

**NOTA VAN ZIENSWIJZEN
EN
AMBTSHALVE AANPASSINGEN
(GEANONIMISEERD)**

BESTEMMINGSPLAN

“FIETSPAD ULFT-SILVOLDE”

30 november 2022

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Ulft-Silvolde' heeft vanaf 10 maart 2022 tot en met 20 april 2022 voor iedereen ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon iedereen, schriftelijk of mondeling, een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar maken.

De ter inzage legging is bekend gemaakt in:

- het Gemeenteblad op www.officielebekendmakingen.nl van 9 maart 2022;
- de Gelderse Post Oude IJsselstreek van 9 maart 2022;
- de gemeentelijke website vanaf 9 maart 2022.

Ingediende zienswijzen en ontvankelijkheid

Tijdens de inzageperiode zijn in totaal twee zienswijzen ontvangen. Beide zienswijzen zijn gericht aan het College van B&W. De eerste zienswijze is ingediend door drie personen en ondertekend door 105 personen. De tweede zienswijze is ingediend door drie personen.

De zienswijzen zijn ontvangen binnen de hiervoor gestelde termijn en zijn ontvankelijk.

2. Samenvatting zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de twee zienswijzen samengevat en is (op onderdelen) een gemeentelijke reactie gegeven. Ook is per zienswijze een conclusie gegeven of de zienswijze moet leiden tot inhoudelijke aanpassingen van het bestemmingsplan. Tot slot wordt voorgesteld wel of niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 1

Indiener

1.1 Doel van het fietspad

Indieners stellen dat in 2017 in de pers een plan is gepubliceerd voor een fietspad, met als doel het vergroten van de verkeersveiligheid voor scholieren die van Uft naar Silvolde (naar school) fietsen.

Gemeentelijke beantwoording

Het is onjuist dat de aanleiding voor het fietspad het vergroten van de verkeersveiligheid van scholieren is.

Sinds begin deze eeuw heeft de gemeente al overleg op provinciaal- en (EU)regionaal niveau over het aanleggen van een doorgaande (toeristisch/recreatieve) fietsroute van Doesburg naar Bocholt. Dit is onder andere al opgenomen in de 'Gebiedsvisie DRU Industriepark – Deel II), welke door de gemeenteraad is vastgesteld op 17 maart 2011. De plannen voor een fietspad in dit gebied bestonden dus al ruim voordat de gesprekken over onderwijshuisvesting zijn gestart, die uiteindelijk hebben geleid tot de keuze voor een unilocatie (het bij elkaar brengen) voor Almende College en de nieuwbouw van Almende Laudis.

De aanleiding voor het fietspad is dus toeristisch/recreatief. De wens voor dit fietspad werd versterkt door de kans om ook anderen (waaronder scholieren) een alternatieve en veilige fietsroute te bieden.

Deze zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen zoals is uitgewerkt in hoofdstuk 3 onderdeel 1.

1.2. Participatie

Een groep betrokken bewoners voelt zich betrokken bij de natuur en had bezwaren tegen dit plan en zag alternatieven voor de verkeersveiligheid van de school.

De gemeente heeft belangstellenden opgeroepen zitting te nemen in een klankbordgroep. In januari 2018 is de groep bijeengewees. Indieners stellen dat tijdens deze avond slechts de keuze was om te kiezen uit één van de drie tracés. En dat dit de enige bijeenkomst is geweest om een mening te geven over het plan. De bijeenkomst erna was informerend over het uiteindelijke tracé.

Gemeentelijke beantwoording

In 2018 heeft het college al een zogenaamde 'voorkeursvariant' vastgesteld. Voordat het college dat besluit heeft genomen, heeft zij de klankbordgroep de gelegenheid gegeven op- en aanmerkingen te maken op dat tracé. Die reacties vanuit de klankbordgroep zijn meegewogen bij het besluit in 2018. Het definitieve tracé is, op een paar kleine veranderingen na, het tracé dat in 2018 is vastgesteld.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.3 Niet gehoord in communicatie over alternatieven

Indieners hebben geprobeerd de alternatieven over verhoging van verkeersveiligheid te delen met raadsleden, college en ambtenaren. Dit leverde niets op. Gesteld wordt dat het vreemd is dat de oorspronkelijke doelstelling van dit fietspad geleidelijk is vervangen door de doelstelling 'recreatie/toerisme'.

Gemeentelijke beantwoording

Onder 1.1. staat beschreven wat de aanleiding is voor de realisatie van het fietspad. Voorstellen voor een alternatief hadden geen relatie met het doel van het fietspad. Met de planvorming die tot voorliggend bestemmingsplan heeft geleid, is geen sprake van 'het geleidelijk vervangen van de doelstelling' naar recreatie en toerisme maar een verbreding van de gebruiksmogelijkheden.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.4 Bezwaren tegen aanleg fietspad

Indieners hebben de volgende bezwaren tegen het fietspad:

1.4.1 Aantasting natuur

Het tracé loopt langs de grens van een weiland en bosperceel. De beschutting die het bos geeft maakt het een veilig foerageergebied voor veel wild zoals reeën. Aanleg van een pad, zeker met hekken, zal deze functies onmogelijk maken.

1.4.2 Geluidsoverlast

Indieners stellen dat fietsende scholieren de gewoonte hebben geluid te produceren. Dit kan door keiharde muziek vanuit schooltassen en vuurwerk. Ook scooterlawaai is aan de orde.

1.4.3 Veiligheid na zonsondergang

Gesteld wordt dat een afgelegen fietspad een verhoogd risico geeft voor de veiligheid, zelfs als verlichting zou worden aangelegd.

1.4.4 Lichtvervuiling

Indieners zien de beoogde verlichting als 'rij lantaarnpalen in een kwetsbaar natuurgebied'.

1.4.5 Grootte doelgroep scholieren

Gesteld wordt dat de gemeente helderheid had moeten verschaffen over het aantal gebruikers (scholieren).

1.4.6 Bescherming scholieren basisschool

Het door middelbare scholieren met 3-4 personen naast elkaar fietsen, zou een bescherming bieden aan scholieren van de basisschool. Dit met als reden dat autoverkeer in snelheid wordt beperkt. Gesteld wordt dat dit een herhaald punt is waar door de gemeente nooit op gereageerd is.

Gemeentelijke beantwoording

1.4.1

Een ree is geen beschermd dier in het kader van een goede ruimtelijke ordening, zo is bepaald in artikel 3.68 van de Omgevingswet (vrijstelling ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud).

Het genoemde hekwerk staat gesitueerd ter hoogte van de Paasberglaan en niet op meerdere plekken langs het fietspad. Het genoemde foerageergebied langs de grens van het weiland en bosperceel verdwijnt met het te situeren. fietspad niet. Langs het fietspad is de vee-kerende afrastering toegankelijk voor konijn, egel en haas. Doordat het fietspad de Paasberglaan en Over de IJssel met elkaar verbindt, ontstaat hier langs het fietspad een doorgaand biodivers lint door een agrarisch landschap. Langs deze zone kunnen hierdoor veel dieren en planten migreren.

1.4.2

Wij zijn het eens met de stelling dat fietsende scholieren geluid maken. Echter zal dit op geregelde tijden plaatsvinden waardoor per saldo geen sprake zal zijn van significante geluidshinder naar geluidsgevoelige functies. Daarbij geldt tevens dat een fietspad geen geluidgevoelige functie is in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Het geluid van vuurwerk of scooterlawaai is niet aan de orde omdat vuurwerk (bijna het gehele jaar) en scooters niet zijn toegestaan.

1.4.3

De veiligheid na zonsondergang op het fietspad vormt geen afwegingscriterium in het kader van deze ruimtelijke procedure. Bovendien geldt dat het omschreven risico vergelijkbaar is met dergelijke paden en wegen elders in de gemeente.

1.4.4

Er is geen sprake van lichtvervuiling zoals omschreven omdat sprake is van adaptieve verlichting, welke gedoseerd licht levert.

1.4.5

Gezien het beschreven doel van het fietspad onder 1.1 is er geen reden om het aantal gebruikers van Almende College in beeld te brengen. Dat een deel van de scholieren deze nieuwe route zal fietsen achten wij kansrijk.

1.4.6.

Dit onderdeel van de zienswijze is niet relevant in deze ruimtelijke procedure. Daarnaast beroepen indieners zich op norm-overschrijdend en verkeersonveilig gedrag (met z'n vieren naast elkaar fietsen) dat zou zorgen voor een meer verkeersveilige situatie. Het stimuleren van norm-overschrijdend en verkeersonveilig gedrag kan en wil de gemeente in geen geval toestaan.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.5 Aansluiting op de Paasberglaan

Indieners zijn van mening dat de volgende problemen ontstaan bij aansluiting Paasberglaan:

1.5.1 Gevaarlijke situatie bewoners Zorgcentrum De Schuylenburgh

De gewenste aansluiting bereikt een pad dat door bewoners van het zorgcentrum veel gebruikt wordt voor hun dagelijkse wandeling. Wandelaars met rollators en rolstoelen zouden niet samengaan met fietsende scholieren.

1.5.2 Zwaar en intensief landbouwverkeer

Landbouwverkeer gaat volgens indieners niet samen met fietsende scholieren en is in deze situatie levensgevaarlijk.

1.5.3 Verharden van Paasberglaan

Indieners zijn bezorgd dat de Paasberglaan wordt verhard, gezien het feit dat het deze winter (2021-2022) modderig was en slecht begaanbaar voor fietsers.

Gemeentelijke beantwoording

1.5.1

De situatie dat fietsers en voetgangers samen gebruik maken van de Paasberglaan is niet nieuw. Dit is immers een openbare weg. Hierbij geldt voor alle weggebruikers dat zij zich aan de verkeersregels dienen te houden.

1.5.2.

De Paasberglaan is een bestaand fiets- en wandelpad waardoor er op dit moment al sprake is van menging van fietsers en voetgangers. Niet valt in te zien dat een toename van het aantal fietsers zal leiden tot een onwenselijke en verkeersgevaarlijke situatie. Bovendien kan de Paasberglaan niet worden aangemerkt als een drukke doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer.

Verder kan worden opgemerkt dat ten behoeve van het landbouwverkeer ten behoeve van de bereikbaarheid van de landbouwgronden een aparte oversteek van het fietspad is gemaakt, die er zorg voor moet dragen dat het landbouwverkeer niet meer de hele Paasberglaan hoeft af te rijden en er een haakse (veilige) oversteek van het fietspad komt. Voor de eigenaar van de grond, die in de toekomstige situatie wordt doorkruist door het fietspad (komend uit westelijke richting Paasberglaan), zijn twee landhekken geplaatst, zodat deze niet op het fietspad rijdt en uitsluitend het fietspad hoeft over te steken. Er wordt hiermee voor een deel het kruisen van fietsers en landbouwverkeer afgevangen.

1.5.3

Het mogelijk verharderen van een openbare weg is niet relevant in voorliggende ruimtelijke procedure. Verder geldt dat er geen plannen zijn voor verharding van deze weg.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.6 Omleiden van fietsers

Gesteld wordt dat fietsers om het dorp heen worden geleid in relatie tot de doelstelling recreatie/toerisme. Dit zou volgens indieners leiden tot negatief effect voor plaatselijke middenstand en horeca in lente, zomer en herfst. De kern van het dorp zou goed kunnen aansluiten bij de fietsroute Bocholt en Doesburg.

Gemeentelijke beantwoording

Het gewenste fietspad biedt een alternatieve route. Fietsers krijgen de keuze voor een meer stedelijke- of een meer landelijke route die elk een eigen toeristisch/recreatief karakter hebben en aanbod bieden. In februari 2022 heeft de gemeenteraad het visiedocument 'Landschapspark Oude IJssel' vastgesteld, waarin juist nadruk is gelegd op routes door het landschap, die de beleefbaarheid en het leesbaar maken van het landschap vergroten. Juist dit nieuwe fietspad maakt verborgen kwaliteiten als het de beboste rivierduin en een aantal meanders en restgeulen van het watersysteem zichtbaar. Dit biedt een andere recreatieve kwaliteit dan de bestaande route door het centrum.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.7 Civieltechnische aspecten

Indieners hebben gekeken naar het grondwateronderzoek en het ontwerp van het tracé. Zij vinden dat een technisch ontwerp ontbreekt bij het bestemmingsplan. Er zou sprake zijn van 'onvoldoende

informatie over ontwerppunten'.

In het grondwater rapport wordt geadviseerd over te gaan tot ontgraven van de veenlaag voor de drainage van de grond. Dit omdat een aanzienlijk deel van het jaar de grondwaterstand gelijk is aan het maaiveld. Er wordt gesteld dat de geotechnische gevolgen -zettingen of verzakkingen- en de hydrologische gevolgen niet inzichtelijk zijn.

Gemeentelijke beantwoording

Het bestemmingsplan regelt of een bepaalde ontwikkeling op een bepaalde plaats is toegestaan, onder andere op basis van ruimtelijke- en milieuaspecten. De haalbaarheid van het technische deel van het project (de uitvoering), maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Voor een korte beschrijving van de uitvoering van het fietspad wordt gewezen naar paragraaf 2.2 van de toelichting 'Toekomstige situatie plangebied' waar tevens een principe-doorsnede van het beoogde fietspad is bijgevoegd. Als bijlage bij de regels is ook de inrichtingstekening van het fietspad gevoegd.

De geotechnische gevolgen van het plan zijn minimaal. Ook de hydrologische gevolgen van het plan zijn minimaal, waarbij geldt dat water sneller afgevoerd kan worden door het toepassen van een zandbed. Hierdoor kan het water sneller afgevoerd worden. De aan te leggen greppels langs het fietspad dragen hier aan bij. Mocht sprake zijn van civieltechnische gevolgen van dit project, dan zijn deze voor risico van de gemeente als grondeigenaar.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.8 Zichtbaarheid fietspad in landschap

Het feit dat het fietspad op een 'dijkje' komt te liggen van minimaal 70 centimeter hoog, zou als gevolg hebben dat het fietspad duidelijk zichtbaar is in het landschap.

Gemeentelijke beantwoording

Met de aanleg van het fietspad in het plangebied, wordt een geringe verhoging in het landschap aangebracht. Die verhoging sluit aan bij de natuurlijke glooiingen van het landschap en heeft geen significant effect op het landschap.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.9 Projectkosten

Gesteld wordt dat gezien de maatregelen genoemd onder 1.7 en 1.8, sprake zal zijn van kosten die de uiteindelijke ramingen ruim zullen overstijgen.

Gemeentelijke beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument voor het ter discussie stellen van de kosten of uitgaven van of aan voorliggend plan. Volledigheidshalve wordt hierna de tekst uit paragraaf 3.8 van het bestemmingsplan 'Economische uitvoerbaarheid' beschreven:

"De ontwikkeling van voorliggend plan betreft een initiatief van de gemeente. De kosten verband houdend met deze herziening, alsmede met de uitvoering ervan, komen voor rekening van de gemeente. Hiervoor is door de gemeenteraad budget beschikbaar gesteld. De kosten voor het

beheer en onderhoud van het fietspad worden opgenomen in het regulier onderhoud van openbare ruimte. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.”

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.10 Balans bij stikstofdepositie

Gevraagd wordt of sprake is van stikstofdepositie bij de aanleg van het fietspad. Niet duidelijk is voor indieners of de daadwerkelijke depositie in balans is met andere plannen en of het de gewenste woningbouw in de weg kan zitten.

Gemeentelijke beantwoording

In 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurherstel in werking getreden. Het daaraan gekoppelde besluit werkt deze wet verder uit. De wet maakt het mogelijk om gedeeltelijke vrijstelling mogelijk te maken van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof. De vrijstelling geldt voor bouw- aanleg- en sloopactiviteiten. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase, maar voor de aanlegfase. Het gaat nu om de aanleg, maar op grond van de gebruiksfase kan zich de situatie voordoen dat nog steeds een natuurvergunning nodig kan zijn voor de stikstofdepositie die bijvoorbeeld wordt veroorzaakt door het verkeer op een aan te leggen weg. Bij het gebruik van een fietspad is normaliter geen sprake van de uitstoot van stikstof. Met andere woorden de aanleg van het fietspad gaat niet ten koste van de woningbouw binnen de gemeente.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 is tevens naar de depositie in de aanlegfase gekeken.

Voorgesteld wordt in het bestemmingsplan in paragraaf 3.6 Ecologie van de toelichting een tekst op te nemen over stikstof. Zie voor de inhoudelijke uitwerking hoofdstuk 3 onderdeel 7.

Deze zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.11 Natuurcompensatie

Gerefereerd wordt aan de natuurwaarden waarvoor 3300 m² is aangekocht om deze te compenseren. Uit de kaart bij de bewonersbrief maken indieners op dat slechts op één plek, ten westen van het pad, extra groen komt. Men constateert dat dit voor aanwonenden geen enkele functie heeft qua afscherming van het fietspad. Ook zouden de bloeiende bermen niet op deze kaart (verbeelding) staan.

Ook zou sprake zijn van compensatie in de vorm van het verwilderen van de grond tussen fietspad en woningen. Indieners vragen wat daar in het huidige plan nog van terug te vinden is?

Gemeentelijke beantwoording

Er wordt binnen het Gelders Natuur Netwerk (GNN), zuidelijk deel plangebied, in totaal 1938 m² aan natuur gecompenseerd. In de Gelderse Ontwikkelzone (GO) wordt in totaal 4728 m² natuur gecompenseerd. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 3 onder 5.

De compensatie van natuur heeft niet als doel om te dienen als inpassing of afscherming van het fietspad ten opzichte van woningen. Echter wel wordt het fietspad ingepast in de omgeving.

In het verleden is gesproken over de mogelijkheid om de gronden tussen het fietspad en de bestaande woningen te verwilderen. Hiervan is echter op basis van het voorliggende plan geen

sprake. Vanuit het GO en GNN is hiertoe geen verplichting en het betreft gronden die niet in eigendom zijn van de gemeente.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.12. Kosten en verwerving gronden

Gesteld wordt dat de financiering onduidelijk is. Indieners stellen dat, ten opzichte van de aanvankelijke raming, nu al voor 25% wordt overschreden. Ook zou de cofinanciering in de vorm van een subsidie van de Provincie niet onderbouwd zijn.

Indieners vinden het niet duidelijk hoe de grondverwerving is gelopen. Zij zijn van mening dat het van belang is te weten of aankoop en verkoop van de grond aan de orde is, omdat publiek geld wordt gebruikt. Ter compensatie van grondaankoop zou de voorwaarde zijn bedongen dat de grondeigenaar geen bezwaar zou maken tegen de aanleg van het fietspad. Gesteld wordt dat de landbouwgrond tegen een lagere prijs dan de marktprijs zou kunnen worden aangekocht. Indieners vragen zich af of zo'n afspraak in het belang is van gemeentefinanciën. Het zou een fout signaal zijn om veel geld uit te geven aan een fietspad waar niemand op zit te wachten, terwijl dit geld ook anders besteed kan worden.

Gemeentelijke beantwoording

Voor wat betreft de kosten wordt verwezen naar de reactie onder 1.9. Hierin zijn de kosten voor het verwerven van de nodige gronden meegenomen. Op welke wijze (strategie) de grondverwerving heeft plaatsgevonden is niet relevant, ook niet voor de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.13 Zinvolheid van het plan

Indieners vragen zich af of het zinvol is zoveel geld te investeren in een fietspad, dat zou dienen voor het omzeilen van een weg voor 200 meter, terwijl op die weg de laatste decennia geen sprake zou zijn van 'verkeersongevallen van betekenis'. Dit zou ook niet in verhouding staan tot 'een relatief kleine groep verkeersdeelnemers' die er een gewoonte van maakt om zich niet tot nauwelijks aan de verkeersregels te houden. Tot slot wordt gesteld dat de gewenste realisatie van een fietspad langs de rivier het nut van het voorliggende gewenste fietspad zou wegnemen.

Gemeentelijke beantwoording

Er is al geruime tijd een politiek-bestuurlijke behoefte bij het fietspad op provinciaal en (EU-) regionaal niveau. Verder wordt verwezen naar de reactie onder 1.1.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.14 Alternatieven voor de aanleg van een fietspad

Indieners stellen in de zienswijze een drietal alternatieven voor, welke de kern van Silvolde verkeersluwer en veiliger kan maken. Naar de mening van indieners niet een relatief kleine groep scholieren maar iedereen.

Voorgesteld wordt "shared space" of gedeelde ruimte door te trekken van het gebied rond de Markt tot aan de t-splitsing Ulftseweg. Ook zou beperking van het vrachtverkeer een positief effect hebben.

Voor beide voorstellen zou de gemeente geen goede uitleg hebben gegeven waarom realisatie met een positieve werking niet mogelijk is.

Tot slot vinden indieners dat de t-splitsing Ulftseweg – Over de IJssel door een verhoogd plateau en duidelijke markeringen, de snelheid beperkt en de verkeersveiligheid doet toenemen.

Gemeentelijke beantwoording

Dat indieners een aantal alternatieven aandragen voor het geplande fietspad is voor de bestemmingsplanprocedure niet relevant. Er is immers een politiek-bestuurlijke keuze gemaakt voor dit tracé. Daarbij komt dat de alternatieven buiten het plangebied liggen.

Voor zover indieners met de reactie op dit onderdeel beogen een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid van de kern van Silvolde, wordt overwogen dat cijfermatig niet kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie op genoemde locaties. Voor het treffen van voorgestelde maatregelen is dan ook vooralsnog geen aanleiding.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

1.15 Conclusie

Indieners sluiten af met het verzoek ‘geen schaars gemeenschapsgeld uit te geven aan een vrij zinloos stukje fietspad’. Er zou naar de mening van indieners ingezet moeten worden op het ‘werkelijk veiliger maken van de kern Silvolde, omdat dit tenslotte de opdracht was’. Een fietspad dwars door een plek met natuur zou weinig oplossen.

Gemeentelijke beantwoording

Over de zinvolheid en de kosten wordt verwezen naar de beantwoording onder respectievelijk 1.1 en 1.9.

Conclusie en voorstel

Deze zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk.

Zienswijze 2

Indiener

2.1 Beschermen van zomereik uit 1820

Indieneren hebben gezien dat het gewenste fietspad eindigt op de Paasberglaan. Dit is ook de plek waar de oudste boom van het 'Paasberggebied' staat. Indieneren stellen dat de verharding van de grond rondom deze boom met het bijbehorende graafwerk 'het begin van het einde' betekent. In de documenten van het bestemmingsplan wordt de boom volgens indieneren vaker genoemd, echter zij zien geen maatregelen om de aantasting te voorkomen waarmee de boom kan overleven.

Indieneren vragen zich af of het brede fietspad verlegd kan worden zodat menggranulaat en beton niet in de buurt van de huidige en toekomstige omvang van de kroon komen. Verzocht wordt een boomexpert bij het graaf- en stortwerk de begeleiding/verantwoordelijkheid te nemen om de boom te beschermen.

Gemeentelijke beantwoording

De gemeente heeft in voorliggen situatie, net als elke opdrachtgever/uitvoerder, de zorg om bomen te beschermen. Wij zullen bij graaf- en stortwerk van het fietspad rekening houden met omliggende bomen. Om de monumentale boom te kunnen beschermen wordt voorgesteld het fietspad-tracé aan de noordkant gedeeltelijk op te schuiven. Zie hiervoor hoofdstuk 3 onder 2 en 8.

Deze zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen zoals uitgewerkt in hoofdstuk 3.

Aansluiting bij De Schuylenburgh

Indieneren hebben de volgende bezwaren:

2.2.1 Gebruik fietspad bewoners De Schuylenburgh

Indieneren vragen zich af of het fietspad ook gebruikt kan worden door bewoners van De Schuylenburgh, fietsend en wandelend (met scootmobiel).

2.2.2 Bestemming kruispunt van wegen

De aansluiting hier met De Schuylenburgh en de Paasberglaan, een officieel beschermd zandpad betekent een bestemming tot kruispunt van wegen. Dit terwijl indieneren vinden dat vanaf deze plek kijkend in de richting van de Marktstraat, Silvolde 'een plaatje' is

2.2.3 Hoge parkeerintensiteit parkeerplaats De Schuylenburgh

Gesteld wordt dat rondom de schooltijden de meeste gebruikers van het fietspad de fietsenstalling van Almende, ten noorden van het schoolterrein, als bestemming hebben. Zij zullen via het onverharde zandpad naar de lusvormige parkeerplaats van De Schuylenburgh gaan. Dit terwijl er al veel auto's staan van padelliers en tennissers en auto's stilstaan om mensen in en uit te laten gaan. De scholieren moeten op deze manier volgens indieneren veel verkeer doorkruisen.

2.2.4 Verkeersplan

Onduidelijk is voor indieneren of en hoe het verkeersplan hier iets zegt of regelt over aansluiting op fiets- en wandelwegen. Zij stellen tevens dat de gemeente geen inzage geeft in een dergelijk plan en dat alleen vragen gesteld kunnen worden.

Gemeentelijke beantwoording

2.2.1

Het gewenste fietspad is een openbaar toegankelijk fiets- en wandelpad dat ook bereikbaar is voor omwonenden. Indien geen sprake is van een trottoir dan mogen wandelaars (al dan niet verplaatsend met een voorwerp, niet zijnde voertuig) gebruik maken van het fietspad. Dit staat in artikel 4 van het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens).

2.2.2

De Paasberglaan is een openbaar toegankelijk fietspad. Er is geen sprake van het intensiveren van het gebruik van de Paasberglaan omdat er nu al sprake is van fietsers.

2.2.3

Het gaat in deze situatie om een doodlopend stukje parkeerterrein waar de auto te gast is. Het is niet aannemelijk dat dit tot een onevenredige verkeersintensiteit zal leiden.

2.2.4

Vanuit verkeer kan worden gesteld dat, gelezen het gestelde onder 2.2.3, geen sprake is van een verkeersplan dat specifiek dient voor het beoogde fietspad.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.3 Beleid en voorstel verlichting

Onduidelijk is hoe de plannen zijn over de verlichting van het fietspad en Paasberglaan. Verwezen wordt naar de geplaatste witte verlichting bij de aangelegde oprijlaan bij Almende Laudis. Indieners doen het verzoek met amberkleurige lampen te werken en verlichting bij wegen en parkeerplaatsen in de tweede helft van de nacht te dimmen.

Gemeentelijke beantwoording

Binnen het plangebied zal worden gewerkt met adaptieve verlichting die zich aanpast aan de hoeveelheid natuurlijk licht, passend bij de uitgangspunten uit het beleid 'Licht in de Openbare Ruimte'. De situatie op andere locaties is niet relevant voor deze ruimtelijke procedure.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.4 Kosten van fietspad als toeristische routes

Gesteld wordt dat sprake is van veel hogere projectkosten dan aanvankelijk geraamd. Met het 'gemeenschapsgeld' zouden elders heel veel meer kilometers recreatieve paden aangelegd kunnen worden.

Hierbij worden de volgende vragen gesteld:

1. Indieners vragen wat de totaalkosten van het nieuwe fietspad tussen de weg Over de IJssel en de Paasberglaan zijn;
2. Ook wordt gevraagd wat de kosten per m² zijn en, ter vergelijking, die van andere toeristische fietspaden per m².
3. Tot slot wordt gevraagd of Provincie en gemeente geld beschikbaar stellen voor korte fietspaden die omwonenden wenselijk vinden en of gemeentelijk prioriteit kan worden gesteld aan 'fietsverkeersonveilige kruispunten'.

Gemeentelijke beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument voor het ter discussie stellen van de kosten of uitgaven van voorliggend plan. De overige vragen zijn daarmee dan ook niet relevant.

Volledigheidshalve wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 1 onderdeel 1.9.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.5 Fiets versus auto

Indieners constateren dat er weinig autoluwe fietsroutes zijn. De fiets zou niet kunnen concurreren met de auto, ook op korte afstanden niet vanwege het ontbreken van veilige fietspaden. Indieners vinden dat fietsongevallen bij verkeersbeleid geen prioriteit krijgt.

Gemeentelijke beantwoording

Dit onderdeel van de zienswijze is in het kader van de ruimtelijke procedure niet relevant.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.6 Effect van groepen fietsers

Een deel van de Ulftseweg zou onveiliger worden omdat (brede) fietskolonnes de snelheid van breed gemotoriseerd verkeer remmen. Dit type verkeer zou gedwongen zijn zich aan te passen. Hierdoor zou de Ulftseweg kunnen worden ingericht als een 30 km zone, wat tijdens schooltijden geen tijdsverlies zou opleveren. Ook denken indieners dat het de luchtkwaliteit ten goede zou komen.

Gemeentelijke beantwoording

Dit onderdeel van de zienswijze is in het kader van de ruimtelijke procedure niet relevant.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.7 Vragen over gemeentelijk verkeersbeleid

Indieners vragen in algemene zin of een verkeersonderzoek is verricht bij diverse toegangswegen, breder dan het tellen van auto's. En is ook fijnstof onderzocht. Verder wordt in algemene zin het volgende gevraagd:

1. Of de matige luchtkwaliteit buiten het plangebied kan worden verbeterd door snelheidsbeperkende maatregelen en meer groen;
2. Of de fietstrajecten tussen 'van Balveren' en de fietsstraat onderzocht zijn;
3. Of maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid van fietsende leerlingen (4-18 jaar) in het 'scholencentrumdorp' onderzocht zijn.

Gemeentelijke beantwoording

Dit onderdeel van de zienswijze is in het kader van de ruimtelijke procedure niet relevant.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.8 Handhaven gebruik als fietspad

Indieners stellen dat het niet-gemotoriseerde verkeer het verkeersbord negeren. Brommers, scooters, snorfietsen en sommige motorrijders zouden het pad betreden. Uit ervaring van indieners

zou politie niet handhavend optreden. Gevraagd wordt hoe de gemeente gaat borgen dat het een recreatieve pad zonder stank en lawaai wordt. Ook is voor indieners onduidelijk of de Provincie bekend is met het feit dat het fietspad ook wordt gebruikt door fietsende scholieren. Voorgesteld wordt bij het niet doorgaan van het fietspad het geld te investeren in handhaving ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gehele gemeente.

Gemeentelijke beantwoording

Indien sprake is van het betreden van gemotoriseerd verkeer kan een particulier of gemeente een handnavingsverzoek neerleggen bij de politie. De politie besluit of handhavend opgetreden wordt.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.9 Verkeersaantrekkende werking Ulft-Terborg-Doetinchem

Fietsers uit Gaanderen en Doetinchem maken ook gebruik van de kortere route naar Ulft. Op drukke dagen leidt dit tot veel extra verkeer. Opgemerkt wordt dat ook het zandpad de Paasberglaan als 'mooie fiets- en wandelweg' nog meer illegaal rijdend gemotoriseerd verkeer (brommers, scooters en motoren) moet gaan verdragen.

Gemeentelijke beantwoording

Het gestelde dat op drukke dagen extra verkeer gebruik maakt van het fietspad, zien wij als een positieve ontwikkeling. Wat betreft illegale verkeersgebruikers geldt hetgeen wat is omschreven onder 2.8.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.10 Vragen rondom parkeerplaats De Schuylenburgh-Isala

Indieners hebben de volgende vragen:

1. Of de parkeerplaatsen ten oosten van Isala en grenzend aan De Schuylenburgh blijven bestaan. Of wordt dit een nieuw ingedeelde ruimte met fietspad voor scholieren en wandelpad voor bewoners en ruimte voor het dierenparkje;
2. Wordt het terrein buiten het schoolterrein de 'rookvrije generatie zone' ook een rookvrij gebied;
3. Hoe wordt voorkomen dat het autoverkeer, zoals eerder genoemd onder 2.2.3, bij het kruisen van fietsers niet vast komt te staan;
4. Of beleid kan worden ontwikkeld om mensen die kunnen fietsen met de fiets naar het sportcomplex Paasberg komen;
5. Of de gemeente kan toezeggen dat de parkeerplaats van De Schuylenburgh aan de kant van de Marktstraat niet vergroot wordt;

Gemeentelijke beantwoording

Voor alle vragen geldt dat deze niet relevant zijn in deze ruimtelijke procedure. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.3.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.11 Veilige verkeerssituatie

Indieners vragen zich af of onderzoek is verricht naar de verkeersveiligheid in het gebied tussen

Almende, Bluemers en Anton Tijdinkschool. En of de gemeente op drukke fietspaden gaat handhaven op een maximale snelheid (bijvoorbeeld 20 km/uur).

Gemeentelijke beantwoording

Het plangebied houdt op aan de noordkant van de Paasberglaan, dit onderdeel van de zienswijze is niet relevant in deze ruimtelijke procedure.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.12 Vragen rondom leefomgeving De Schuylenburgh

Indieners constateren dat de omgeving van Laudis/Almende en De Schuylenburgh in korte tijd is veranderd. Indieners hebben de volgende vragen:

1. Of onderzocht is of de verkeersveiligheid van de 'relatief langzame en zodoende kwetsbare bewoners' bij het wandelen of fietsen (op weg naar hun auto) bevorderd kan worden;
2. Of de voor- nadelen van het fietspad zijn besproken;
3. Of het open terrein rondom De Schuylenburgh gewaarborgd kan blijven en of voorkomen wordt dat zij tegen nieuwe metalen hekken aan moeten kijken.

Gemeentelijke beantwoording

Vraag 1: Er is nu al sprake van fietsstromen uit noordelijke en zuidelijke richting en het fietspad leidt niet tot nieuwe extra fietsende scholieren. Dit gebied wordt ook gekenmerkt als shared space waar dus gedeeld ruimtegebruik plaatsvindt. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.3. De verkeersintensiteit en de veiligheid zal daarom ook niet onevenredig veranderen.

Vraag 2: De voor- en nadelen van het fietspad zijn afgewogen, waarbij het oorspronkelijke doel van het fietspad van belang is.

Vraag 3: Er is in het kader van voorliggende ruimtelijke procedure geen sprake van afbreuk aan openheid omdat de locatie buiten het plangebied ligt. Er zijn in het kader van voorliggende planvorming geen plannen voor de situering van metalen hekken.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.13 Milieubelasting aanleg fietspad

De gemeente zou andere conclusies kunnen trekken dan koste wat kost een pad aan te leggen, wanneer een schelpenpad door de natte grond niet voldoet. Hoe wordt voorkomen dat de bodem na decennia toch zware giftstoffen blijkt te hebben.

Gemeentelijke beantwoording

De aanleg van een schelpenpad is ooit ter sprake gekomen, echter is het in de planvorming, waaronder voorliggende ruimtelijke procedure, nooit als haalbaar scenario besproken. Reden hiervoor is dat het fietspad van beton dan wel asfalt moet zijn.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

2.14 Conclusie

Indieners pleiten voor het koesteren van de Paasberglaan met de stilte, nu het veelbelovende

Landschapspark Oude IJssel toekomstmuziek is.

Met het gemeentelijk beleid voor het fietsverkeer ontbreekt een integrale benadering. Er zou een plan moeten zijn hoe fietsers de fietsenstalling kunnen bereiken. Dit zou het verschuiven van een ingewikkeld probleem zijn en de aanvraag zou moeten worden afgewezen. Indieners vinden dat, na de eerdere fietsenstalling van Almende, de gemeente steeds komt met 'nieuwe deelplannen'. Het zou bijvoorbeeld ten aanzien van de fietsdichtheid rondom Almende moeilijk zijn om de belangen van alle betrokkenen mee te laten wegen.

Daarnaast vinden indieners dat de belangen van omwonenden en van het natuurgebied De Paasberg met zomereik en 'serene stilte' onvoldoende afgewogen zijn. Afsluitend wordt de vraag gesteld of college en de raad kunnen besluiten de aanvraag terug te trekken.

Gemeentelijke beantwoording

Het is onjuist dat de aanleiding voor het fietspad het vergroten van de verkeersveiligheid van scholieren is. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.1 waar uiteengezet is wat het oorspronkelijke en hoofddoel is van de aanleg van het fietspad.

Het gemeentelijk beleid voor fietsverkeer biedt geen oplossing voor het verleggen van het fietspad voor de scholieren, een deel van de gebruikers. Daartoe is ook geen aanleiding omdat de verkeersafwikkeling van het Almende College niet verandert en er zal door dit project per saldo geen sprake zijn van een toename van scholieren. De verkeersintensiteit blijft daarbij ook gelijk in vergelijking met de huidige situatie.

Het feit dat sprake is van een 'serene stilte' is ons inziens niet aan de orde. Het plangebied en omgeving maakt geen onderdeel uit van stiltegebieden als bedoeld in artikel 3.56 van de Omgevingsverordening. Verder geldt dat het plan ten aanzien van het aspect ecologie positief is beoordeeld door de provincie Gelderland.

Het verzoek om een gemeentelijk besluit te nemen om het voorliggende bestemmingsplan niet verder in procedure te brengen is niet aan de orde.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Conclusie en voorstel

Deze zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk.

3. Ambtshalve aanpassingen

In dit hoofdstuk is een weergave gegeven van de ambtshalve aanpassingen die voorgesteld worden door te voeren in het vast te stellen bestemmingsplan. Naast aanpassingen in de toelichting (beschrijvende deel) zijn aanpassingen in de regels en verbeelding (juridisch bindend deel) weergegeven.

De voorgestelde ambtshalve aanpassen zijn:

1. TOELICHTING Hoofdstuk 1 – Inleiding (paragraaf 1.1 Aanleiding)

In deze paragraaf is een toelichting gegeven op de aanleiding van het bestemmingsplan. Abusievelijk staat hier een tekst die suggereert dat het hoofddoel van het fietspad is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit terwijl, zoals eerder in deze nota omschreven, de aanleg en schakel in de doorgaande toeristisch/recreatieve fietsroute van Doesburg naar Bocholt hoofddoel is.

Voorgesteld wordt de eerste alinea van paragraaf 1.1 als volgt te wijzigen. Volledigheidshalve is de gehele tekst weergegeven:

“Sinds het begin van deze eeuw heeft de gemeente op provinciaal- en (EU-)regionaal niveau intensief overleg over het aansluiten bij een doorgaande fietsroute van Doesburg naar Bocholt. De fietsroute heeft een toeristisch/recreatief karakter.

De gewenste aanleg van een fietsroute is al opgenomen in de ‘Gebiedsvisie DRU Industriepark – Deel II’, welke door de gemeenteraad is vastgesteld op 17 maart 2011. De wens voor het fietspad wordt versterkt door de kans om scholieren een alternatieve en veilige fietsroute te bieden van en naar scholengemeenschap Het Almende College. Daarnaast kan het beoogde fietspad ook als een interessante route worden gezien voor andere (dagelijkse) fietsers. Op 7 februari 2018 is daarom door het college besloten om in te zetten op de realisatie van een nieuw fietspad. Het tracé loopt van de openbare weg 'Over de IJssel' naar de 'Paasberglaan' door weilanden en bos. Het fietspad wordt gezien als een verbetering van het bovenlokaal fietsnetwerk”.

2. TOELICHTING Hoofdstuk 2 – Het plan (paragraaf 2.2 Toekomstige situatie plangebied)

Als gevolg van het gewijzigde fietspad-tracé wordt voorgesteld paragraaf 2.2 tekstueel ondergeschikt aan te passen. Aanleiding van de verschuiving van het fietspad-tracé is de bescherming van de kroon van de monumentale boom. Zie onder 8 voor een nadere toelichting.

3. TOELICHTING Hoofdstuk 2 – Het plan (paragraaf 2.2 Toekomstige situatie plangebied)

In deze paragraaf staat omschreven dat het fietspad wordt uitgevoerd in beton. Dit is nog niet bekend, mogelijk wordt het fietspad uitgevoerd in asfalt. Tevens dient de doorsnede van het fietspad hierop aangepast te worden. Voorgesteld wordt dit aan te passen in de toelichting.

4. TOELICHTING Hoofdstuk 2 – Het plan (paragraaf 3.2.2 Provinciaal beleid)

In paragraaf 3.2.3. is aangegeven dat er in de Omgevingsverordening geen onderwerpen zijn opgenomen die relevant zijn voor het voorliggende initiatief. En dat het initiatief niet in strijd is met provinciale belangen. Dit is niet juist.

Voorgesteld wordt de tekst als volgt te wijzigen en aan te vullen.

Toets provinciaal beleid

Zoals ook beschreven in paragraaf 1.1 van dit bestemmingsplan, draagt dit fietspad bij aan een veilig fietsnetwerk van en naar school. Daarnaast is het fietspad van regionale en bovenregionale betekenis. Het fietspad is opgenomen in het HFN (Hoofd fietsnet Gelderland). Een andere locatie dan de voorliggende is niet wenselijk. Bovendien is er geen sprake van aantasting van het landschap omdat het tracé de landschappelijke lijnen volgt. In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen ter bescherming van de kernkwaliteiten GO en GNN. Het initiatief loopt deels door GO en GNN. Hiermee raakt het initiatief provinciale belangen en is mogelijk sprake van de aantasting van kernkwaliteiten van het GNN. Hiervoor dient compensatie plaats te vinden. Zie hiervoor de motivatie zoals omschreven in paragraaf 3.6.2 van de toelichting.

Tevens geldt bij aantasting van het GNN door een nieuwe activiteit of ontwikkeling dat de afweegruimte (uit artikel 2.40 van de Omgevingsverordening) dient te worden beoordeeld. Met het initiatief is sprake van een groot algemeen belang (veilig fietsnetwerk van en naar school en verbetering van het bovenlokaal fietsnetwerk), er is geen reëel alternatief (een andere locatie is niet wenselijk) en door de compensatie is geen sprake van nadelige gevolgen voor de kernkwaliteiten van het GNN en de GO (zie tevens paragraaf 3.6.2).

Het initiatief is in overeenstemming met het provinciale beleid.

5. TOELICHTING Hoofdstuk 3 – Ecologie (paragraaf 3.6.2 Toetsing)

Er heeft voorafgaand en ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp overleg plaatsgevonden tussen de Provincie Gelderland en de gemeente. Dit omdat mogelijk sprake is van aantasting is van één van de kernkwaliteiten, zoals verwoord in paragraaf 3.6.2. onder '*Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)*'.

Voorgesteld wordt de tekst onder 3.6.2 gedeeltelijk te wijzigen en aan te vullen. Volledigheidshalve is hier de gehele tekst weergegeven.

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

Het plangebied ligt gedeeltelijk in het GNN en GO. De kernkwaliteiten van het GNN en de GO zijn in het onderzoek van Staring Advies uit 2018 (Bijlage 4) per onderdeel uiteengezet.

Het GNN wordt op één onderdeel mogelijk aangetast. Er is mogelijk sprake van aantasting van de kernkwaliteit 'Cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de beken, oude ontginningen en kavelpatronen, hakhout, houtwallen, singels en boerderijen'.

Hiervoor heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en Provincie Gelderland. Naar aanleiding van de reactie van de provincie, is het ontwerp van het fietspad aangepast, waarbij er ruimte is opgenomen voor natuurcompensatie en bloemrijke bermen. Dit is in de vorm van een compensatie- en versterkingsplan uitgewerkt (Bijlage 2 van de regels). Dit plan geeft de gewenste compensatie weer van gronden van het GNN en GO met de kernkwaliteit, die als gevolg van de doorkruising van het beoogde fietspad worden aangetast.

Compensatie van het GNN

Het fietspad doorkruist een bosje (N16.04 Vochtig bos met productie). Hierdoor verdwijnt 1.096 m² bos dat behoort tot het GNN. Dit betekent dat hier een compensatie moet plaatsvinden van 1.819 m²

(1.096 m² vermenigvuldigd met 166%). Conform de regels van de Omgevingsverordening mag dit worden gecompenseerd met eenzelfde beheertype of door een beheertype uit een hogere categorie zoals vastgelegd in het document 'Gelijkwaardige natuurbeheertypen', dat behoort tot de Geconsolideerde Omgevingsverordening Gelderland (februari 2022).

Het tracé door het GNN gebied is aangegeven op de kaart als bijlage bij het compensatie- en versterkingsplan, zie Bijlage 2 van de regels.

De compensatie is beoogd halverwege het tracé. Deze gronden hebben een oppervlakte van 1.938 m². De inrichting (eveneens als natuurdoeltype 'N16.04 Vochtig bos met productie') is als voorwaardelijke verplichting geborgd in het bestemmingsplan en de gronden zijn bestemd als 'Natuur'. De provincie geeft aan dat de compensatie aansluit op de lokale GNN gronden en de kernkwaliteit van het GNN ter plekke versterkt.

Versterking van de GO

Het fietspad doorkruist de GO zone van 'deelgebied 37 Oude IJssel'. Ongeveer de helft van het totale tracé loopt door het GO gebied. De oppervlakte aan gronden binnen het plangebied dat is aangemerkt als GO betreft 3.744 m². Binnen deze oppervlakte komen het fietspad en de naastgelegen bermen te liggen. Om het fietspad mogelijk te maken, moeten de kernkwaliteiten worden versterkt.

Om de GO te versterken gaat de gemeente de berm langs het fietspad inplanten als een kruidenrijke/bloemrijke berm (natuurdoeltype 'N12.02 Kruiden - en faunarijk grasland'). De totale oppervlakte bedraagt 4.728 m².

De aanleg van het fietspad kan worden beschouwd als kleinschalige ontwikkeling. Vanwege het huidige intensieve grondgebruik vindt er geen aantasting plaats van de kernkwaliteiten binnen de GO. Door de kruidenrijke/bloemrijke berm wordt een substantiële toevoeging gedaan aan het ontwikkeldoel 'overgang naar cultuurgrond en schrale graslanden' langs het gehele tracé binnen de GO. Aan de buitenzijde van het plangebied worden veekerende afrastering geplaatst. Deze zal wel passeerbaar zijn voor kleinere dieren zoals egel, haas en konijn.

De landschappelijke inrichting zal als voorwaardelijke verplichting worden geborgd in het bestemmingsplan en de gronden zijn bestemd als 'Groen'.

Het tracé door het GO gebied is aangegeven op de kaart als bijlage bij het compensatie- en versterkingsplan, zie Bijlage 2 van de regels."

6. TOELICHTING Hoofdstuk 3 – Ecologie (paragraaf 3.6.2 Toetsing)

Er is in het kader van de Wet Natuurbescherming onderzoek uitgevoerd naar diverse soorten. Gezien het recentelijk vervallen van de vrijstelling voor kleine marterachtigen in Provincie Gelderland, dient alsnog onderzoek te worden gedaan naar deze soorten. Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Voorgesteld wordt in paragraaf 3.6.2 'Soortenbescherming' de volgende tekst op te nemen:

Marterachtigen

"Door Foreest Groen Consult BV is in juli 2022 onderzoek gedaan naar kleine marterachtigen. Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat geen kleine marterachtigen in het plangebied aanwezig zijn. Dit betekent dat de aanleg van het fietspad geen gevolgen heeft voor deze soorten. De Wet natuurbescherming wordt voor deze soortgroep niet overtreden. Het onderzoek is als Bijlage 6 bij de toelichting gevoegd".

7. TOELICHTING Hoofdstuk 3 – Ecologie (paragraaf 3.6.2 Toetsing)

In deze paragraaf is geen toelichting gegeven op het effect van stikstof op de planvorming. Voorgesteld wordt in paragraaf 3.6.1 *Toetsing* de volgende tekst op te nemen volgend op de tekst onder 'Soortenbescherming':

Stikstof

In 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurherstel in werking getreden. Het daaraan gekoppelde besluit werkt deze wet verder uit. De wet maakt het mogelijk om gedeeltelijke vrijstelling mogelijk te maken van de natuurvergunningsplicht voor het aspect stikstof. De vrijstelling geldt voor bouw- aanleg- en sloopactiviteiten. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase, maar voor de aanlegfase. In de uitspraak van 2 november 2022 van de Raad van State, is geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht. Om die reden dient alsnog te worden getoetst of de aanlegfase van een project leidt tot een ongewenste hoeveelheid uitstoot van stikstof. Door Buro Ontwerp & Omgeving is in november 2022 een effectbeoordeling stikstofdepositie uitgevoerd. Dit onderzoek is als Bijlage 7 toegevoegd. Stikstofuitstoot als gevolg van de gebruiksfase is niet aan de orde omdat het plan toeziet op de aanleg van een fietspad. Uit de uitgevoerde effectbeoordeling blijkt dat er bij de voorgenomen aanleg van het nieuwe fietspad tussen Ulft en Silvolde geen stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr plaatsvindt. Om die reden zijn er vanuit het aspect stikstof geen belemmeringen voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

8. REGELS 5.3. Inrichtingsplan (gewijzigde inrichtingstekening)

In artikel 5.3 Specifieke gebruiksregels is in het ontwerpbestemmingsplan de voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de inrichtingstekening die als bijlage 1 is toegevoegd. Deze inrichtingstekening is deels gewijzigd als gevolg van de verschuiving van het fietspad-tracé voor bescherming van de monumentale boom grenzend aan de noordkant van het plangebied. Voorgesteld wordt in bijlage 1 de tekening te vervangen door de gewijzigde tekening.

9. REGELS 5.3 Compensatie- en Versterkingsplan

Voorgesteld wordt in artikel 5.3 het Compensatie- en versterkingsplan toe te voegen aan de regels als voorwaardelijke verplichting. Ook wordt voorgesteld dit plan toe te voegen als bijlage 2 van de regels. Zie ook de toelichting onder 5.

10. REGELS 5.3 Gebiedsaanduiding 'overige zone - kwalitatieve verplichting'

In artikel 5.3. wordt voorgesteld toe te voegen dat de instandhouding van de landschappelijke inrichtingsmaatregelen verplicht is ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - kwalitatieve verplichting', zie punt 9 – Verbeelding.

11. REGELS 10.2.1 Algemene aanduidingsregels (Waarde-Landschap)

Voorgesteld wordt artikel 10.2.1 onder c en 10.2.2 onder a-3 te verwijderen. Dit artikel heeft zijn oorsprong uit het moederplan 'Buitengebied Oude IJsselstreek, 2017'. Het artikel kan worden verwijderd omdat geen sprake is van een zandweg binnen het plangebied en om hiermee de leesbaarheid van het bestemmingsplan te verbeteren. Ter verduidelijking wordt voorgesteld de beschrijving van de algemene aanduidingsregels in artikel 4.2.2 van de toelichting hierop te wijzigen.

12. VERBEELDING Gebiedsaanduiding 'overige zone - kwalitatieve verplichting'

Op de verbeelding wordt voorgesteld toe te voegen de gebiedsaanduiding 'overige zone - kwalitatieve verplichting', om de borging van de voorwaardelijke verplichting ook op de verbeelding vast te leggen.

13. VERBEELDING Wijziging bestemmingen als gevolg van tracéwijziging

Als gevolg van de verschuiving in het fietspad-tracé (zie onder 2 en 8) wordt voorgesteld de bestemmingen ongeschikt te wijzigen. Per saldo blijft sprake van de gewenste hoeveelheid natuurcompensatie GNN (1938 m²) en GO (4.728 m²) en is die natuurcompensatie in de regels en op de verbeelding geborgd.