is onderdeel van Rijksbeleid). Verwachting is dat deze voor nieuwbouw per 2015 0,4 wordt en per 2020 nul. Dit laatste betekent energieneutrale gebouwen.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke beleid op het gebied van Energie en Duurzaamheid in ontwikkelingen is vastgelegd in het Programmaplan Arnhem Energiestad 2011-2014 en in de Structuurvisie 2020-2040 (31 mei 2011, respectievelijk 10 december 2012 door de gemeenteraad van Arnhem vastgesteld). Bij gebiedsontwikkelingen van meer dan 50 woningequivalenten moet de initiatiefnemer een energievisie opstellen. Met behulp van een energievisie kan een geschikte combinatie van energieconcepten gekozen worden. Uitgangspunt van de visie is een Energieprestatie op Locatie (EPL) van 8 met zicht op verdere verduurzaming. Voor duurzaam bouwen hanteert Arnhem de volgende ambities, gebaseerd op de 'Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Gebouw', waarbij de score 8 voor energie ongeveer overeenkomt met een EPL van 8: - Energie 8, - Milieu 7, - Gezondheid 7, - Gebruikswaarde 7,5, - Toekomstwaarde 7.

De gemeente Arnhem heeft als doel bovenstaande streefwaarden voor gemeentelijke bouwwerken, gedurende de programmaperiode, bij planvorming in 100% te halen. Marktpartijen worden gestimuleerd en gefaciliteerd met als doel deze streefwaarden te bereiken.

3.6 Sport-, recreatie- en spelen beleid

De Sportvisie (2011-2021)

Op 19 december 2011 heeft de gemeenteraad 'De Sportvisie' 2011-2021 vastgesteld. De nieuwe sportvisie is opgesteld om onder andere in te spelen op belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing (meer aandacht voor bewegen en een andere manier van sporten), ander type sporter, andere sportbehoefte, overgewicht jeugd, ander type vrijwilligers en de kandidatuur Olympische Spelen 2028 en Nederland Sportland 2016.

De ambitie van het nieuwe sportbeleid is: 75% van de Arnhemmers sport of beweegt in 2016. Hoewel bepaalde groepen in Arnhem intensief sporten, ligt de gemiddelde sportdeelname (in 2012 64%) van de Arnhemse bevolking net iets onder het gemiddelde van andere grote steden. Ruim 35% van de Arnhemmers sport/ beweegt niet of zeer weinig. Lagere percentages sporters/bewegers vindt men vooral onder gehandicapten, jongeren van 12 tot 18 jaar, 25 t/m 34-jarigen, 65-plussers en mensen met een lage sociaal economische status. Deze mensen moeten extra worden geactiveerd om te gaan bewegen en sporten.

De uitgangspunten van 'De Sportvisie' zijn:

- Meer samenwerking tussen onderwijs, welzijn, zorg, veiligheid, wijk, corporaties, commerciële sportaanbieders en verenigingen. Verenigingen die hierin een voortrekkersrol (willen) spelen, maatschappelijk verantwoord bezig willen zijn, worden door middel van subsidies die in de tarieven worden verrekend gefaciliteerd.
- Succes van 'Meedoen Alle Jeugd door Sport' (MAJdS) voortzetten en structureel inbedden bij verenigingen.
- Stimuleren van vernieuwende initiatieven en van het activeren van 'moeilijke' doelgroepen.
- Investeren voor jeugd op het huidige niveau houden.
- Meer investeren in bewegen en sporten in de openbare ruimte: flexibel, passend bij verschillende doelgroepen.
- Inventarisatie van alle beweeg- en sportinitiatieven, projecten, acties in de wijken: betere afstemming, strakke regie, keuzes maken (ook iets niet doen).

- Samenwerking verstevigen tussen de gemeente, CTO Papendal Arnhem en het NOC*NSF.
- Keuze maken voor drie tot vijf Arnhemse kernsporten (incl. G-sport). De betreffende sportbonden uitnodigen om een meerjarig plan 'verbinding breedtesport- talentontwikkeling/topsport' (aangevuld met G-sport) op te stellen.
- Het financieren van een dienstenpakket voor ambitieuze sporters en verenigingen binnen de kernsporten.
- Topsportevenementen steviger verankeren in het beleid voor evenementen en citymarketing.

Een goede sportinfrastructuur is een harde voorwaarde om de beleidsdoelen voor sport en bewegen te realiseren. Hoewel er afgelopen jaren flink geïnvesteerd is in kunstgrasvelden voor buitensporten, in nieuwe sportaccommodaties en in multifunctionele centra, blijven er binnen de Arnhemse sport nog veel wensen over voor de sportaccommodaties. Om uiteindelijk te kunnen bepalen wat er wordt gedaan voor en met sportaccommodaties moet er een kader worden vastgesteld waarbinnen keuzes gemaakt kunnen worden. 'De Sportvisie' biedt dit kader. De gemeente Arnhem wil een nieuwe sportkoers gaan varen en onder andere met behulp van tarieven en subsidies zal worden gestuurd op gewenste ontwikkelingen.

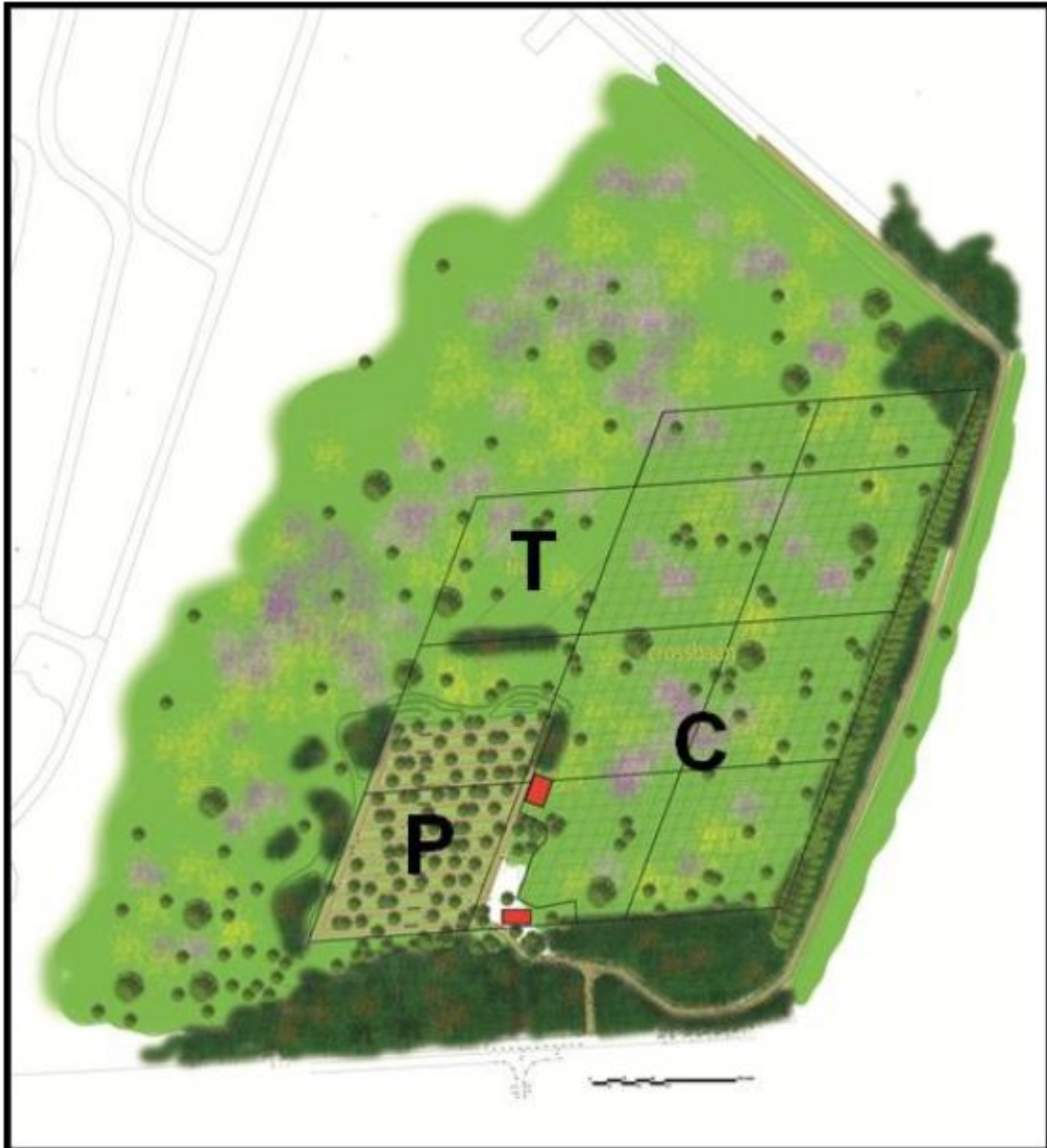
Hoofdstuk 4 Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkeling

4.1 Ruimtelijke opzet

MAC Harskamp en MC Arnhem zullen gezamenlijk gebruik maken van het nieuwe motorcrossterrein. Het gezamenlijke ledental bestaat uit 400 personen. Tijdens wedstrijden zal er ook publiek aanwezig zijn. Het gaat daarbij om maximaal 600 personen. Rijders, verzorgers en publiek kunnen parkeren op de half verharde parkeerplaats (circa 400 parkeerplaatsen voor personenauto's).

Er wordt een motorcrossterrein gerealiseerd van maximaal 10 hectare. Op het motorcrossterrein worden de volgende voorzieningen gerealiseerd:

- Crossparcours met geïntegreerde jeugdbaan (7 hectare). De crossbaan zelf heeft een oppervlakte van ongeveer 1.900 meter
- Trialcircuit met minibaan (ongeveer 1 hectare);
- Parkeerplaats (1 hectare);
- Rennerskwartier (0,5 hectare);
- Clubgebouw (tevens jurygebouw) met kantine en sanitair (260 m²);
- Bergruimte voor onderhoudsmateriaal (200 m²) en overdekte wasplaats.



Figuur 4.1: impressie van de inrichting van het terrein

P: Parkeerplaats

C: Crossparcours

T: Trailcircuit

Het terrein wordt niet verlicht en er wordt na zonsondergang niet gecrost. Er zal geen luidsprekerinstallatie aanwezig zijn. Het clubgebouw wordt door publiek en rijders alleen gebruikt tijdens de vastgestelde openingstijden van het terrein en sluit een half uur hierna. Daarnaast wordt het clubgebouw ook gebruikt voor bestuursactiviteiten (vergaderingen e.d.) en voor verenigingsactiviteiten (bijvoorbeeld een feestavond). Op het terrein kan worden gecrost en getraild. Trail is een behendigheidssport. Motoren maken tijdens trails minder lawaai en stoten minder uitlaatgassen uit dan tijdens crosswedstrijden.

De reguliere activiteit op het terrein is trainen gedurende de vastgestelde openingstijden. Het nieuwe motorcrossterrein zal drie dagdelen per week voor trainingen in gebruik zijn:

- woensdag van 13.00 uur tot 17.00 uur;
- zaterdag van 13.00 uur tot 17.00 uur;
- zondag van 09.00 uur tot 13.00 uur.

Daarnaast wordt er bij voldoende daglicht (in principe gedurende de zomertijd) op woensdagavonden tot

21.00 uur getraind met gemiddeld 35 motoren. In de praktijk betekent dit dat circa 26 weken per jaar gedurende 3 uren 35 motoren extra op het circuit rijden. Concreet betekent dit dat op jaarbasis maximaal 702 uren op het circuit wordt getraind. Binnen het totaal van 702 uur per jaar is het mogelijk dat er maximaal achttmaal per jaar van trainingsdag gewisseld wordt.

Daarnaast vinden er gedurende 10 dagen per jaar wedstrijden plaats, waarbij 7 uren per dag effectief met maximaal 40 crossmotoren op het circuit wordt gereden. Het aantal crossrijders dat tegelijkertijd in de baan actief is bedraagt gemiddeld 35 tijdens trainingen en 40 tijdens wedstrijden. Op het trailcircuit zijn 17 trailrijders aanwezig en 20 tijdens wedstrijden (niet gelijktijdig).

De bouw van een clubgebouw op het terrein is een sterke wens vanuit de clubs. Op de huidige locaties wordt een dergelijk onderkomen gemist. Het clubgebouw zal gebruikt worden tijdens trainingen en wedstrijden. Het terrein en vooral de gebouwen worden landschappelijk ingepast. Het clubgebouw wordt voorzien van zonnepanelen. Uitgangspunt bij het ontwerp was om het bestaande situatie (open karakter, reliëf en beplanting) zoveel mogelijk te respecteren. Aan de oostzijde van het gebied ligt tussen de beoogde crossbaan en de fietsroute een bosbeplanting. Deze geeft een goede visuele afscherming en zal behouden blijven. Ook langs de Koningsweg wordt een brede groenstrook gehandhaafd. Langs het parkeerterrein zal een kleine wal worden aangelegd om de auto's vanaf de slenk aan het zicht te onttrekken. Het aanbrengen van een (natuurlijke) wal rond het motorcrossterrein is niet aan de orde. De akoestische situatie van de rijksweg A50 is ter plaatse namelijk al maatgevend.

4.2 Verkeer en parkeren

Voor een trainingsdagdeel doen gemiddeld 35 lichte motorvoertuigen het circuit aan, 70 verkeersbewegingen. Er zijn 3 trainingen per week en gedurende de zomertijd is er 1 extra training per week in de avondperiode (voor ten hoogste 26 weken). Tijdens de 10 wedstrijddagen zijn er gemiddeld 400 lichte motorvoertuigen van bezoekers en deelnemers die het circuit aandoen. Er vinden dan 800 verkeersbewegingen plaats. Het overgrote deel van deze voertuigen komt via de A50 naar het circuit. De A50 ligt op een afstand van circa 500 meter van het circuit. Voor de A50 wordt gesteld dat de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het motorcrossterrein, voor zover deze al zijn opgenomen in het beeld van autonome groei van de A50, volledig verwaarloosbaar zijn ten opzichte van het bestaande verkeersaanbod van ruim 85.000 motorvoertuigen per etmaal (jaargemiddeld). De verwachting bestaat dat de ontwikkeling van het motorcrossterrein geen belemmering vormt voor de provinciale Trajectverkenning 2017 over de afwaardering van de N311 (Koningsweg).

Het parkeerterrein is zodanig gesitueerd dat nauwelijks bomen hoeven te worden gekapt. Voor het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van 400 plaatsen voor auto's. In de praktijk komen de rijders met een auto of camper met aanhangwagen voor het vervoer van de motor(en). Voor het parkeren hiervan zijn minimaal drie normale parkeerplaatsen nodig. Er is gekozen voor langsparkeren in verband met het soort voertuigen (veelal campers met aanhangwagens voor het vervoer van de motoren). Ook auto's van bezoekers kunnen langsparkeren. Het aantal parkeerplaatsen is bepaald aan de hand van bezoekers tijdens wedstrijden op de huidige crossterreinen. Bij belangrijke wedstrijden zal voor extra parkeerbehoefte moeten worden uitgeweken naar het nabijgelegen kazerneterrein. Dit parkeerterrein ligt op geringe afstand van het crossterrein, zodat vervoer van en naar dit parkeerterrein niet nodig is. Met Defensie zijn hierover afspraken gemaakt.

Het terrein is goed bereikbaar vanaf de Koningsweg. Het terrein is licht glooiend en de overvloedige grond zal als grondwal worden gebruikt om het parkeerterrein aan het zicht te onttrekken aan de zijde van de slenk. De wal zal worden beplant met gebiedseigen beplanting.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de beperkingen gegeven die van belang kunnen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. De op de kaart aangegeven contouren en straalpaden kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van bepaalde locaties. Het is echter ook mogelijk dat oplossingen worden gevonden door ter plaatse maatregelen te treffen of randvoorwaarden op te nemen in milieuvergunningen. De contouren hebben dus met name een signalerende functie voor eventuele nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

5.2 Milieu- en omgevingsaspecten

5.2.1 Geluid

Door Peutz is akoestisch onderzoek uitgevoerd¹. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Er rijden maximaal 40 motorrijders gelijktijdig in de baan gedurende maximaal 8 uur per dag in de dagperiode (gedefinieerd van 07.00 - 19.00 uur). Dit is representatief voor een wedstrijddag en maatgevend voor de beoordeling in de dagperiode.
- Op woensdag wordt, voor zover de daglichtsituatie dit toelaat (circa 26 keer per jaar gedurende de zomertijd), in de avondperiode (gedefinieerd van 19.00 - 23.00 uur) met maximaal 40 rijders gedurende 2 uur (van 19.00 - 21.00 uur) gereden. Dit is representatief voor een trainingsavond.
- Op woensdagmiddag, zaterdagmiddag en zondagochtend wordt, voor zover er geen wedstrijden plaatsvinden, gedurende 4 uur een trainingssessie met maximaal 40 rijders gehouden. De trainingssessie op woensdagmiddag is een extra sessie ten opzichte van de bestaande situatie en kan ten hoogste 26 weken per jaar 5 uur in beslag nemen, waarbij deze doorloopt in de bovengenoemde avondsessie. Hoewel deze bedrijfssituaties niet maatgevend zijn voor de beoordeling zijn ze voor de volledigheid toch beschouwd.
- Er is een gemiddelde equivalente bronsterkte (LWR) van 118 dB(A) gehanteerd voor alle op de crossbaan in bedrijf zijnde motoren, wat een representatief maximum is voor alle klassen. Voor het ingevoerde spectrum is uitgegaan van de akoestisch maatgevende situatie van een manche of trainingssessie met 100% viertaktmotoren². Deze motoren hebben de grootste invloed op de lagere frequenties (tot en met 250 Hz) en in het algemeen tevens een iets hogere totale A-gewogen geluidemissie. Tweetaktmotoren hebben rond de ontstekingsfrequentie (gemiddeld circa 500 Hz) weliswaar een iets hogere geluidemissie, doch het geluidsspectrum is breedbandig gezien minder relevant dan dat van viertaktmotoren. Tevens blijkt overigens uit onderzoek dat ook gedurende wedstrijden of trainingssessies met uitsluitend tweetaktmotoren de tonaaltoeslag niet langer van toepassing is³.
- De maximale bronsterkte (relevant voor de optredende piekniveaus; meterstand 'fast') per crossmotor bedraagt 128 dB(A)⁴ per motor.
- De precieze circuitvorm is thans nog niet bekend, zodat vooralsnog is uitgegaan van een min of meer gelijkmatige verdeling van de geluidbronnen over het geplande motorcrossterrein. Op grotere afstand van het circuit is de invloed van de circuitvorm op de geluidbelasting in de omgeving overigens vrijwel nihil. Tevens zijn in het rekenmodel geen springheuvels in het circuit opgenomen. Bij crossactiviteiten kan het voorkomen dat een motor loskomt van de grond op een springheuvel. Echter, een springheuvel leidt niet tot extra geluidemissie, omdat alleen vóór het springen en na het landen weer gas wordt gegeven. Na het loskomen wordt geen gas gegeven, en wordt er dus geen relevante geluidemissie bij het 'zweven' in de lucht veroorzaakt.
- Verder wordt een trialcircuit aangelegd met een bezettingsgraad van maximaal 20 motoren tijdens trainingsdagen (circa de helft van de bezettingsgraad van het normale circuit). De geluidemissie van een trialmotor is verwaarloosbaar ten opzichte van de geluidemissie van een crossmotor. Trialmotoren zijn niet nader beschouwd bij de vaststelling van de geluidemissieniveaus in de omgeving.
- De verkeersaantrekkende werking van het toekomstige circuit is buiten beschouwing gelaten. Deze

behoeft conform jurisprudentie geen toetsing aan de grenswaarde op de zonegrens en aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels van binnen de geluidzone gelegen woningen. In het kader van de effectbeoordeling van het geluid ten gevolge van het circuit op Natura 2000-gebieden dient in principe wel rekening met de verkeer aantrekkende werking van de circuits gehouden te worden. Op voorhand is echter al duidelijk dat de geluidemissie van motorvoertuigen, die tijdens trainingen en wedstrijden het circuit aan doen, volledig verwaarloosbaar is ten opzichte van de geluidemissie van de crossmotoren.

Teneinde de geluidssituatie in de omgeving inzichtelijk te maken is de representatieve bedrijfssituatie voor trainings- en wedstrijddagen bepaald en is de geluidbelasting op de grens van de geluidzone van het bestaande circuit van MCA berekend. Tevens is de 50 dB(A)-etmaalwaardecontour bepaald voor de representatieve bedrijfssituatie. Op basis van deze geluidcontour kan de geluidzone van het bestaande circuit worden gewijzigd naar een geluidzone voor het nieuwe circuit.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het nieuwe circuit in de representatieve bedrijfssituatie op de maatgevende zone-immissiepositie aan de zuidzijde van de huidige geluidzone ten hoogste 39 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt. Deze geluidbelasting treedt op tijdens trainingssessies op woensdagavonden.

De berekende 50 dB(A)-etmaalwaardecontour voor het nieuwe circuit past ruimschoots binnen de bestaande geluidzone van het huidige circuit. De conform artikel 41 van de Wgh te wijzigen geluidzone zal worden aangepast door middel van een bestemmingsplan-herziening of parapluperziening. De minimale zonegrens wordt bepaald door de ligging van de 50 dB(A)-etmaalwaardecontour ten gevolge van het nieuwe motorcrossterrein.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat de binnen de huidige zone gelegen saneringswoningen in de toekomstige situatie buiten de 50 dB(A)-etmaalwaardecontour en dus buiten de toekomstige geluidzone liggen. Hieruit volgt dat voor de woningen gelegen in de omgeving van het nieuwe circuit een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. Deze woningen behoeven in het kader van de beoordeling conform de Wet geluidhinder bovendien niet langer te worden beschouwd.

De maximale geluidniveaus bij deze woningen bedragen ruimschoots minder dan gebruikelijk te stellen grenswaarden uit de Handreiking van respectievelijk 70 en 65 dB(A) in de dag- en avondperiode.

Voor de rekenresultaten wordt verwezen naar het rapport van Peutz, nr. FA 18888-3-RA d.d. 23 april 2015.

5.2.2 Luchtkwaliteit

Door Peutz is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Rapport Peutz d.d. 16 augustus 2013, nr. FA 18888-2-RA, Nieuw Motorcrosscircuit te Arnhem (hoek A50 en Koningsweg)) luchtkwaliteit en de omgeving). Het luchtkwaliteitsonderzoek is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

Het nieuwe motorcrossterrein wordt hoofdzakelijk gebruikt voor motorcrosstrainingen en recreatief rijden gedurende drie dagdelen per week. Maximaal 40 motoren kunnen gelijktijdig gebruik maken van de baan. Op de trainingsdagdelen (woensdagmiddag, zaterdagmiddag en zondagochtend) rijden er gemiddeld 35 motoren in de baan. Aanvullend rijden er gedurende de zomerperiode wanneer de daglichtsituatie dit toelaat op woensdagavonden tussen 17.00 en 21.00 uur gemiddeld 35 motoren in de baan. In principe gebeurt dit gedurende de zomertijd. Daarnaast zijn er 10 wedstrijddagen, waarop jaargemiddeld gedurende effectief 7 uur per dag met het maximum van 40 rijders in de baan wordt gereden. Tevens wordt een trialcircuit aangelegd met een bezettingsgraad van 15 tot 20 motoren (voornamelijk tijdens trainingsdagen). In de praktijk betekent dit een bezettingsgraad van circa 50% van de bezettingsgraad van het normale circuit.

De uitgangspunten voor de NO_x-emissie van een trialmotor zijn dezelfde als voor de bestaande situatie bij MCA. Mogelijk relevante activiteiten voor de emissie van PM₁₀ en NO₂ vanaf het nieuwe motorcrosscircuit zijn de volgende:

- het rijden van crossmotoren op het crosscircuit;
- het rijden van trialmotoren op het trialcircuit;
- verkeersbewegingen van deelnemers en bezoekers.

Emissies ten gevolge van het rijden met crossmotoren

In het onderzoek is ten aanzien van PM₁₀- en NO_x-emissiegegevens voor het rijden met crossmotoren uitgegaan van het TNO-rapport "Emissiefactoren verkeer over onverharde wegen, Grensmaasplan", betreffende verkeer over onverharde wegen. In dit rapport is een emissiefactor voor fijnstof ten gevolge van rijden door quads afgeleid. Voor het nieuwe motorcrossterrein wordt voor crossmotoren dezelfde emissiefactor voor fijnstof gebruikt. Dit zal echter een overschatting geven aangezien een quad vier wielen heeft en crossmotoren twee waardoor de opwerveling van fijnstof bij quads in het algemeen hoger zal zijn dan bij crossmotoren. Voor de emissie van fijn stof door het rijden van crossmotoren op een onverharde baan is uitgegaan dat 100% van de tijd gereden wordt op een droge baan. Dit geeft eveneens een overschatting van de emissies aan fijn stof aangezien ook een deel van de tijd zal worden gereden op een vochtige baan, waardoor minder fijn stof emissie optreedt. Hiertegenover staat dat gedurende langere droge periodes ook enige emissie van fijnstof op kan treden door verwaaiing van zand. Deze mogelijke toename van de emissie ten gevolge van verwaaiing is in elk geval niet hoger dan de in de vorige twee alinea's beschreven overschattingen van de PM₁₀-emissie. Aldus is voor de totale emissie van PM₁₀ vanaf het nieuwe motorcrosscircuit sprake van een 'worst case' situatie. Verder treedt emissie van PM₁₀ en NO_x op vanwege verbrandingsprocessen in de motoren.

Emissies ten gevolge van rijden met trialmotoren

Het aan te leggen trialcircuit heeft een bezettingsgraad (aantal motoren gelijktijdig op het circuit aanwezig) van gemiddeld 50% vergeleken met het normale crosscircuit (15 tot 20 trialmotoren). Voor de NO_x- en PM₁₀-emissie van een trialmotor is uitgegaan van 25% van de emissie van een crossmotor per tijdsduur. Een trialmotor rijdt immers slechts een beperkt deel van de tijd vol gas en draait de rest van de tijd stationair, terwijl een crossmotor juist het grootste deel van de tijd vol gas rijdt. Bovenstaande aanname leidt tot enige overschatting van de PM₁₀-emissie aangezien met een trialmotor vanwege het rijden over obstakels relatief minder fijnstof vanaf maaiveld zal worden opgeworpen. Gemakshalve is echter dit worst case uitgangspunt gehanteerd.

Emissies vanwege verkeersaantrekkende werking

Voor de totale emissie van NO_x en PM₁₀ ten gevolge van het nieuwe circuit dient tevens de emissie ten gevolge van (personen)wagens van bezoekers en deelnemers aan trainingen en wedstrijden te worden beschouwd. Deze emissie ten gevolge van de zogenaamde verkeersaantrekkende werking van het circuit bedraagt ruimschoots minder dan 1% van de totale jaarlijkse emissie en is in die zin niet relevant voor de uiteindelijk concentratie van luchtkwaliteit bepalende stoffen in de omgeving. In het navolgende wordt dit voor het getalsmatig onderbouwd. Jaarlijks doen op de 10 wedstrijddagen gemiddeld 400 lichte motorvoertuigen van bezoekers en deelnemers het circuit aan (800 bewegingen). Het overgrote deel van deze voertuigen komt via de A50 naar het circuit. Voor de A50 wordt gesteld dat de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het nieuwe circuit, voor zover deze al niet zijn opgenomen in het beeld van autonome groei van deze weg, volledig verwaarloosbaar zijn ten opzicht van het bestaande verkeersaanbod van ruim 85.000 motorvoertuigen per etmaal (jaargemiddeld). De afgelegde afstand vanaf de A50 naar het parkeerterrein bij het circuit bedraagt per voertuig circa 500 meter. Ook voor verkeer dat in westelijke richting via de Koningsweg het circuit aandoet wordt aangenomen dat dit op een afstand van 500 meter vanaf de ingang is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Uit de Excel-sheet '2013 emissiefactoren voor niet snelwegen' van het ministerie van I&M volgen de emissiefactoren voor lichte motorvoertuigen.

Tijdens een wedstrijddag wordt vanwege de extra drukte voor de Koningsweg uitgegaan van een één stap strengere snelheidstypering ('stad doorstromend c') in plaats van 'buitenweg d') voor de verkeersaantrekkende werking. Voor een trainingsdagdeel wordt uitgegaan van gemiddeld 35 lichte motorvoertuigen die het circuit aandoen (70 bewegingen). Er zijn 3 trainingen per week en gedurende de zomertijd is er 1 extra training per week in de avondperiode (voor maximaal 26 weken).

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat ten aanzien van de luchtkwaliteit bepalende stoffen PM₁₀

en NO₂ in het jaar 2013 ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Voor toekomstige jaren geldt dat er, door een verlaging van de achtergrondconcentraties, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit zodat eveneens aan de grenswaarden zal worden voldaan. De bovengenoemde stoffen vormen in Nederland de luchtkwaliteit bepalende stoffen. Voor de overige in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen stoffen geldt dat deze nagenoeg niet bij motorcrossactiviteiten worden geëmitteerd en bovendien geen probleem vormen in Nederland. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor deze stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Het aspect luchtkwaliteit levert daarom geen belemmering op voor het verplaatsen van de beide bestaande circuits naar de nieuwe locatie. Aangezien het hier een verplaatsing betreft zullen de concentraties van luchtkwaliteit bepalende stoffen ter plaatse van de twee bestaande circuits bovendien afnemen.

5.2.3 Hinder

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Richtafstandenlijsten

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

In het onderhavige plan wordt een motorcrosscircuit gerealiseerd. Conform de VNG publicatie hoort bij motorcrossterreinen (SBI-2008 931) een grootste richtafstand van 1.500 meter, afstand wordt bepaald door het aspect geluid. In paragraaf 5.2.1. (geluid) heeft er een toetsing plaatsgevonden aan de vigerende geluidzone. Conclusie is dat het verplaatste circuit inpasbaar is binnen de bestaande geluidzone.

5.2.4 Externe veiligheid

In het kader van de externe veiligheid is het van belang om een onderzoek uit te voeren naar de invloed van de in de nabijheid aanwezige inrichtingen en transportroutes in relatie tot de bestemmingsplanontwikkeling in het voorliggend plan. Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat de afstand tussen gevoelige bestemmingen en activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende blijft.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Het betreft de risico's die worden veroorzaakt door activiteiten binnen en buiten het plangebied, die relevant kunnen zijn voor het plangebied en de toetsing van deze risico's aan de normen voor externe veiligheid. Concreet gaat het om:

- risicoveroorzakende leidingen in en nabij het plangebied;
- andere risico-opleverende transportroutes/wegverkeer over water-, spoor- en/of autowegen;
- risicoveroorzakende inrichtingen zoals LPG-tankstations en bedrijven;

- luchthavens.

Het onderhavige plan maakt een motorcrosscircuit mogelijk. Het onderhavige plan bevat derhalve geen nieuwe gevoelige functies. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering.

5.2.5 Groen en ecologie

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van de EHS, die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening is vastgelegd. Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door het ruimtelijk plan kan namelijk het leefgebied van beschermde flora en fauna verloren gaan en kunnen beschermde natuurgebieden worden geschaad.

5.2.5.1 Natuurbeschermingswet 1998

Er is een passende beoordeling uitgevoerd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. De passende beoordeling is erop gericht om, op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het project of een andere handeling - die op zichzelf of in combinatie met andere activiteiten of plannen - de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied de Veluwe in gevaar kunnen brengen, te inventariseren.

Voor wat betreft inrichting en gebruik verschilt de situatie in 2000 nauwelijks van de huidige situatie. De heide was in 2000 minder vergrast. Er waren meer militaire activiteiten dan in 2012, maar alleen kleinschalige oefeningen met manschappen.

Om van het heideterrein een motorcrossterrein te maken zijn enkele ingrepen nodig. Het crossparcours bestaat uit zandbanen. Om deze aan te leggen dient eerst de vegetatie verwijderd te worden. Er zal vervolgens nieuw zand opgebracht worden. Het zand zal een schone grondverklaring hebben. Plaatselijk zal extra reliëf gecreëerd worden (heuvels). De precieze vorm van het parcours is nog niet bekend. De aanlegwerkzaamheden nemen ongeveer 6 maanden in beslag. In maximaal 1 jaar wordt het hele crossterrein inclusief bebouwing gerealiseerd. Werkzaamheden met potentieel versturende effecten op beschermde flora en fauna (lawaai, bouwlampen etc.) zullen buiten de kwetsbare periode (bijvoorbeeld het broedseizoen van vogels) plaatsvinden.

5.2.5.1.1 Habitattypen en typische soorten

Habitattypen

Voor de ligging van habitattypen is gebruik gemaakt van twee datasets:

1. Kaart habitattypen (2014) van de provincie Gelderland, behorende bij het concept-beheerplan Natura 2000-gebied Veluwe. Deze kaart is voor alle habitattypen in alle Natura 2000-gebieden in Nederland opgesteld voor Aeries in het kader van de PAS (20 november 2013), zie bijlage 1 (van de Passende Beoordeling);
2. Habitattypenkaart OT Arnhemse Heide 2010 en Vergrassingskaart OT Arnhemse Heide 2010 van Dienst Vastgoed Defensie, zie bijlage 2.

Droge heide

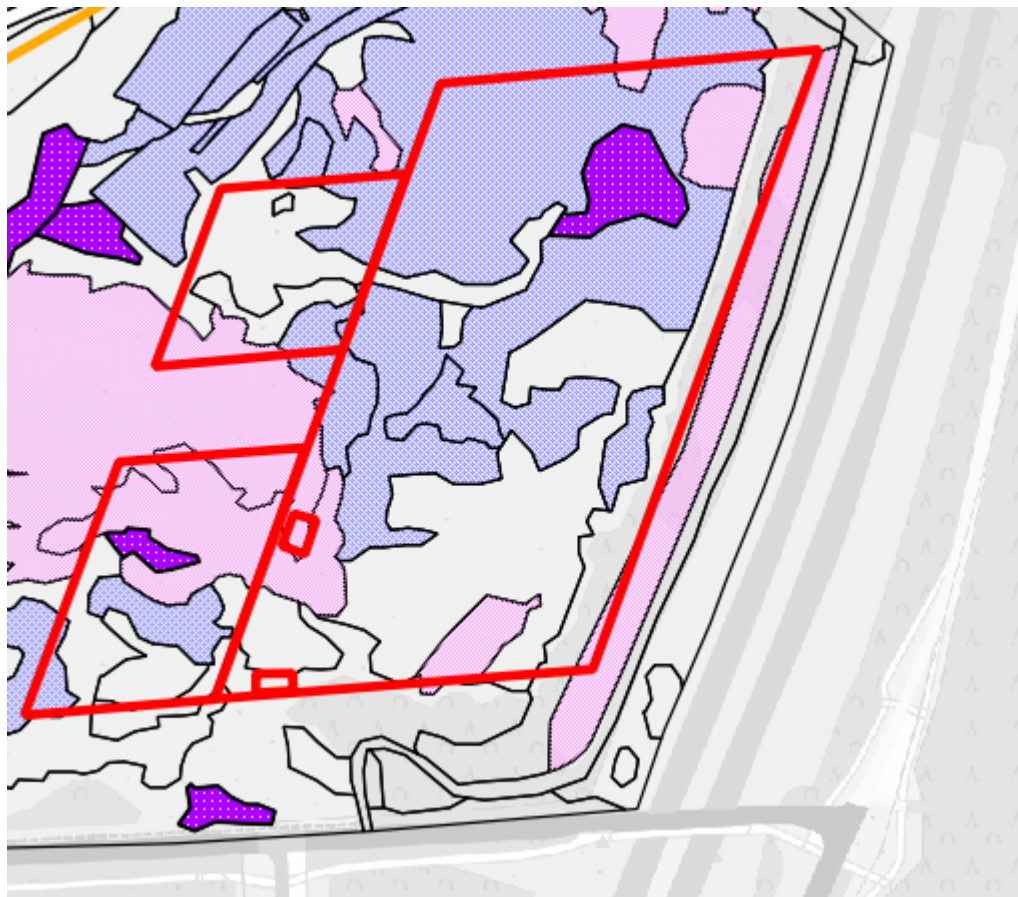
Op de locatie van de nieuwe crossbaan komt alleen het beschermde habitatype H4030 Droge Europese heide voor en geen andere beschermde habitattypen. Volgens de werkkaarten bij het conceptbeheerplan voor het Natura 2000-gebied Veluwe (Provincie Gelderland 2014, zie bijlage 1) bestaat het plangebied grotendeels uit dit habitatype. In werkelijkheid is het gehele terrein ernstig vergrast, en komt droge heide alleen nog pluksgewijs voor. Van deze heiderestanten is een groot deel volledig afgestorven. Vitale heide is slechts op enkele plekken aanwezig. In 2003 en 2010 is het terrein in het kader van de reguliere monitoring van natuurwaarden op Defensieterrainen door Dienst Vastgoed Defensie op beschermde habitattypen en vegetaties gekarteerd. Deze gegevens zijn weergegeven in bijlage 2 en in figuur 10 en 11 van de Passende Beoordeling. Volgens deze kartering blijken in het plangebied diverse hectaren Droge Heide aanwezig te zijn, maar geen andere beschermde habitattypen. De kwaliteit van de Droge Heide is ook gekarteerd, waarbij onderscheid gemaakt is in 'goed' of 'matig'

op basis van de mate van vergrassing van de heide:

- 0 – 25% vergrast: goede kwaliteit Droge Heide;
- 26 – 50% vergrast: matige kwaliteit Droge Heide;
- > 50% vergrast: kwalificeert niet als habitatype Droge Heide.

Vergraste Droge Heide van matige kwaliteit mag alleen onder voorwaarden gerekend worden tot het beschermde habitatype H4030 Droge Europese Heide (Natura 2000-profiel habitatype H4030, versie 1 september 2008, Ministerie van LNV): alleen in mozaïek met goede zelfstandige vegetaties van H4030 Droge Heide; alle matige vegetaties maken maximaal 20% van het habitatype uit en zijn maximaal 1 aaneengesloten ha groot. De Droge Heide van matige kwaliteit op de Arnhemse Heide voldoet niet aan deze voorwaarden, het gaat hier niet om vergraste plukjes in een heideveld maar om substantiële oppervlakken van meer dan 1 ha groot, grenzend aan ernstiger vergraste gebiedsdelen en aan minder vergraste heidevlakken. De vlakken die gekarteerd zijn als vergraste heide van matige kwaliteit mogen dus niet gezien worden als behorende tot het beschermde habitatype H4030 Droge Heide. Deze vlakken zijn in figuur 10 (van de Passende beoordeling) aangegeven met een roze kleur.

Op 29 november 2011 en 19 november 2014 is het plangebied door Econsultancy bezocht en zijn de resultaten van de habitatkartering in het veld geverifieerd. De eerste indruk die men van het plangebied krijgt is die van een ernstig vergrast terrein waarin pijpestrootje domineert (figuur 12 van de Passende Beoordeling). Het aan de zuidzijde van de Koningsweg grenzende heideveld Koningsheide is vele malen minder vergrast en bestaat voor het grootste deel uit een vitale heidevegetatie. In het plangebied zelf is het grootste deel van de 'heide' vergrast (figuur 13 van de Passende Beoordeling). Als men de vegetatiekarteringen uit 2003 en 2010 met elkaar vergelijkt (bijlage 2 van de Passende Beoordeling), dan blijkt er van de grote oppervlakken niet-vergraste heide in 2003 tegenwoordig vrijwel niets meer over te zijn. Tijdens veldbezoeken in november 2011 en november 2014 bleek dat een groot deel van de heide die anno 2010 als droge heide van goede kwaliteit is gekarteerd, niet zozeer vergrast is als wel volledig afgestorven (figuur 14 van de Passende Beoordeling). Er zijn in het plangebied nog maar twee plekken vitale (verjongende) heide aanwezig (figuur 15 van de Passende Beoordeling), dit zijn de donkerste vegetatievlakken in figuren 10 en 11 en in bijlage 2 van de Passende beoordeling. Deze vlakken hebben een oppervlakte van 0,29 respectievelijk 0,06 hectare. Het heidevlakje naast de Koningsweg (figuur 10 van de Passende beoordeling) is sterk afgetakeld, de oppervlakte heide is niet groter dan 100 m². De oorzaak van het in korte tijd afsterven van de heide is niet bekend. Waarschijnlijk was de heide al in slechte conditie, te zien aan de grote hoeveelheid mossen op de bodem onder de open heidevegetatie en aan het ontbreken van (afgestorven) jongere heideplantjes. Vervolgens kan het Heidehaantje (een keversoort die vraat veroorzaakt aan heidevegetatie) toegeslagen hebben, of strenge vorst. Het is onwaarschijnlijk dat deze afgestorven heide zonder aanvullende maatregelen weer regenereert tot heide. Gezien de vergrassing in het omringende terrein zal pijpestrootje gaan domineren. In de nabijheid van de planlocatie is het habitatype Droge Heide aanwezig op het militaire terrein ten westen van het plangebied, op Terlet, op de Koningsheide en in de bermen van de A50 (zie bijlage 1 van de Passende Beoordeling).



Figuur 5.1 Habitatkartering van Dienst Vastgoed Defensie uit 2010. Gekleurde vlakken zijn gekarteerd als habitattype Droge Heide, waarbij de donkerpaarse vlakken minder dan 11% vergrast zijn (goede kwaliteit), de blauwe vlakken 12-25% vergrast (goede kwaliteit) en de roze vlakken 26-50% vergrast (matige kwaliteit). Gebiedsdelen die meer dan 50% vergrast waren, zijn door Defensie niet toegekend aan het habitattype Droge Heide. Zie ook bijlage 2. Rode lijnen geven de contouren van het geplande nieuwe crossterrein weer ('vlekkenplan').

Figuur 5.2: Luchtfoto uit circa 2009 (Bing Maps) met daarop geprojecteerd de vegetatiegrenzen uit de kartering van 2010 (Dienst Vastgoed Defensie). De donkerste delen op de luchtfoto zijn vitale heide, iets lichtere delen zijn afgestorven of aftakelende heide, grijze delen zijn dode, vergraste heide en groenige delen zijn gras (pijpestrootje en bochtige smeie).



Figuur 5.3: Overzichtsfoto van het plangebied, 29 november 2011. Het terrein is ernstig vergrast door pijpestrootje en bochtige smeie.



Figuur 5.4: Vergraste heidevegetaties in het plangebied.



Figuur 5.5: Afgestorven heidevegetatie.



Figuur 5.6: Stuk vitale heide in het plangebied.

Uit de vegetatiekarteringen van Defensie (bijlage 2 van de Passende Beoordeling) blijkt tevens dat in het plangebied de sterke vergrassing van de heide in de 7 jaren tussen de karteringen van 2003 en 2010 onverminderd is doorgegaan. In het gebied tussen de Koningsweg, Hooiweg en de slenk door het terrein was het aandeel nauwelijks vergraste heide (minder dan 11% vergrast) in 2003 nog 50%, in 2010 was dit geslonken tot 3%. De autonome ontwikkeling van de heide in het plangebied is dat de heide hier de komende jaren nog verder zal verslechteren en uiteindelijk verdwijnen. Dit komt doordat de achtergronddepositie van stikstof (zeker in de nabijheid van de A50) te hoog is en de komende twintig jaar ook te hoog zal blijven, en door het ontbreken van natuurbeheer gericht op het herstel van de heide in het plangebied.

Vochtige heiden

Op de werkkaarten bij het Natura 2000-beheerplan Veluwe is ten oosten van de A50 een klein gebied behorend tot het habitatype H4010A Vochtige Heide aangegeven (zie bijlage 1 van de Passende beoordeling).

Heischrale graslanden

Volgens de werkkaarten bij het Natura 2000-beheerplan zijn op 800 meter ten noordwesten van het plangebied enkele oppervlakken (4,3 hectare) H6230 Heischraal grasland aanwezig (zie bijlage 1 van de Passende Beoordeling).

Typische soorten

Het Ministerie van EL&I heeft voor de verschillende kwalificerende habitattypen profielen opgesteld. Aan deze profielen zijn typische soorten verbonden. Het doel van het aanstellen van typische soorten is niet bescherming (hoewel beschermde soorten wel typisch voor een bepaald habitatype kunnen zijn), maar de kwaliteit van het habitatype kan worden beoordeeld aan de hand van de aanwezige soorten (Ministerie van LNV, 2008). In onderhavige toets worden niet van alle habitattypen de typische soorten genoemd. Alleen voor het habitatype dat een mogelijk effect kan ondervinden door de voorgenomen activiteiten (Droge Europese Heide) worden de typische soorten gegeven.

In Tabel IV zijn de typische soorten van het habitatype droge heide weergegeven. Typische soorten vinden een habitat in een bepaald habitatype en ondervinden mogelijke effecten door de voorgenomen activiteiten. Hoewel deze soorten in vele gevallen niet beschermd zijn in kader van de Natuurbeschermingswet kunnen deze soorten wel vallen onder het beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Typische soorten zijn indicatief voor een hoge habitatkwaliteit.

Uit het plangebied zijn geen recente waarnemingen bekend van de hierboven genoemde typische soorten, behalve twee broedparen van de Roodborsttapuit in 2010. Van naburige terreinen zijn wel populaties bekend van enkele typische soorten, zoals Klein Warkruid, Levenbarende Hagedis, Zandhagedis, Boomleeuwerik, Roodborsttapuit en Veldleeuwerik, alle op het militaire terrein ten westen van het plangebied. In 2003 werden tijdens de broedvogelinventarisatie van Defensie in het plangebied nog territoria van 1 Boomleeuwerik, 4 Roodborsttapuiten en 1 Veldleeuwerik vastgesteld. Hieruit kan

men concluderen dat de kwaliteit van het plangebied tussen 2003 en 2010 achteruit gegaan is.

Soortgroep	Droge Europese Heide H4030
(Korst)mos	Kronkelheidestaartje Open rendiermos Rode heideluciferekroesd gaffeltandmos Glanzend tandmos Kaal tandmos
Sprinkhanen en krekels	Blauwvleugelsprinkhaan Wrattenbijter Zadelsprinkhaan Zoemertje
Dagvlinders	Groentje Heideblauwtje Heivlinder Kommavlinder Vals heideblauwtje
Vaatplanten	Klein warkruid Kleine schorseneer Kruipbrem Rode dophei Stekelbrem
Reptielen	Levendbarende hagedis Zandhagedis
Vogels	Boomleeuwerik Klapekster Roodborsttapuit Veldleeuwerik

5.2.5.1.2 Habitatrichtlijnsoorten

De Veluwe is vanuit de Habitatrichtlijn aangewezen als speciale beschermingszone voor de soorten Gevlekte witsnuitlibel, Vliegend hert, Beekprik, Kamsalamander, Meervleermuis, Drijvende waterweegbree en Rivierdonderpad. Op basis van het aanwezige habitat is het (permanent) voorkomen van (een populatie van) deze habitatrichtlijnsoorten binnen de invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten uitgesloten. Er zijn geen oppervlaktewateren aanwezig, daarom is er geen geschikt habitat voor Gevlekte witsnuitlibel, Beekprik, Kamsalamander, Drijvende waterweegbree en Rivierdonderpad. Door het ontbreken van oud eikenbos is er geen geschikt habitat aanwezig voor Vliegend hert. Door het ontbreken van bouwwerken zijn er geen geschikte verblijfplaatsen voor Meervleermuizen aanwezig. Doordat ook (groot) oppervlaktewater ontbreekt is er voor deze soort ook geen foerageerhabitat aanwezig. Door het ontbreken van geschikt habitat is, ten aanzien van habitatrichtlijnsoorten, geen sprake van mogelijk optredende negatieve effecten.

5.2.5.1.3 Vogelrichtlijnsoorten

Per vogelsoort wordt op basis van aanwezige verspreidingsgegevens, waarnemingen en/of de leefgebiedenkaart van Provincie Gelderland de rol binnen het plangebied Arnhemse Heide beschreven. Wespendif. De provincie Gelderland heeft het overgrote deel van het Natura 2000-gebied Veluwe aangemerkt als leefgebied voor Wespendif. Bijlage 1 (van de Passende Beoordeling) laat zien dat ook de Arnhemse Heide hierbinnen valt. In 2003 was er een territorium van de Wespendif aanwezig in het bos nabij de schietbaan op het terrein van Defensie op 750 meter ten westen van het plangebied. De (vermoedelijke) nestlocatie was in het betreffende bos gelegen, het foerageergebied lag in een ruime cirkel hier omheen. De crossbaan van MC Arnhem ligt op 500 meter van dit territorium en was in 2003 in gebruik. Het plangebied bestaat uit sterk vergraste heide met aan de randen wat jonge dennetjes en berkjes. Dit biotoop vormt geen foerageergebied voor de Wespendif. De Koningsheide, ten zuiden van de Koningsweg, vormt in principe geschikt foerageergebied voor Wespendifen, met name de overgangen van de heide naar het bos en de wat oudere stukken bos. Binnen de invloedssfeer van de nieuwe crosslocatie zijn geen geschikte broedbiotopen aanwezig. Ook zijn van deze delen van de Koningsheide geen broedgevallen of waarnemingen van Wespendifen bekend.

Nachtzwaluw

Door de Provincie Gelderland wordt de Arnhemse Heide als leefgebied voor de Nachtzwaluw aangemerkt (zie bijlage 1 van de Passende Beoordeling). Tijdens de broedvogelkarteringen van Defensie in 2003 en 2010 zijn in het plangebied zelf geen territoria van Nachtzwaluwen vastgesteld (bijlage 3 van de Passende Beoordeling), wel in het aangrenzende militaire terrein (respectievelijk 5 en 9 territoria). Door de sterke vergrassing van het heideterrein (geen open, zandige plekken) en door de nabijheid van de zeer drukke snelweg A50 en de Koningsweg is het plangebied nauwelijks tot geen geschikt habitat voor Nachtzwaluwen (Sierdsema et al. 2008). De karteringen van Defensie bevestigen deze inschatting. Het plangebied zelf is dus geen (actueel) leefgebied voor deze soort, maar binnen de invloedssfeer van het plangebied is wel leefgebied gelegen. De huidige populatie nachtzwaluwen in het Natura 2000-gebied Veluwe is groter dan de instandhoudingsdoelstelling voor deze soort. Verlies van mogelijk geschikt potentieel leefgebied zal niet leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling voor de nachtzwaluw.

Draaihals

De Draaihals is niet vastgesteld als broedvogel op de Arnhemse Heide tijdens de broedvogelkarteringen door Defensie in 2003 en 2010. De Draaihals komt voor op warme, droge plekken in oude loofhoutsingels en loof- of lariksbossen met een open structuur. Gebroed wordt in oude, meestal deels verrotte loofbomen, bij voorkeur berken. Deze habitats komen niet voor in het plangebied of binnen de invloedssfeer ervan. Er is dus geen sprake van leefgebied voor deze soort.

Zwarte Specht

De provincie Gelderland heeft een groot deel van het Natura 2000-gebied Veluwe aangemerkt als leefgebied voor de Zwarte Specht. Bijlage 1 (van de Passende Beoordeling) laat zien dat ook de Arnhemse Heide hierbinnen valt. In 2010 waren er twee territoria van de Zwarte Specht aanwezig op het militaire terrein ten westen van het plangebied, op respectievelijk 1 en 1,5 km afstand van het plangebied. De crossbaan van MC Arnhem ligt op 900 meter van deze territoria en was in 2010 in gebruik. In 2003 werden geen territoria van Zwarte Specht vastgesteld. Het plangebied bestaat uit sterk vergraste heide met aan de randen wat jonge dennetjes en berkjes. Dit biotoop vormt geen foerageergebied voor de Zwarte Specht. De oude beuken langs het noordelijke deel van de Hooiweg vormen geschikt broed- en foerageerhabitat voor deze soort, al zijn deze laanbeuken de enige geschikte bomen in de omgeving, en daarmee niet voldoende om een territorium te herbergen. De Koningsheide, ten zuiden van de Koningsweg, vormt in principe geschikt foerageergebied voor Zwarte Spechten, en in mindere mate potentieel broedgebied. Van dit terrein zijn echter geen broedgevallen of waarnemingen van Zwarte Spechten bekend (binnen de invloedssfeer van de nieuwe crosslocatie).

Boomleeuwerik

De provincie Gelderland heeft de Arnhemse Heide aangemerkt als leefgebied voor de Boomleeuwerik. In 2003 was er een territorium van de Boomleeuwerik aanwezig in het plangebied en vier op het

aangrenzende militaire terrein in het westen (zie bijlage 3 van de Passende Beoordeling). In 2010 was er een territorium van een Boomleeuwerik op de huidige crossbaan van MC Arnhem, geen in het plangebied, en acht op het aangrenzende militaire terrein. Het plangebied bestaat uit sterk vergraste heide met aan de randen wat jonge dennetjes en berkjes. Dit biotoop vormt geen geschikt leefgebied voor Boomleeuweriken, daarvoor zijn open, kale plekken noodzakelijk. Dergelijke plekken zijn nog wel aanwezig op het huidige crossterrein van MC Arnhem.

Het vliegveld Terlet, ten noorden van de Arnhemse Heide, en de Koningsheide vormen in principe geschikt broed- en foerageergebied voor Boomleeuweriken. Van deze terreinen zijn echter geen broedgevallen of waarnemingen van Boomleeuweriken bekend binnen de invloedssfeer van de nieuwe crosslocatie, wel op iets grotere afstand. Conclusie: het plangebied zelf vormt geen leefgebied voor de Boomleeuwerik, rondom het plangebied is wel leefgebied aanwezig.

Duinpieper

Duinpieper betreft in Nederland hoofdzakelijk een doortrekker en in het binnenland een voormalige broedvogel. De soort is in 2003 als broedvogel in Nederland uitgestorven. Zijn habitat bestaat uit grote zandverstuivingen, heidevelden met veel zandige plekken en grote kaalslagen. Dit habitat is niet aanwezig in het plangebied of binnen de invloedssfeer ervan.

Roodborsttapuit

De provincie Gelderland heeft de Arnhemse Heide aangemerkt als leefgebied voor de Roodborsttapuit. In 2003 waren er vier territoria van de Roodborsttapuit aanwezig in het plangebied (onder andere vlakbij de crossbaan van MC Arnhem) en vijftien op het aangrenzende militaire terrein in het westen (zie bijlage 3 van de Passende Beoordeling). In 2010 waren er twee territoria van de Roodborsttapuit in het plangebied en elf op het aangrenzende militaire terrein.

Het plangebied bestaat uit sterk vergraste heide met aan de randen wat jonge dennetjes en berkjes. Dit biotoop vormt marginaal geschikt leefgebied voor Roodborsttapuiten. Het vliegveld Terlet, ten noorden van de Arnhemse Heide, en de Koningsheide vormen in principe geschikt broed- en foerageergebied voor Roodborsttapuiten.

Tapuit

De provincie Gelderland heeft de Arnhemse Heide niet aangemerkt als leefgebied voor de Tapuit. De soort is niet vastgesteld als broedvogel op de Arnhemse Heide tijdens de broedvogelkarteringen door Defensie in 2003 en 2010. Het leefgebied van de Tapuit bestaat uit heidevelden met veel kale vegetatie en zandige plekken en uit zandverstuivingen. Gebroed wordt in holen in de grond zoals konijnenholen. De aanwezige habitats in het plangebied of binnen de invloedssfeer ervan zijn niet geschikt voor deze soort, vanwege de verregaande vergrassing van de vegetatie en de zeer lage dichtheid van Konijnen.

Grauwe Klauwier

De provincie Gelderland heeft de Arnhemse Heide aangemerkt als leefgebied voor de Grauwe Klauwier. In 2010 broedde deze soort op het militaire terrein ten westen van het plangebied, op 1,2 km afstand van het plangebied en op 800 meter van de crossbaan van MC Arnhem. Dit is buiten de invloedssfeer van de motorcrossbaan. Het habitat van de Grauwe Klauwier bestaat uit open terrein met veel dicht struikgewas en doornstruwelen; ook langs heidevelden en kapvlakten, met lage, kruidenrijke vegetaties. Cruciaal is een voldoende aanbod van grote prooidieren als hagedissen en grote insecten. De aanwezige habitats in het plangebied of binnen de invloedssfeer ervan zijn niet geschikt voor deze soort. Kruidenrijke vegetaties zijn niet aanwezig. Het plangebied is grotendeels ernstig vergrast door pijpenstrootje en bochtige smele. Het aanbod aan geschikte prooidieren is in dit habitatype te laag voor een kritische soort als de grauwe klauwier.

5.2.5.1.4 Conclusie Natura2000-natuurwaarden

In tabel V is een samenvatting weergegeven van de aanwezige habitattypen en soorten flora en fauna binnen het plangebied en binnen de invloedssfeer ervan.

Tabel V De aanwezigheid van habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn opgesteld voor Natura 2000-gebied Veluwe in het plangebied voor een motorcrossbaan op de Arnhemse Heide, en in omliggende gebieden binnen de invloedssfeer van de nieuwe crossbaan.

Motorcrossterrein Arnhem

		In plangebied	Binnen invloedssfeer
Habitattypen			
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	nee	nee
H2320	Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	nee	nee
H2330	Zandverstuivingen	nee	nee
H3130	Zwakgebufferde vennen	nee	nee
H3160	Zure vennen	nee	nee
H3260A	Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)	nee	nee
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	nee	ja
H4030	Droge heiden	ja	ja
H5130	Jeneverbesstruwelen	nee	nee
H6230	Heischrale graslanden	nee	ja
H6410	Blauwgraslanden	nee	nee
H7110B	Actieve hoogvenen (heideveentjes)	nee	nee
H7150	Pionervegetaties met snavelbiezen	nee	nee
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst	nee	nee
H7230	Kalkmoerassen	nee	nee
H9190	Oude eikenbossen	nee	nee
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	nee	nee
Habitatsoorten			
H1042	Gevlekte witsnuitlibel	nee	nee
H1083	Vliegend hert	nee	nee
H1096	Beekprik	nee	nee
H1163	Rivierdonderpad	nee	nee
H1166	Kamsalamander	nee	nee
H1318	Meervleermuis	nee	nee
H1831	Drijvende waterweegbree	nee	nee
Broedvogels			
A072	Wespendief	nee	ja
A224	Nachtzwaluw	nee	ja
A229	IJsvogel	nee	nee
A233	Draaihal	nee	nee
A236	Zwarte Specht	nee	ja
A246	Boomleeuwenk	nee	ja
A255	Duinpieper	nee	nee
A276	Roodborsttapuit	ja	ja
A277	Tapuit	nee	nee
A338	Grauwe Klauwier	nee	nee

5.2.5.1.5 Effecten

De huidige motorcrossterreinen van MC Arnhem en MAC Harskamp zullen worden gesloten. De terreinen worden teruggegeven aan de natuur. De positieve effecten van deze ingrepen op beschermde natuurwaarden heffen voor een deel de negatieve effecten (zie hoofdstuk 6 van de Passende beoordeling voor een uitgebreide beschrijving van de effecten) van het realiseren van het nieuwe motorcrossterrein op. Er blijven netto twee te mitigeren resteffecten over na het sluiten van de twee huidige motorcrosscircuits en het realiseren van één nieuw circuit: oppervlakteverlies van 2,3 hectare Droge heide ter plaatse van het nieuwe motorcrossterrein en toename in stikstofdepositie van 1,1 kg/jr op 94,1 hectare Droge heide ter plaatse van het nieuwe motorcrossterrein en het gebied daar omheen.

Voor deze resteffecten zullen mitigerende maatregelen worden getroffen, zodat er uiteindelijk geen negatief effect van de ingrepen overblijft. De te verwijderen heide voor de aanleg van het nieuwe motorcrossterrein zal worden verplaatst naar het terrein van de huidige crossbaan van MC Arnhem. Ook worden op en naast de oude crossbaan door pijpestrootje vergraste delen geplagd en boomopslag wordt verwijderd, zodat hier Droge Heide kan ontstaan. Door op de Arnhemse Heide 1 hectare pijpestrootje-vegetatie te plaggen kan de extra stikstofdepositie van het nieuwe motorcrossterrein in één keer voor tientallen tot honderden jaren teniet gedaan worden. Eventueel kan ook in de tijd gefaseerd geplagd worden.

Op basis van de passende beoordeling en de te treffen mitigerende maatregelen kan een Natuurbeschermingswetvergunning aangevraagd worden.

5.2.5.2 Flora en faunawet

In 2011 heeft Econsultancy een natuurwaardenonderzoek verricht (Verplaatsing motorcrossterreinen Arnhemse Heide en Harskamp: Passende beoordeling en toetsing aan EHS en Flora- en Faunawet, Econsultancy, d.d. 17 augustus 2012). Eind 2014 is dit onderzoek geactualiseerd (Actualisatie quick scan flora en fauna motorcrosscircuits Arnhemse Heide, 14063576 ARN.L11.NBW3, Econsultancy, 24 november 2014) n.a.v. zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Plan-MER motorcrossterrein.

Broedvogels

Het plangebied Arnhemse Heide betreft geschikt habitat voor enkele algemene soorten broedvogels van de open heide en bossen als Boompieper, Graspieper, Geelgors, Kuifmees en Zanglijster (bron: broedvogelkartering Arnhemse Heide 2010 door Defensie). De aanwezige vegetatie en de perceelranden kunnen aan deze soorten geschikte broedmogelijkheden bieden. Jaarrond beschermde soorten zijn binnen het plangebied niet te verwachten. Voor de te verwachten broedvogels geldt dat, indien de werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe motorcrossbaan buiten het broedseizoen plaatsvinden, er geen verstoring zal zijn van een broedgeval. Er wordt in de Flora- en faunawet geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal wordt voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus aangehouden. Indien de werkzaamheden voor de aanleg van het nieuwe motorcrossterrein buiten het broedseizoen plaatsvinden zal er geen verstoring zijn van een broedgeval.

Vleermuizen

Op de nieuwe crossbaan wordt geen verlichting aangebracht en wordt niet na zonsondergang gecroost. Het plangebied zelf is geheel onbebouwd en er zijn geen holle bomen aanwezig, waardoor kan worden uitgesloten dat er verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. De oude beuken aan de Hooiweg bevatten echter veel holten; hierin zouden vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig kunnen zijn. De oostzijde van de beukenlaan ligt dicht tegen de snelweg A50 aan, waardoor het allerm minst zeker is dat er in dit deel van de beukenlaan vleermuizen huizen. In het zomerhalfjaar, in de actieve periode van vleermuizen, wordt niet na zonsondergang gecroost. In theorie zouden vleermuizen die in deze boomholten rusten ('s zomers en 's winters) overdag verstoord kunnen worden door het lawaai van de crossmotoren. Dit wordt niet waarschijnlijk geacht. Nabij de beukenlaan komt slechts een uiterste punt van het crosscircuit te liggen, de meeste crossactiviteit zal plaatsvinden op grotere afstand van de beukenlaan. Nader veldonderzoek zou meer zekerheid kunnen geven over de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in de beukenbomen langs de Hooiweg. Dit onderzoek is uitgevoerd (zie rapport Econsultancy van 13 november 2012) en daarbij is vastgesteld dat geen verblijfplaatsen van vleermuizen op deze locatie aanwezig zijn. Het open terrein binnen het plangebied (hoofdzakelijk vergraste heide) is voor vleermuizen niet aantrekkelijk als foerageergebied vanwege het gebrek aan beschutte jachtplekken. De Koningsweg en in mindere mate de Hooiweg fungeren als vliegroute voor vleermuizen. Deze worden door vleermuizen alleen na zonsondergang benut, wanneer er geen crossactiviteiten plaats zullen vinden. De A50 is ter plaatse van het plangebied uitgerust met straatverlichting.

De aanleg en het gebruik van het nieuwe motorcrossterrein zullen geen effect hebben op vleermuizen. Er is geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Overige zoogdieren

Op basis van het aanwezige habitat en het huidige gebruik van de Arnhemse Heide zijn er geen vast rust of verblijfplaatsen van streng beschermde soorten (Ff-wet tabel 2/3) te verwachten. Wel gebruiken soorten als Damhert, Edelhert en Wild Zwijn het plangebied als migratieroute, wellicht geldt dit incidenteel ook voor een enkele Das. Het plangebied is bestemd als migratieroute voor wild en andere fauna. Foerageermogelijkheden voor deze soorten zijn er in het gebied (hoofdzakelijk vergraste heide) niet. Dit blijkt ook uit het beheerplan fauna Arnhemse Heide (zie bijlage 5 van Rapport Verplaatsing motorcrossterrein Arnhemse Heide en Harskamp: Passende beoordeling en toetsing aan EHS en Flora- en Faunawet, Econsultancy, 17 augustus 2012), foerageergebieden van wild liggen meer naar het westen, op militair oefenterrein. De crossactiviteiten vinden overdag plaats, buiten de activiteitsperiode van deze soorten ('s nachts), waardoor verstoring niet aan de orde is. Het crossterrein wordt omraast met een rastertype dat passeerbaar is voor wild. Het plangebied is geschikt leefgebied voor enkele algemene soorten licht beschermde zoogdieren, zoals Rosse Woelmuis en Aardmuis. Voor deze

soorten geldt bij ruimtelijke ingrepen een vrijstelling van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet. Voor de te verwachten soorten zoogdieren geldt de zorgplicht.

De Arnhemse Heide is alleen geschikt habitat voor algemeen voorkomende soorten aanwezig. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in kader van ruimtelijke ontwikkelingen. De zorgplicht geldt wel voor deze soorten. Enkele wildsoorten gebruiken het gebied als migratieroute, maar zullen geen hinder ondervinden van de nieuwe motorcrossbaan.

Amfibieën en vissen

Doordat wateroppervlakten als beken, poelen, sloten en plassen op de onderzoekslocatie ontbreken is de aanwezigheid van vissen en voortplantingsmogelijkheden voor amfibieën op onderzoekslocatie uitgesloten.

In het plangebied zijn geen geschikte voortplantings- of landhabitats voor amfibieën aanwezig. Vissen komen niet voor.

Reptielen

In het plangebied zijn geen waarnemingen van reptielen bekend. In 2003 en 2010 is het terrein grondig geïnterpreteerd op vegetaties door ecologen van het Ministerie van Defensie. Tijdens deze inventarisaties worden waarnemingen van reptielen genoteerd. Zo zijn bij deze inventarisaties op het aangrenzende, westelijke militaire terrein wel Zandhagedissen en Levendbarende Hagedissen waargenomen. De huidige crossbaan van MC Arnhem is geschikt habitat voor Zandhagedissen en Levendbarende Hagedissen. De boomstrook langs de Hooiweg, tussen de Arnhemse Heide en de A50, is marginaal geschikt habitat voor de Levendbarende Hagedis en geen geschikt habitat voor de Zandhagedis. Het is veelzeggend dat langs deze openbaar toegankelijke weg en boomstrook geen waarnemingen van Levendbarende Hagedissen bekend zijn, waarschijnlijk komt deze soort hier niet voor. De realisatie van de nieuwe crossbaan heeft overigens ook geen effecten op deze boomstrook, deze blijft gehandhaafd.

Bij eventuele inrichtingsmaatregelen op de huidige crossbaan van MC Arnhem moet rekening gehouden worden met de eventuele aanwezigheid van Zandhagedissen en levendbarende Hagedissen. Na het stoppen van de crossactiviteiten kan door middel van eenvoudige maatregelen het terrein aantrekkelijker worden gemaakt voor hagedissen.

Dagvlinders, libellen, juffers en mieren

Beschermde dagvlinders stellen specifieke eisen aan het voortplantingshabitat met waarden nectarplanten. Het habitat van het Heideblauwtje bestaat uit vitale, jongende heide. Het is daarom zeer onwaarschijnlijk dat er zich in het plangebied een populatie van deze soort bevindt. Door het ontbreken van specifiek habitat is het daarnaast uitgesloten dat er zich binnen het plangebied een (deel)populatie van overige soorten beschermde vlinders bevindt. Voor libellen en juffers geldt dat water nodig is ter voortplanting. Gezien het ontbreken hiervan kan gesteld worden dat deze soortgroep niet in staat is zich in de huidige situatie te vestigen. Uit gegevens van Defensie is bekend dat er in 2010 een koepelnest van een bosmierensoort aanwezig was in het plangebied. Deze nesten vallen onder een licht beschermingsregime, bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet.

Overtreding in kader van de Flora- en faunawet door verstoring van dagvlinders, libellen, juffers en/of mieren is niet aan de orde, doordat geen geschikt habitat binnen het plangebied aanwezig is, dan wel doordat er een vrijstelling geldt.

Vaatplanten

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit droge, vergraste heide met verspreide vliegdenntjes. Vanwege de specifieke eisen die de meeste beschermde soorten stellen aan de groeiomstandigheden zijn beschermde vaatplanten op de onderzoekslocatie niet te verwachten. Ook zijn er geen waarnemingen bekend uit het plangebied van beschermde vaatplanten.

Door het ontbreken van specifiek habitat binnen het plangebied is het voorkomen van beschermde vaatplanten niet te verwachten, waardoor overtredingen in kader van de Flora- en faunawet niet aan de orde zijn.

5.2.5.3 Gelders Natuurnetwerk

Het plangebied is gelegen binnen het Natura 2000-gebied Veluwe en maakt deel uit van de EHS. Door Econsultancy heeft een toetsing plaatsgevonden aan de EHS (is ondertussen 1 op 1 opgenomen in het GNN) en Flora- en Faunawet (Verplaatsing motorcrossterreinen Arnhemse Heide en Harskamp: Passende beoordeling en toetsing aan EHS en Flora en Faunawet, 17 augustus 2012, nr. 11113794, project ARN.L11.NBW3 en Passende beoordeling Verplaatsing motorcrossterreinen Arnhemse Heide en Harskamp: 26 november 2014, nr. 14063576, project ARN.L11.NBW3). In deze paragraaf zijn uitsluitend de conclusie en aanbevelingen opgenomen. De gehele rapportage is als bijlage opgenomen. Gedeputeerde Staten beschouwen een ruimtelijke ingreep waarvoor een bestemmingsplan moet worden aangepast als significante aantasting van kernkwaliteiten en omgevingscondities wanneer deze leiden tot de in paragraaf 3.5.5 opgenomen effecten. Ten aanzien van de voorgenomen verplaatsing van het crossterrein te Arnhem en de sluiting van het terrein te Harskamp zal per effect worden beoordeeld of deze ook werkelijke aan de orde (kan) zijn. In tegenstelling tot de beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 mag bij de beoordeling in het kader van het GNN wel saldering van maatregelen en effecten van beide huidige motorcrossterreinen (Harskamp en Arnhem) worden toegepast. De salderingsbenadering is alleen toepasbaar als:

- de combinatie van bestemmingswijzigingen binnen één ruimtelijk plan wordt vastgelegd dan wel in één of meer onderling samenhangende, gelijktijdig vast te stellen plannen;
- juridisch bindende afspraken zijn gemaakt.

Aan deze voorwaarden wordt met het onderhavige plan voldaan.

Relevant in het kader van de beoordeling is dat er voorafgaand aan het huidige plan gezocht is naar alternatieve locaties voor de motorcrossterreinen van MC Arnhem en MAC Harskamp. Hieruit is de locatie die opgenomen is in dit bestemmingsplan als enig mogelijke alternatief naar voren gekomen. Het openbaar belang van het huidige voorstel is het verminderen van de overlast en schade aan natuur en milieu, door de twee huidige motorcrossterreinen samen te voegen op één terrein.

De te beoordelen effecten zijn:

Vermindering van areaal, samenhang en kwaliteit van bestaande natuur-, bos- en landschapselementen

Door de uitgebruikname van beide huidige crossterreinen zal 15 hectare EHS-gebied worden teruggegeven aan de natuur, waardoor de kwaliteit ervan toe zal nemen. De nieuwe locatie betreft maximaal 10 hectare EHS-gebied, hiervan zal de kwaliteit afnemen. Door de huidige crossterreinen terug te geven aan de natuur en het toepassen van gericht (natuur)beheer kan hier een kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd. Daarnaast zal de nieuwe crossbaan landschappelijk worden ingepast en zal overall geen sprake zijn van kwaliteitsverlies, maar naar verwachting een kwaliteitsverbetering.

Vermindering van de uitwisselingsmogelijkheden voor planten en dieren tussen de verschillende leefgebieden

De nieuwe locatie is gelegen direct langs de A50 waar een verbindingszone aanwezig is voor planten en dieren met grof wild in het bijzonder. Doordat in het plangebied geen verlichting aanwezig zal zijn en geen onpasseerbare afrasteringen wordt de vrije migratie van wild niet gehinderd. Bovendien vindt mitigatie van deze grofwildsoorten 's nachts plaats, wanneer er op het nieuwe crossterrein geen activiteiten zijn. Verstoring van uitwisselingsmogelijkheden is derhalve niet aan de orde.

Vermindering van de kwaliteit van het leefgebied van alle soorten waarvoor conform de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing is vereist

De locatie van het nieuwe crossterrein betreft een tamelijk vergrast heideterrein. Dit is in mindere mate geschikt voor streng beschermde soorten (Ffwet tabel 2-3). Door de uit gebruik name van beide huidige terreinen en hierbij gericht beheer toe te passen kan dit kansen bieden voor deze soorten. Hierbij kan worden gedacht aan het creëren van (half) open zand voor soorten als zandhagedis en levendbarende

hagedis. Er zal in dit geval geen sprake zijn van vermindering van de kwaliteit van het leefgebied. Realisatie van de nieuwe crossbaan leidt niet tot overtredingen van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

Vermindering van het areaal van de grote natuurlijke eenheden

De realisatie van circa 2,5 hectare 'extra' crossterrein op de nieuwe locatie, ten opzichte van de huidige situatie zal netto geen verlies van areaal opleveren wanneer de 'teruggave' van Harskamp (7,5 hectare) wordt meegerekend. Op laatstgenoemde locatie zal, onder andere door beheer, een verbeterde natuurlijke aansluiting naar de directe omgeving worden verkregen.

Belemmering voor het verloop van natuurlijke processen in grote eenheden

De realisatie van het nieuwe crossterrein zal geen belemmering veroorzaken voor het verloop van natuurlijke processen. Door de uitgebruikname van de huidige locatie en het crossterrein Harskamp kan dit mogelijk zelfs verbeteren. De rust in beide gebieden zal toenemen, wat een gunstige invloed heeft op de vestiging van verstoringgevoelige diersoorten in deze gebieden en in de omliggende gebieden. Door natuurlijke successie op beide verlaten crossterreinen zullen nieuwe, geleidelijkere vegetatieovergangen ontstaan, hetgeen flora- en faunasoorten aantrekt die momenteel niet in die gebieden voorkomen.

Verstoring van de natuurlijke morfologie, waterkwaliteit, watervoering en verbondenheid met het landschap van water met een natuurbestemming

In de plangebieden en directe omgeving zijn geen HEN-wateren aanwezig.

Verandering van de grond- en oppervlaktewateromstandigheden (kwaliteit en kwantiteit) die de voor de natuurdoeltypen gewenste grond- en oppervlaktewatersituatie (verder) aantasten

Zover bekend is dit vooralsnog niet van toepassing. Op de nieuwe locatie zal een wasplaats voor motoren worden ingericht volgens de meest recente milieunormen. Hierdoor wordt verontreiniging van grond- en oppervlaktewater voorkomen.

Verhoging van de niet gebiedseigen geluidsbelasting

Het geluid zal ten opzichte van de oude situatie Arnhem in verband met de nieuwe geluidsnormen (94 dB(A)) voor crossmotoren met 6 dB(A) afnemen. Daarnaast is de nieuwe baan gelegen direct langs de snelweg A50, waardoor geluidsbelasting naar verwachting voor een groot deel 'opgaat' in de geluidsbelasting van de A50. Daarnaast zal door de uitgebruikname van beide huidige crossbanen een afname van geluidsbelasting plaatsvinden. Netto gezien zal er naar verwachting geen sprake zijn van extra geluidsbelasting. In stiltegebieden worden de geluidsbelastingnormen niet overschreden (Peutz 2012).

Daarnaast is, ter bepaling van de effecten van het circuit en de naastgelegen rijksweg op gevoelige soorten, de ligging van de maatgevende geluidcontouren van 40 dB(A) tijdens een wedstrijddag voor het oude (MC Arnhem) en het nieuwe motorcrosscircuit bepaald. Tevens zijn de 42 en 47 dB(A) geluidcontouren ten gevolge van de snelweg in de dagperiode bepaald. De contouren zijn weergegeven in figuur 1 en 2 in bijlage II van het rapport van Peutz. Uit de figuren blijkt dat de oppervlakte van het gebied waar mogelijk verstoring van bos- en weidevogels optreedt in de nieuwe situatie significant afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit wordt vooral veroorzaakt door de ligging van het nieuwe circuit dicht bij de rijksweg A50. Hier treedt al verstoring van bos- en weidevogels op ten gevolge van het wegverkeer.

In de bestaande situatie valt 155 respectievelijk 35 hectare aan Natura 2000-gebied buiten de 47 en 42 dB(A) contour van de A50. In de nieuwe situatie bedragen deze oppervlakten 98 respectievelijk 3 hectare. Aldus bedraagt de afname in oppervlakte van het gebied waarin mogelijke verstoring optreedt van weidevogels 57 hectare. Voor bosvogels bedraagt de afname 32 hectare.

Toename van de verstoring door licht

Er zal geen toename van verstoring door licht plaatsvinden. Er zal geen kunstmatige verlichting worden aangelegd op het motorcrossterrein. Er kan alleen worden gecrost bij voldoende daglicht.

5.2.6 Water en bodem

Het motorcrossterrein wordt nauwelijks verhard. De nieuw aan te brengen zandlaag heeft een betere doorlaatbaarheid, wat een licht positief effect heeft op de begaanbaarheid van het terrein. Dit heeft echter geen positief of negatief effect op de lokale grondwaterproblematiek. Het schone regenwater dat op het dak van de kantine valt, wordt ter plaatse in de grond geïnfiltreerd. Het afvalwater van het clubgebouw, toiletten en douches wordt opgevangen. Door de geïsoleerde ligging van het terrein wordt het afvalwater van het clubgebouw niet afgevoerd naar een (openbaar) rioolstelsel, maar wordt gebruik gemaakt van een IBA-systeem (Individuele Behandeling Afvalwater). Afhankelijk van de IBA-klasse wordt het gezuiverde water in de ondergrond geïnfiltreerd. Voor waterstromen die olie- en/of zeepresten bevatten worden milieutechnisch gelijkwaardige oplossingen genomen.

Er vindt geen regulier onderhoud aan de motoren plaats op het terrein. Bij het afstellen van motoren en kleine reparaties waarbij brandstoffen worden bijgevuld en wordt gewerkt met olie is het gebruik van milieumatten wettelijke verplicht. Een bodemonderzoek zal uitgevoerd worden tijdens de procedure voor de omgevingsvergunning voor het bouwen.

5.2.7 Cultuurhistorie

Wetgeving en beleid

De monumentenzorg is gemoderniseerd zodat de cultuurhistorische waarde van een object in het proces van de ruimtelijke ordening moet worden geïnventariseerd en geanalyseerd. Ook andere vormen van cultuurhistorie krijgen een belangrijke plek in het te ontwikkelen beleid. Het erfgoed heeft een maatschappelijke betekenis; het biedt kennis over het verleden en zorgt ervoor dat mensen weten wie ze zijn en waar ze vandaan komen. Daarnaast versterkt cultuurhistorie en erfgoed de ruimtelijke kwaliteit en biedt het inspiratie voor de inrichting van de ruimte.

Met een gemoderniseerd monumentenstelsel is op rijksniveau de impuls gegeven om goed te zorgen voor het erfgoed, zodat het optimaal bijdraagt aan kwaliteit van de ruimte en daarmee aan de kwaliteit van het leven. Dat geldt voor gebouwde objecten, maar ook voor gebieden met cultuurhistorische waarden.

Daarnaast worden cultuurhistorische waarden één van de wegingsfactoren bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Bij wijziging van het bestemmingsplan wordt het effect van die verandering op de cultuurhistorische waarden afgewogen tegen andere belangen.

In Nederland bestaan er meerdere soorten monumenten: rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, provinciale monumenten en beeldbepalende panden in beschermde stads- en dorpsgezichten. In de Monumentenwet zijn de rechten en plichten van de verschillende monumenten bepaald.

Aanwezig monumenten, waardevolle monumenten en cultuurhistorische structuren

Het plangebied staat op de Gemeentelijke Erfgoedkaart gemarkeerd als militair complex/terrein. Op de Cultuurhistorische Hoofdstructuurkaart Arnhem maakt het plangebied onderdeel uit van ruimtevragendeactiviteiten, in dit geval militaire terreinen, binnen het deelgebied Stuwwal. Voor het plangebied wordt een kans (Cultuurhistorische Kansenkaart) gezien in het versterken van de radialen en het inzetten van het fijnmazig netwerk voor recreatief gebruik. De bestemming van het plangebied zal niet wijzigen en blijft militairoefenterrein, (bestemming Maatschappelijke – Militair oefenterrein), zoals ook is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Voor het plangebied zijn functieaanduiding opgenomen motorcrossterrein en parkeerterrein. Voor de toekomst is de bestemming militair terrein gewaarborgd.

5.2.8 Archeologie

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed spreekt op basis van gebieds- en bodemkenmerken haar verwachting uit over mogelijke archeologische vondsten in de bodem. Wanneer de verwachting is dat er archeologische resten gevonden kunnen worden dient de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ingelicht te worden wanneer ingrepen gedaan kunnen worden, die deze vondsten zouden kunnen aantasten. De gemeente Arnhem heeft voor het eigen grondgebied een archeologische verwachtingskaart laten opstellen en heeft regels opgenomen in de vastgestelde 'Erfgoed verordening'. Op deze verwachtingskaart is het plangebied gelegen in de zone 'lage verwachting'. Binnen de zone 'lage verwachting' is een onderzoek noodzakelijk indien de oppervlakte van het te verstoren gebied meer dan 2.000 m² bedraagt en de diepte meer dan 40 cm. Het plangebied is jaren lang in gebruik geweest als militairoefenterrein. Het terrein werd gebruikt voor militaire oefeningen, er werd gereden met legervoertuigen die diepe sporen achterlieten en er werd gegraven. De werkzaamheden voor het motorcrossterrein bestaan uit het afplaggen van de bovenste beplantingslaag en het aanbrengen van een dikke zandlaag. Er zal niet dieper dan 40 cm gegraven worden. Alleen ter plaatste van de fundering van de bebouwing zal dieper gegraven worden.



Archeologische verwachtingskaart
Arnhem-Noord

LEGENDA

Bekende archeologische waarden

archeologische monumenten

- archeologisch rijksmonument (5)
- zeer hoge waarde (5)
- hoge waarde (4)
- van waarde (0)
- gemeentelijk archeologisch monument (1)

**Archeologische vindplaatsen
(met catalogusnummer)**

- Paleolithicum
- Mesolithicum
- Neolithicum
- Bronstijd
- IJzertijd
- Romeinse tijd
- Middeleeuwen
- Nieuwe Tijd
- toevoegingen
- + administratief (exakte ligging onbekend)

Verwachte archeologische waarden

- hoge verwachting
- kans op grafheuvels (rand van beekdalen)
- kans op grafheuvels (stuwwalplateaus)
- hoge verwachting bij cultuurhistorisch element
- middelhoge verwachting
- lage verwachting
- verstoringen

Afbeelding 5.7: uitsnede archeologische verwachtingskaart gemeente Arnhem

5.3 Kabels, leidingen en straalpaden

Op of in de nabijheid van het motorcrossterrein liggen geen kabels- en leidingen en er lopen geen straalpaden over het plangebied.

Hoofdstuk 6 Planbeschrijving en -verantwoording

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de bestaande situatie, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het opstellen van het bestemmingsplan: de verbeelding (plankaart) en de regels. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Daarnaast worden de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels verantwoord. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom bepaalde bestemmingen zijn aangewezen en waarom bepaalde bebouwing acceptabel is.

6.2 Opzet van de regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) is verplicht.

De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 maakt het mogelijk bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld.

Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende plankaart waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze plankaart kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De plankaart en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingen);
4. Overgangs- en slotregels.

6.2.1 Inleidende regels

Inleidende regels bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

1. Begrippen: In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen, voor een eenduidige interpretatie van deze begrippen.
2. Wijze van meten: Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Op de verbeelding zijn bouwhoogten en soms bebouwingspercentages aangegeven. Als er geen percentages zijn aangegeven, mag het hele bouwvlak worden bebouwd. De aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen.

6.2.2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die voorkomen in het plangebied. Voor ieder gebied op de verbeelding is de bestemming aangegeven.

Deze bestemmingen zijn in de regels onderverdeeld in o.a.:

1. Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan (wonen, bedrijvigheid etc.);
2. Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage etc.);
3. Afwijken van de gebruiks- en bouwregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen en bouwregels;
4. Verboden gebruik: welke vormen van gebruik zijn uitgesloten.

In paragraaf 6.3 worden de verschillende bestemmingen toegelicht en wordt ook per bestemming aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze is gekozen. Daarnaast wordt, indien gekozen wordt af te wijken van de bestemming uit het geldende bestemmingsplan, aangegeven waarom daarvoor is

gekozen.

6.2.3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

1. Anti-dubbeltelregel: Deze regel bepaalt dat er niet twee keer voor eenzelfde locatie een bouwplan kan worden ingediend.
2. Algemene bouwregels: Hierin zijn de algemene bouwregels opgenomen zoals de verplichting tot het bouwen binnen het bouwvlak en de uitleg van het bebouwingspercentage.
3. Algemene gebruiksregels: In dit artikel zijn algemene regels met betrekking tot het gebruik van de gronden en opstellen in het plangebied opgenomen. Hierin is aangegeven welke functies in ieder geval in strijd zijn met het bestemmingsplan.
4. In dit artikel worden de voorwaarden beschreven waaronder kan worden afgeweken van een bestemmingsregel. Deze afwijkingen kunnen worden toegepast op alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De afwijkingen die uitsluitend gelden voor een bepaalde bestemming zijn in het betreffende artikel van die bestemming opgenomen.

6.2.4 Overgangs- en slotbepalingen

In hoofdstuk 4 staan de overgangs- en slotbepalingen. In de overgangsbepalingen is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan.

6.3 Verantwoording van de regels

6.3.1 Algemeen

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing opgericht mag worden. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar mogelijk worden gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van o.a. ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

In deze paragraaf worden de keuzes die zijn gemaakt nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

6.3.2 Afzonderlijke bestemmingen

In de volgende subparagrafen worden de afzonderlijke bestemmingen die voorkomen in het bestemmingsplan besproken.

Per bestemming wordt ingegaan op:

- welke gronden zijn zo bestemd;
- wat houdt de bestemming in;

- eventuele aanduidingen of andere bijzonderheden;
- vergelijking vigerend bestemmingsplan zowel qua functie als qua bebouwing;

6.3.3 Maatschappelijk - Militair oefenterrein

Alle gronden binnen het plangebied van dit bestemmingsplan hebben de bestemming Maatschappelijk - Militair oefenterrein. Deze gronden zijn bestemd voor een militair oefenterrein. Daarnaast is op een gedeelte van de gronden een motorcrossterrein toegestaan. Hiervoor is een specifieke functieaanduiding 'motorcrossterrein' op de verbeelding opgenomen. Parkeren ten behoeve van het motorcrossterrein vindt plaats ter plaatse van de hiervoor op de verbeelding opgenomen aanduiding 'parkeerterrein'.

Tot slot is niet commercieel recreatief medegebruik in de vorm van dagrecreatie en nachtverblijf in (mobiele) kampeermiddelen (campers) mogelijk, uitsluitend voor deelnemers aan motorcrossevenementen en hun begeleiders en uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'.

Bebouwing is toegestaan binnen het bouwvlak, waarvoor een maximale bouwhoogte en een bebouwingspercentage is opgenomen. Bebouwing is uitsluitend toegestaan ten behoeve van het motorcrossterrein.

6.3.4 Dubbelbestemmingen

De SVBP 2012 geeft ook de mogelijkheid dubbelbestemmingen op te nemen. Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die liggen over meerdere enkelbestemmingen en daar iets over zeggen. In dit bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen: Waarde - Landschap.

In deze dubbelbestemming zijn beperkingen van de bouw mogelijkheden opgenomen. Bouwen ten behoeve van de secundaire bestemmingen is slechts middels een afwijking van de regels mogelijk. Daarnaast is een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen, ten aanzien van werken en werkzaamheden in en aan de grond.

6.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor de burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van zijn burens en directe omgeving. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

In de nota "beleidsuitgangspunten handhaving bestemmingsplannen" zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;
- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo mogelijk vooraf maar in ieder geval zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Deze beleidsuitgangspunten zijn geëvalueerd in de nota "Handhavingsplan Fysieke Leefomgeving 2011-2014". De destijds geformuleerde uitgangspunten pretenderen dat alle overtredingen worden opgespoord en aangepakt. Deze ambitie blijkt met de beschikbare menskracht te ambitieus en daarom is in de nieuwe nota een prioriteitsstelling opgenomen waarin wordt aangegeven aan welke handhavingsonderwerpen op het gebied van bouwregelgeving en de gebouwde omgeving de komende periode met name aandacht wordt besteed. Dit houdt in dat het uitgangspunt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt afhankelijk wordt van de prioriteitsstelling uit het Handhavingsplan. De prioriteitsstelling is ondermeer afhankelijk van het type overtreding en het type gebied (beschermde

stadsgezicht, buitengebied, industrieterrein enz.) waar de overtreding wordt geconstateerd en zal op basis van politieke realiteit per looptijd van het Handhavingsplan worden geactualiseerd.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een inventarisatie van het feitelijke gebruik en de bestaande bebouwing zo kort mogelijk voor respectievelijk het in ontwerp ter visie leggen van casu quo het in werking treden van een bestemmingsplan. Als vervolg op deze inventarisatie zullen de verleende omgevingsvergunning voor het bouwen en gevolgte afwijkingsprocedures worden geregistreerd.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. In de regels is daartoe de zogenaamde strafbepaling opgenomen, waarin overtredingen van de regels worden aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1a, aanhef en lid 2 van de Wet op de Economische Delicten. De bijbehorende strafmaat is hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van de vierde categorie (maximaal € 19.500). Bij ernstige overtredingen zal handhaving ook via de strafrechtelijke weg plaatsvinden. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijke traject zal gelijktijdig worden ingezet.

6.5 Exploitatie

De uitvoering en realisatie van het plan is in handen van Stichting Motorsportpark Gelderland Midden. Met deze partij heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Daarmee is verzekerd dat alle plankosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Het opstellen van een exploitatieplan is hiermee niet nodig.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Vooroverleg

Bewonersoverleg

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan en het opstellen van het MER heeft op 17 september 2014 contact plaatsgevonden met de wijkraad Schaarsbergen.

Artikel 3.1.1 Bro overleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro is het concept ontwerpbestemmingsplan opgestuurd naar de Provincie Gelderland, het Waterschap en de aangrenzende gemeenten Rozendaal en Ede. Daarnaast is het bestemmingsplan ter informatie naar de Gasunie, Rijkswaterstaat, Defensie en Groenforum.

De ontvangen vooroverlegreacties zijn, voorzover ontvangen, verwerkt in (de toelichting van) het bestemmingsplan.

Publicatie voornemen ontwikkeling

Volgens artikel 1.3.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet het voornemen tot een op ontwikkeling gericht bestemmingsplan worden gepubliceerd. Dit is gebeurd in de Staatscourant en op de website van de gemeente (Wonen en Leven - Wijken - Schaarsbergen) op 17 september 2014.

Het bestemmingsplan heeft in ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegen van PM 2015 tot en met PM 2015. Tijdens deze termijn is PM.

7.2 Terinzagelegging (ontwerp-bestemmingsplan)

Eindnoten

1. Motorcrosscircuit hoek A50 en Koningsweg te Arnhem - geluid naar de omgeving, Peutz, 23 april 2015
2. Rapport Peutz nr. RF 857-1 d.d. 10 april 2013 'Onderzoek betreffende geluid in de omgeving van motocrossterreinen - actualisatie naar aanleiding van invoering van 94 dB(A)-norm' uitgevoerd in opdracht van de KNMV.
3. Zie het artikel van F.A.G.M. Schermer gepresenteerd op het congres Internoise 2013, te vinden op www.peutz.nl.
4. Dit komt overeen met een eis van maximaal 102 dB(A) geluiddruk gemeten langs de baan op 7,5 m afstand van een passerende crossmotor uit het KNMV technisch reglement; inmiddels (2012) is deze eis enigszins aangescherpt. Voor alle NK en ONK klassen geldt thans 100 dB(A) als eis.

