Ruimtelijke onderbouwing

Wezep, Stationsweg

Gemeente Oldebroek

Datum: 29 juli 2016

Projectnummer: 100637.02

ID: NL.IMRO.0269.

INHOUD

1	**Ruimtelijke onderbouwing**	**3**
1.1	**Inleiding**	**3**
1.2	**Ligging projectgebied**	**3**
1.3	**Het project**	**4**
1.4	**Huidige planologische situatie**	**7**
1.5	**Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid**	**9**
1.6	**Milieuaspecten**	**14**
1.7	**Overige aspecten**	**21**
1.8	**Verkeer en parkeren**	**29**
1.9	**Economische uitvoerbaarheid**	**30**
1.10	**Procedure omgevingsvergunning**	**30**
1.11	**Vooroverleg**	**30**
1.12	**Zienswijzen**	**31**
1.13	**Conclusie**	**31**

BIJLAGEN

Bijlage 1: Verkennend bodemonderzoek
Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
Bijlage 3: Groepsrisicoberekeningen van LPG-tankstation Vika
Bijlage 4: Verantwoording groepsrisico
Bijlage 5: Watertoets
Bijlage 6: Flora en faunaonderzoek
Bijlage 7: Mitigatieplan
Bijlage 8: Archeologie bureauonderzoek
Bijlage 9: Archeologie proefsleuvenonderzoek

1 Ruimtelijke onderbouwing

1.1 Inleiding

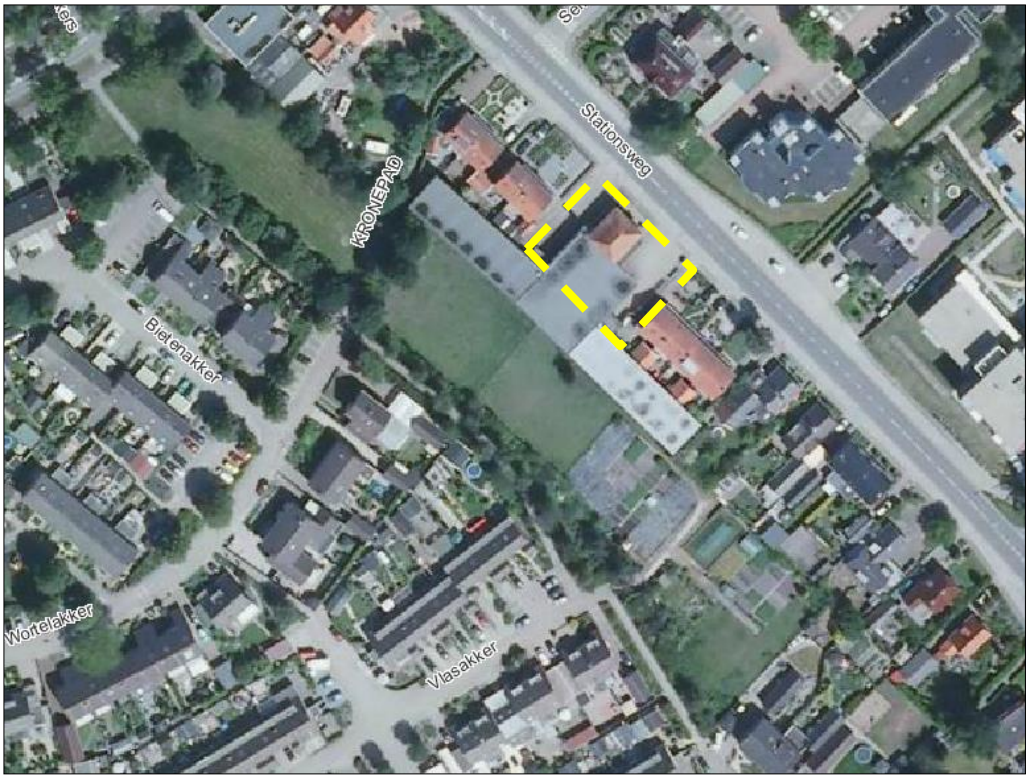
Aan de Stationsweg 63 in Wezep bevindt zich een (voormalige) bedrijfslocatie. De gemeente Oldebroek heeft de wens om bedrijven uit dorpen te verplaatsen naar bedrijventerreinen. Bedrijven zijn milieutechnisch en ruimtelijk beter passend op bedrijventerreinen. Voor het gebied bestaat reeds enkele jaren de wens om de bedrijven uit te plaatsen en hiervoor in de plaats woningbouw te realiseren. Hierbij wordt ook het achterliggende terrein van de bedrijven ontwikkeld. Deze herontwikkeling draagt bij tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en milieusituatie ter plaatse. In 2014 is ten behoeve van bovenstaande ontwikkeling een bestemmingsplan vastgesteld. De bedrijven zijn inmiddels verplaatst.

Het vastgestelde bestemmingsplan laat als onderdeel binnen het plangebied een woongebouw toe van maximaal 15 appartementen". Het definitieve bouwplan voor dit woongebouw voldoet niet aan de kaders van het geldend bestemmingsplan. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt echter de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om een omgevingsvergunning te verlenen voor dit plan. Hierbij wordt als voorwaarde gesteld, dat de betreffende activiteiten niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en dat de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de planontwikkeling hieraan voldoet.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt in het zuidwesten van de kern Wezep, nabij de Stationsweg. Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van het projectgebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de kaart met het projectgebied, horend bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Globale ligging projectgebied



Globale begrenzing projectgebied

1.3 Het project

1.3.1 Huidige situatie

Het projectgebied grenst in het zuidwesten aan een braakliggend stuk bouwgrond en in het noordoosten aan de Stationsweg. In het noordwesten en zuidoosten vormt de naastgelegen bebouwing aan de Stationsweg de grens van het projectgebied. In de huidige situatie bestaat het projectgebied uit een woning en een (voormalige) bedrijfslocatie met bijbehorend (parkeer)terrein. In onderstaande afbeeldingen is een impressie gegeven van het projectgebied.

Impressie van het projectgebied

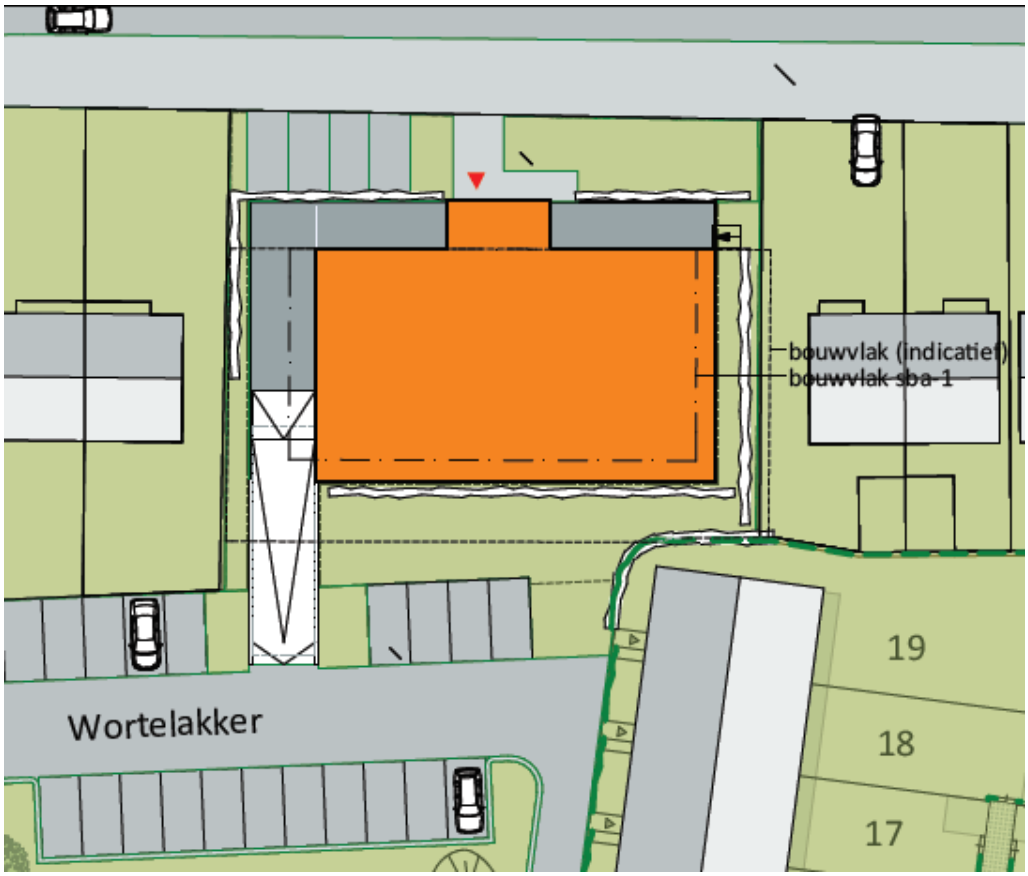
Impressie van het projectgebied

1.3.2 Toekomstige situatie

De gemeente Oldebroek heeft de wens om bedrijven uit dorpen te verplaatsen naar bedrijventerreinen. Dit beleid heeft mede ten doel om het woonklimaat in de kernen te vergroten. In het plangebied was sprake van een bedrijfsfunctie die inmiddels is beeindigd. De bedrijven zijn verplaatst. Het stedenbouwkundig plan voor het plangebied voorziet in een appartementengebouw in het plangebied. Er is inmiddels een bouwplan voor het appartementengebouw ontwikkeld.

De voorgevel van het appartementengebouw wordt gericht op de Stationsweg. Het gebouw wordt ook via deze weg ontsloten. Het gebouw bestaat uit een halfverdiepte parkeerkelder met daarboven vier bouwlagen met in totaal 11 woningen. De goot- en bouwhoogte van het gebouw bedraagt respectievelijk 10 meter 13,2 m. Ter plaatse van het trappenhuis is de bouwhoogte circa 14 meter.

De navolgende afbeeldingen geven een indruk van de mogelijke nieuwbouw in het plangebied en de bijbehorende situatieschets met nieuwe inrichting.



Situatieschets (bron: Van Manen en Zwart architecten, 6 juli 2016)

Impressie vanaf Stationsweg (bron: Van Manen en Zwart architecten, 6 juli 2016)

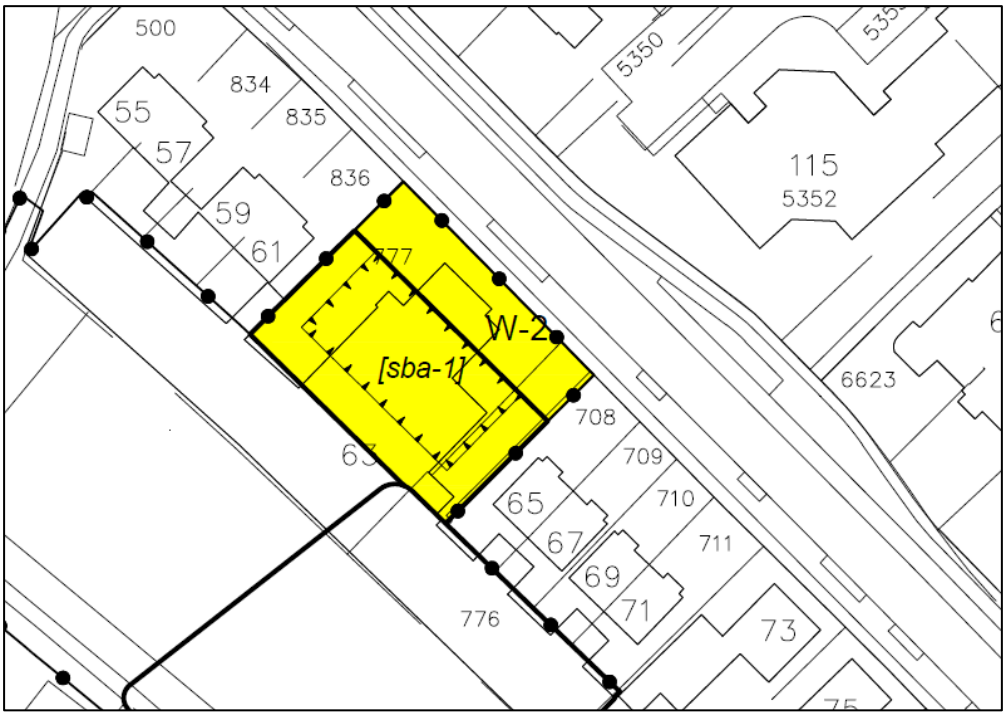
Impressie vanaf parkzijde (bron: Van Manen en Zwart architecten, 6 juli 2016)

Het bouwplan voldoet grotendeels aan het stedenbouwkundig plan uit 2014. Er is sprake van een geringe afwijking van het plan uit 2014. Zo overschrijdt de bebouwing de grenzen van de specifieke bouwaanduiding aan de noord-, zuid- en oostzijde. De bouwvlakgrens wordt ook overschreden: in het noorden door een deel van de gezamenlijke entree en de halfverdiepte parkeerkelder met dakterras en in het westen door de gebouwde entree van de parkeerkelder. Tot slot wordt de maximale bouwhoogte van 12 meter overschreden met circa 1,2 meter en ter plaatse van het trappenhuis met circa 2 meter. Parkeren vindt zowel plaats op het maaiveld als in de parkeerkelder. Op het maaiveld zijn 4 parkeerplaatsen beoogd en in de parkeerkelder is ruimte voor 11 parkeerplaatsen.

Door het parkeren hoofdzakelijk halfverdiept op te lossen, wordt bijgedragen aan de lokale ruimtelijke kwaliteit. Door deze parkeeroplossing is een afwijkende bouwhoogte nodig. Het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan wordt niet aangepast door deze overschrijdingen. Er is, zoals in het stedenbouwkundig plan is beoogd, nog steeds sprake van een appartementengebouw, waarbij de appartementen zijn verdeeld over 4 bouwlagen. De afwijking in bouwhoogte creëert geen extra bouwlaag. Deze overschrijding past binnen het in het omgevingsbeeld langs dit deel van de Stationsweg waar verspreid langs de weg enkele appartementengebouwen met drie tot vier bouwlagen zijn gerealiseerd.

1.4 Huidige planologische situatie

Het projectgebied maakt deel uit van het geldende bestemmingsplan ‘Wezep, Stationsweg'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Oldebroek op 10 juli 2014. Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan weergegeven. Het projectgebied is daarop in de kleur geel aangegeven.



Fragment plankaart geldend bestemmingsplan met aanduiding projectgebied

Het geldende bestemmingsplan kent ter plaatse van het voorliggende projectgebied de bestemming ‘Wonen - 2’. Binnen deze bestemming is de bouwaanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - 1’ opgenomen. Hier geldt dat ter plaatse van deze aanduiding een woongebouw voor maximaal 15 appartementen is toegestaan.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Het bouwplan voor de bouw van een woongebouw voor 11 appartementen voldoet niet aan de kaders van het geldend bestemmingsplan. De bebouwing overschrijdt de grenzen van de specifieke bouwaanduiding aan de noord-, zuid- en oostzijde. De bouwvlakgrens wordt ook overschreden. In het noorden door een deel van de gezamenlijke entree en de halfverdiepte parkeerkelder met dakterras en in het westen door de gebouwde entree van de parkeerkelder. De maximale bouwhoogte van 12 meter wordt voor het grootste deel van de nieuwbouw overschreden met circa 1,2 meter en 2 meter ter plaatse van het trappenhuis.

1.5 Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid

1.5.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.
Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ bij stedelijke ontwikkeling (wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen) geïntroduceerd. Daarbij worden de volgende stappen gevolgd:

a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke druk.

Wat onder een stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit ‘een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’.

Toetsing
Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet ten opzichte van het geldende bestemmingsplan 'Wezep, Stationsweg' niet in een toename van het ruimtebeslag voor de functie wonen of in een toename van het aantal woningen. Gelet op de in het vorige bestemmingsplan reeds bestaande mogelijkheden voor woningbouw in het projectgebied wordt deze ontwikkeling niet aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid Bro. De treden van de ladder zijn niet gevolgd voor de onderbouwing van de behoefte.

De ontwikkeling raakt verder geen van de nationale belangen die zijn geformuleerd in de SVIR en het Barro.

1.5.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland
Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. Deze visie richt zich formeel op een termijn van tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden.

De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1 Een duurzame economische structuurversterking.
Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.
2 Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.
Dit doel betekent vooral:
   a. ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels,
   b. zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap,
   c. een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en wateroverloed,
   d. een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

- Dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau.
- Mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling.
- Divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De omgevingsverordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Uit de navolgende afbeelding van de kaart ‘Natuur’ van de Omgevingsverordening wordt duidelijk dat het projectgebied niet binnen het Gelders natuurnetwerk (GNN) of Groene ontwikkelingszone (GO) ligt. Het gebruikt grenst wel aan het GNN.

GNN en GO met globale ligging projectgebied (in rood)

Wonen
Voor de planontwikkeling is het thema Wonen van belang. In artikel 2.2.1.1 (Wonen) is bepaald dat in een bestemmingsplan nieuwe woonlocaties en de daar te bouwen woningen slechts worden toegestaan wanneer dit past in het Kwalitatief Woonprogramma voor de betreffende regio en het Regionaal Programma Wonen. Het gaat om alle nieuwe woningen die in een bestemmingsplan worden opgenomen, dus ook woningen die ontstaan door woningsplitsing, vrijkomende agrarische bebouwing etc.

In 2014 heeft de provincie de afspraken over de groei van de woningvoorraad herzien. Het Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3) is vervangen door de kwantitatieve opgave wonen tot en met 2024. De opgave is gebaseerd op het landelijk woningbehoefteonderzoek gekoppeld aan de recente bevolkingsprognose. Per regio zijn afspraken opgenomen over het totaal aantal toe te voegen woningen. De status van de kwantitatieve opgave is vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening. Nieuwe woningen in bestemmingsplannen moeten passen in de door Gedeputeerde Staten goedgekeurde programmeringen. Voor de regio komt de woningbehoefte uit op circa 8.850 woningen voor de periode 2013 tot en met 2024.

Toetsing
Eén van de doelstellingen uit de Omgevingsvisie betreft het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. Daarbij is het van belang om te ontwikkelen met kwaliteit en recht te doen aan de kwaliteiten van het gebied. Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een woongebouw voor 11 appartementen op een locatie waar op dit moment al de mogelijkheid bestaat een woongebouw voor 15 appartementen te realiseren. De ontwikkeling past binnen de kaders van de Omgevingsvisie Gelderland. Het plan is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

1.5.3 Regionaal beleid

Regionale woonvisie
In de regionale woonvisie is de woningbehoefte per gemeente opgenomen. Deze is weergegeven in een bandbreedte tot en met 2019. Om de cijfers van de provincie goed te kunnen vergelijken met de cijfers uit de regionale woonvisie heeft Atrivé (het bureau dat ook is betrokken bij het opstellen van de regionale woonvisie) op verzoek van de gemeente Oldebroek een extra berekening gemaakt, die conform de berekening van de provincie betrekking heeft op de periode 2013 tot en met 2024. Voor de gemeente Oldebroek is voor de genoemde periode een bandbreedte opgenomen van 560 – 850 woningen. Hiervan is het gemiddelde genomen met daarbij 10% opgeteld in verband met planuitval. Het aantal voor de gemeente Oldebroek komt hiermee uit op 776 woningen. Op dit moment is voor de periode 2015-2024 de bouw van 728 woningen voorzien. Daarnaast zijn er in 2013 en 2014 in totaal 116 woningen opgeleverd. Dit brengt de woningbouwprogrammering van de gemeente in de periode 2013-2024 op 844 woningen. Er zijn 36 woningen teveel aan plannen.

Voor de afspraken over de kwalitatieve aspecten zijn in de Woonvisie Regio Noord-Veluwe kaders opgenomen. Op gemeentelijk niveau wordt jaarlijks het Kwalitatief Woningbouw Programma annex woningbouwkaveluitgifte (KWP) opgesteld waarbij het gemeentelijke woningbouwprogramma naast het provinciale beleid en de vertaling daarvan in regionale afspraken wordt gelegd.

Toetsing
De planontwikkeling is ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan reeds opgenomen in de harde plancapaciteit van de gemeente Oldebroek. Er is dus geen sprake van een toename aan harde plannen in de gemeente. Bovendien neemt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan het aantal appartementen af van 15 naar 11. De kwantitatieve behoefte hoeft daarmee verder niet aangetoond te worden. Volgens de regionale woonvisie is sprake van een kwalitatieve behoefte aan appartementen, zoals opgenomen in de KWP.

1.5.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030 (vastgesteld 2003)
De Structuurvisie voor de gemeente Oldebroek geeft een beeld van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030. Het merendeel van de ontwikkelingen wordt geconcentreerd in de grotere kernen Wezep en Oldebroek. Diverse ontwikkelingen die in de Structuurvisie worden genoemd zijn inmiddels in uitvoering. Uitbreiding vindt plaats in het noordelijkste deel van Wezep Noord, waar nog tot 2012 gebouwd kan worden. Door de ligging tussen de snelweg, de spoorlijn en de bossen van de Veluwe heeft Wezep op een gegeven moment zijn maximale omvang bereikt. Uitbreiding aan de westkant in het landschappelijk waardevolle gebied 'De Soppe' is niet aan de orde. Ook het bedrijventerrein zal met een kleine uitbreiding bij Rijksweg A28 zijn maximale omvang hebben bereikt.

In de Structuurvisie is het gebied tussen Hattemerbroek en Rijksweg A28 aangegeven als zoekgebied voor een woon- en werklocatie op de langere termijn en voor een intergemeentelijk bedrijventerrein in samenwerking met de gemeenten Hattem en Heerde. Deze omgeving biedt goede mogelijkheden voor de vestiging van bedrijven die niet inpasbaar zijn in de schil rond Wezep, vanwege de minimaal vereiste kavelafmetingen en/of een relatief hoge milieubelasting. De uitbreidingslocaties zijn echter niet de enige plekken waar gebouwd wordt. De gemeente zet ook in op inbreiding. Inbreiding is mogelijk op nog onbebouwde plekken binnen de bestaande kernen of op locaties die hun huidige functie verliezen en waarvoor een andere invulling moet worden gezocht.

Toetsing
Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een woongebouw voor 11 appartementen op een locatie waar op dit moment al de mogelijkheid bestaat een woongebouw voor 15 appartementen te realiseren. De ontwikkeling past binnen de kaders en het gedachtegoed van de Structuurvisie 2030. In het gebied is sprake van inbreiding.

1.6 Milieuaspecten

1.6.1 Bodem

Algemeen
Voordat een plan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing
In het kader van het bestemmingsplan 'Stationsweg Wezep' is in januari 2014 reeds een verkennend bodemonderzoek[1] conform NEN 5740 uitgevoerd ter plaatse van het toenmalige plangebied. Aangezien het huidige projectgebied onderdeel uitmaakte van dit plangebied, is dit onderzoek ook bruikbaar voor deze ruimtelijke onderbouwing. Het onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De resultaten van dit onderzoek zijn nog geldig en zijn hieronder weergegeven.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de hypothese 'onverdachte locatie' geen stand houdt. In de grond zijn enkele parameters aangetoond waarbij in lichte mate sprake is van verontreiniging. De vastgestelde milieuhygiënisch bodemkwaliteit vormt vanwege de lichte verontreiniging echter geen belemmering voor de toekomstige woonfunctie.

Conclusie
Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

1.6.2 Geluid

Algemeen
De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh stelt dat in principe de geluidsbelasting op woningen niet de 48 dB mag overschrijden. Wanneer in een plan nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bebouwing wordt toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen op een bepaalde afstand van die woningen.

Toetsing
Woningen zijn geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor akoestisch onderzoek moet worden verricht. De geluidsbelasting van woningen wordt getoetst aan de normen uit de Wgh. In het kader van het bestemmingsplan 'Stationsweg Wezep' is door SAB is in januari 2014 akoestisch onderzoek[2] uitgevoerd naar de realisatie van de woningen in het toenmalige plangebied. Het onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn actueel bruikbaar voor de planontwikkeling, omdat de woningen op gelijke afstand van de Stationsweg zijn gepositioneerd. Het gebouwdeel dat dichter op de Stationsweg komt te liggen betreft een deel van de

---

[1] PJ Milieu, Verkennend bodemonderzoek Stationsweg 63 e.o. Wezep, 30 januari 2014, kenmerk 1403101A.

[2] SAB, 28 januari 2014, akoestisch onderzoek wegverkeer, Wezep, Stationsweg, projectnr. 100637.

gezamenlijke entree en de parkeerkelder met dakterras. Dit zijn geen geluidgevoelige ruimtes.

Toetsing aan de Wet geluidhinder
Uit het onderzoek blijkt dat bij alle appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Stationsweg bedraagt 62 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Vastgestelde hogere waarden en gemeentelijk geluidbeleid
Voor de appartementen waarvoor in het akoestisch onderzoek een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is berekend, is door de gemeente in het kader van het geldende bestemmingsplan reeds een hogere waarde verleend[3]. De berekende gevelbelasting op het onderhavige bouwplan is niet hoger dan de verleende hogere waarde. In het besluit Hogere waarden is reeds afgewogen dat maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken, zoals het toepassen van stil wegdek op de Bovenheigraaf en de Stationsweg, het vergroten van de afstand tussen de woningen en de weg, gezien de beperkte schaal van het plan niet mogelijk of buitenproportioneel zijn. De vastgestelde hogere waarden kunnen voor het bouwplan worden gebruikt.

Het bouwplan moet bij gebruikmaking van de vastgestelde hogere waarde ook voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid (‘Geluidbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen’). Dit beleid bevat de volgende voorwaarden in verband met een goed woon- en leefklimaat:
- alle woningen in dit plan hebben één of meerdere geluidsluwe gevels[4].
- een buitenruimte is bij woningen aan de geluidsluwe zijde van de woning gelegen.
- minimaal drie verblijfsruimtes in de woning zijn gelegen aan de geluidsluwe gevel (bij appartementen minimaal één verblijfsruimte).

In het bouwplan zijn de appartementen en de bijbehorende buitenruimten zodanig gesitueerd dat wordt voldaan wordt aan de voorwaarden uit het gemeentelijke geluidsbeleid. Er wordt minimaal 1 verblijfsruimte en een buitenruimte gerealiseerd aan de geluidsluwe gevel (achterzijde van het gebouw). Aangezien bij de inrichting van de woningen een goed woon- en leefklimaat is gegarandeerd, wordt voldaan aan de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Conclusie
Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

---

[3] Besluit hogere waarde Wet geluidhinder, bestemmingsplan “Wezep, Stationsweg”, 10 juni 2014, nummer 166364

[4] Geluidsluwe gevel: gevel waarop de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

1.6.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $PM_{2,5.}$ Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

De wet- en regelgeving onderscheidt projecten die ‘in betekenende mate’ (IBM) en ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast worden er bestemmingen benoemd die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling (gevoelige bestemmingen).

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet daarnaast worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing

In het projectgebied bestaat het voornemen om een woongebouw te realiseren. Het aantal te realiseren woningen is kleiner dan 1.500. Volgens de ministeriële regeling NIBM draagt een bouwplan van deze omvang niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico’s kunnen worden uitgesloten. Hiertoe is de monitoringstool[5] uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) in het projectgebied tussen 2015 en 2030. De monitoringstool kent scenario’s zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario’s laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015, 2020 en 2030 in het projectgebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico’s.

[5] http://nsl-monitoring.nl/.

In het projectgebied worden geen gevoelige functies beoogd zoals bedoeld in het ‘Besluit gevoelige bestemmingen’. Toetsing aan de grenswaarden is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie
Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

1.6.4 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen
Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie ‘Bedrijven en Milieuzonering’ als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: ‘rustige woonwijk’, ‘rustig buitengebied’ en ‘gemengd gebied’. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningenhoreca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden met één stap worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Toetsing
Het projectgebied maakt gezien de ligging nabij de hoofdinfrastructuur van Wezep en de omliggende reeds aanwezige functies deel uit van een 'gemengd gebied'.

Bedrijvigheid in het projectgebied
Binnen het projectgebied worden geen functies gerealiseerd die milieuhinder veroorzaken. De appartementen kunnen worden aangeduid als milieuhindergevoelig. In het plan wordt de bestaande bedrijvigheid uitgeplaatst en hiervoor in de plaats wordt woningbouw gerealiseerd.

Bedrijvigheid in de omgeving van het projectgebied
Naast voorgenoemde toetsing moet onderzocht worden of de functies in het projectgebied hinder ondervinden van hinderveroorzakende functies in de omgeving van het projectgebied.

In de omgeving van het projectgebied zijn enkele hinderveroorzakende functies gelegen:

Adres	Functie
Stationsweg 47	Tandarts
Stationsweg 49	Kantoor
Stationsweg 51	Detailhandel
Stationsweg 38	Autobedrijf met LPG tankstation
Stationsweg 87	Kantoor
Seringstraat 2a	Stalling materiaal en materieel stratenmakersbedrijf

De navolgende tabel laat zien hoe de functies kunnen worden gecategoriseerd op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Daarnaast geeft de tabel de minimaal aanbevolen richtafstanden in meters aan voor deze functies.

Functie	Type inrichting	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
Tandarts	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0
Kantoor	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10	0
Detailhandel	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	10	0
Autobedrijf met LPG tankstation	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	10	10
	Benzineservicestations met LPG < 1000 m3/jr	30	0	30	50
Stalling materiaal en materieel stratenmakersbedrijf	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30	10

Tabel met omliggende bedrijven

Voor de functie aan de Seringstraat 2a is de grootste richtafstand 30 meter. Voor het autobedrijf met LPG tankstation is de grootste richtafstand 50 meter. Voor de overige functies is de grootste richtafstand 10 meter. Aangezien het een gemengd gebied betreft kunnen de richtafstanden met één stap worden verminderd. De richtafstand van de functie aan de Seringstraat 2a wordt daarmee 10 meter en voor de het autobedrijf met LPG tankstation 30 meter. Voor de overige functies is de richtafstand 0 meter.

De functie aan de Seringstraat 2a ligt op ruim 80 meter, het LPG tankstation op meer dan 150 meter. De afstand tussen de nieuw te realiseren appartementen en de omliggende functies is daarmee ruim voldoende groot. Er is geen aanleiding voor nader onderzoek naar het woon- en leefklimaat in het gebied.

Aangezien tussen de bovengenoemde bedrijvigheid en het plangebied meerdere milieuhindergevoelige functies zoals woningen aanwezig zijn, worden met de bouw van de appartementen geen bedrijven beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

1.6.5 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen verschillende bronnen. Dit zijn stationaire bronnen (bijv. een chemische fabriek of een LPG-tankstation), mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen) en relevante buisleidingen (bijv. hoge druk aardgasleidingen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans om slachtoffer te worden op een bepaalde plaats (plaatsgebonden risico) en de kans op een groot ongeval met meerdere slachtoffers binnen een groot invloedsgebied (groepsrisico). Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

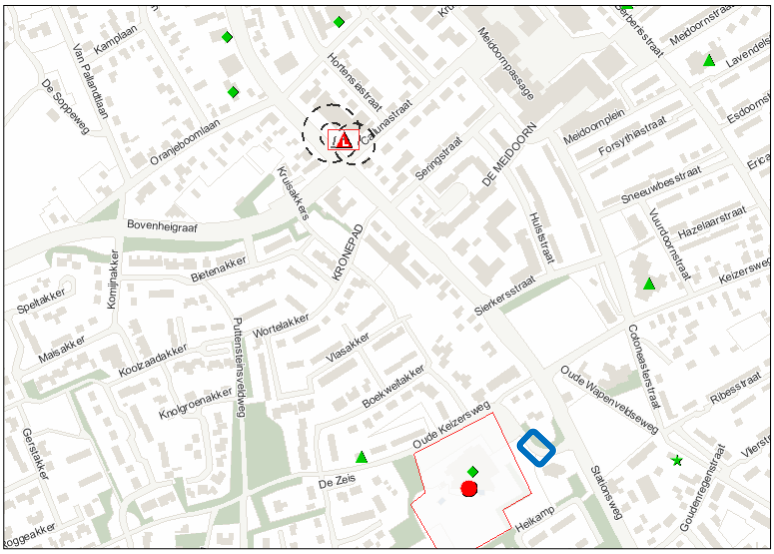
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevb en het Bevt wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen (Bevi), hogedrukaardgasleidingen (Bevb) en transportrouten (Bevt - Basisnet) wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing

Op de navolgende afbeelding is een fragment van de provinciale risicokaart weergegeven. Het projectgebied is op dit kaartbeeld aangeduid met een blauw kader. Hieruit blijkt dat het projectgebied niet binnen een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van een stationaire bron ligt. Wel is sprake van enkele relevante bronnen in de omgeving van het projectgebied.



Uitsnede risicokaart Nederland met aanduiding plangebied, blauw (bron: www.risicokaart.nl)

LPG-tankstation aan de Stationsweg 38

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Wezep, Stationsweg' is vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation aan de Stationsweg 38 in 2010 een groepsrisicoberekening uitgevoerd[6]. Uit het onderzoek blijkt dat door de realisatie van het geldende bestemmingsplan het groepsrisico toenam en is een groepsrisicoverantwoording opgesteld. De berekening en de verantwoording zijn als bijlage toegevoegd.

De resultaten van de groepsrisicoberekening zijn ook bruikbaar voor de nieuwe ontwikkeling in het projectgebied. Het groepsrisico verbetert in de dag- en nachtperiode ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, omdat sprake is van een afname van het woningaantal. Daardoor is het opstellen van een nieuwe groepsrisicoverantwoording niet noodzakelijk. Ten aanzien van de invulling van de verantwoordingsplicht voor het bestemmingsplan 'Stationsweg Wezep' werd de veiligheidssituatie conform scenario 1, vanuit juridische overwegingen, in combinatie met de goede zelfredzaamheid en het door de Veiligheidsregio gespecificeerde bestrijdbaarheid als een aanvaardbaar restrisico beoordeeld. Het restrisico is op basis van voorliggend bouwplan nog steeds aanvaardbaar.

De wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (per 29 juni 2016) heeft geen gevolgen voor het voorgaande. De wijziging voorziet in kortere veiligheidsafstanden afstanden voor zowel nieuwe als bestaande LPG-tankstations. Het Plangebied ligt zowel buiten de oude als de nieuwe veiligheidsafstanden. Ten aanzien van het groepsrisico vindt geen wijziging plaats.

---

[6] Save, 2 juni 2010, Groepsrisicoberekeningen van LPG-tankstation Vika Stationsweg 38 te Wezep, projectnr. 204939 100449 - HB19.

Zwembad de Veldkamp
Op circa 110 m ten zuidoosten van het projectgebied ligt aan de Oude Keizersweg 2a het zwembad de Veldkamp. Deze inrichting is op basis van de milieuvergunning op de risicokaart opgenomen. Ter plaatse van deze inrichting is een opslag voor chloorbleekloog met een inhoud van 2.250 liter gesitueerd. De 10^{-6} contour van deze opslag bedraagt 0 meter. De afstand tot het projectgebied is daarmee voldoende groot. Deze inrichting heeft geen groepsrisico. Nadere toetsing aan het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk.

Overige bronnen
Nabij het projectgebied liggen geen relevante buisleidingen, waardoor een verantwoording van het groepsrisico op basis van het Bevb achterwege kan blijven.

Conclusie
Ter plaatse van het projectgebied wordt voldaan aan de eisen van de externe veiligheid en van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect externe veiligheid legt geen beperkingen op voor realisatie van het plan.

1.7 Overige aspecten

1.7.1 Water

Rijksbeleid
In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.
Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 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. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Provinciaal beleid
In de Omgevingsvisie Gelderland wordt de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. 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.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent

bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergronds biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

In de Omgevingsverordening Gelderland zijn regels opgenomen met betrekking tot het aspect water. Het gaat onder meer om de onderwerpen grond- en drinkwater en vaarwegen.

Waterschapsbeleid
Het Waterbeheersplan Veluwe 2010-2015 heeft de wettelijke status van een waterbeheersplan zoals bedoeld in de nieuwe Waterwet en in de Provinciale verordening “Waterbeheer Veluwe”. Het waterbeheersplan geeft inzicht in de activiteiten die het waterschap gaat uitvoeren om de doelen te realiseren.

Het Waterschap onderkent de volgende doelen:
- Veilige dijken;
- Gewenste grond- en oppervlaktewaterstanden;
- Vermindering wateroverlast en water voor droge tijden;
- Goede onderhoudssituatie;
- Herstel en behoud van bijzondere natuur;
- Goede waterkwaliteit;
- Stedelijk waterbeheer;
- Transport en zuivering van afvalwater;
- Brede kijk.

Voor de onder andere de overlastsituaties zijn maatregelen uitgewerkt om te zorgen dat de watersystemen in 2015 op orde zijn. Hierbij gaat het waterschap uit van de trits ‘vasthouden, bergen, afvoeren’.

Gemeentelijk beleid
In het Waterplan Oldebroek 2009-2015 'Water waarderen!' worden uitgangspunten, randvoorwaarden en streefbeelden weergegeven. De gemeente wil een gezond en veerkrachtig watersysteem realiseren met het oog op een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingsmogelijkheden van een duurzaam watersysteem, een duurzame waterketen en de overige aangrenzende beleidsterreinen. Onderdeel hiervan is het gemeentelijk beleid ten aanzien van duurzaam watergebruik dat erop is gericht om zo weinig mogelijk schoon hemelwater via de riolering af te voeren. Hoofdverantwoordelijke voor het waterbeheer is het 'Waterschap Vallei en Veluwe'.

Situatie projectgebied

Huidige situatie
In de huidige situatie is de locatie deels verhard. De bebouwing is inmiddels gesloopt.

Toekomstige situatie
In de toekomstige situatie zal het verhard oppervlak binnen het projectgebied niet toenemen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een woongebouw voor 11 appartementen op een locatie waar op dit moment al de mogelijkheid bestaat een woongebouw voor 15 appartementen te realiseren.

In het kader van het scheiden van vuile en schone waterstromen dient de vuilwaterafvoer (DWA) te worden aangesloten op het riool. Hemelwater afkomstig van verhard oppervlak wordt niet aangesloten op het aanwezig rioolstelsel, maar geïnfiltreerd in de bodem.

De lage grondwaterstand in het projectgebied biedt goede mogelijkheden voor de infiltratie van hemelwater in de bodem. Gezien de bodemopbouw van het projectgebied is de grond niet geschikt voor het infiltreren van water direct op het maaiveld. Voor infiltratie van hemelwater wordt een praktische ondergrens aangehouden van een K-waarde van circa 2,0 m/d. Afwatering vindt plaats door middel van infiltratiekratjes op eigen terrein en middels kolken bij verhard oppervlak.

Watertoets
In het kader van het vigerend bestemmingsplan ‘Stationsweg, Wezep’ is de watertoets ingevuld. Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Vallei en Veluwe. Voor het doorlopen van de watertoets gebruikt dit waterschap de website www.dewatertoets.nl. Het waterschap kijkt, op basis van de antwoorden die op de website worden ingevuld, of bij de ruimtelijke ontwikkeling voldoende rekening is gehouden met de waterhuishouding ter plaatse en geeft een wateradvies.

Op basis van de ingevulde digitale watertoets werd door het waterschap geconcludeerd dat er primaire waterbelangen zijn. Deze belangen waren zodanig van aard en omvang dat overleg met het waterschap gewenst was. Het waterschap heeft toentertijd aangegeven akkoord te zijn met de maatregelen en in te stemmen met het plan.

De in het kader van het vigerende bestemmingsplan ingevulde watertoets is als bijlage bijgevoegd. Gezien het feit dat het bouwplan slechts een geringe afwijking van het bestemmingsplan betreft, is geen nieuwe watertoets gevolgd. Daarbij neemt in vergelijking met de bestaande situatie het verhard oppervlak in het projectgebied af.

Conclusie
Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project
.

1.7.2 Flora en fauna

Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied in het kader van bijvoorbeeld de Habitat- of Vogelrichtlijn. Wat betreft soortenbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld.

Toetsing

In het kader van het vigerende bestemmingsplan 'Stationsweg Wezep' is door SAB in december 2010 een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd[7] ter plaatse van het toenmalige plangebied. Naar aanleiding van dit onderzoek is een mitigatieplan[8] opgesteld in verband met een vliegroute van de Gewone dwergvleermuis. Het onderzoek en het mitigatieplan zijn als bijlage toegevoegd. Aangezien het huidige projectgebied onderdeel uitmaakte van het onderzoek, zijn de onderzoeksresultaten en afspraken uit het mitigatieplan ook bruikbaar voor deze ruimtelijke onderbouwing. Navolgend worden allereerst de conclusies uit het onderzoek en het mitigatieplan behandeld. Tenslotte wordt ingezoomd op de rol van het projectgebied in het onderzoek en het mitigatieplan.

<u>Onderzoek in het kader van het geldende bestemmingsplan</u>

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden. Het toenmalige plangebied ligt niet in of nabij de EHS of een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet. Het dichtstbijzijnde gebied beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 betreft het Natura 2000-gebied "Veluwe". Dit beschermde gebied ligt op ongeveer 650 meter afstand en is tevens onderdeel van de EHS. Gezien de afstand en de barrièrewerking van tussenliggende elementen (bebouwing, wegen, spoorlijn) zijn zowel directe als indirecte negatieve effecten van de plannen op het beschermde gebied niet te verwachten. In de toekomstige situatie zal het aantal recreanten op de Veluwe licht toenemen. Dit aantal is echter verwaarloosbaar, vergeleken met de honderdduizenden bezoekers die ieder jaar recreëren op de Veluwe. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde.

Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt). De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. Invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het toenmalige plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig,

---

[7] SAB, 3 december 2010, Flora- en faunarapportage Wezep, Stationsweg, projectnr. 100637 (quick scan, nader onderzoek en voortoets oriënterende habitattoets).

[8] SAB, 6 december 2013, mitigatieopgave vleermuizen Stationsweg te Wezep, projectnr. 100637.

tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

De meeste van de algemene soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Voor strikt beschermde soorten geldt dat bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd. Gezien de verspreidingsgegevens, aanwezige habitats en soortspecifieke eisen worden geen vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten verwacht binnen het toenmalige plangebied.

Vanwege de aanwezigheid van een groen, lijnvormig element (groenstrook), kunnen mogelijk wel vaste vliegroutes van vleermuizen in het toenmalige plangebied voorkomen. Aangezien deze groenstrook niet behouden bleef in de plannen, is voor aanvang van de werkzaamheden om de (mogelijke) negatieve effecten van de ingreep op vleermuizen te minimaliseren, op basis van verspreidingsgegevens en expert-judgement een mitigatieplan opgesteld.

Verder kunnen bij de start van werkzaamheden in het broedseizoen broedende vogels worden verstoord, of hun nesten worden aangetast. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels tijdens hun broedseizoen zouden kunnen verstoren. Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen of tijdens het broedseizoen, als broedende vogels binnen en in de directe omgeving van het toenmalige plangebied uitgesloten kunnen worden.

	Jan.	***Feb.***	***Mrt.***	***April***	***Mei***	***Juni***	***Juli***	***Aug.***	***Sep.***	***Okt.***	***Nov.***	***Dec.***
Broedvogels												

Indicatieve periode uit te voeren werkzaamheden. Groen: werkzaamheden kunnen uitgevoerd worden. Oranje: werkzaamheden mogen uitgevoerd worden mits geen broedgevallen aanwezig zijn

Mitigatieplan
Binnen het plangebied van het geldende bestemmingsplan, maar buiten de grenzen van onderhavig projectgebied is een vliegroute van de Gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*) aanwezig. Deze vliegroute wordt met de beoogde werkzaamheden aangetast. Om die reden zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. In het kader van het vigerende bestemmingsplan is door SAB in december 2013 een mitigatieplan opgesteld.
Met de mitigerende maatregelen wordt getracht te voorkomen dat de functionaliteit van de vliegroute wordt aangetast. Tijdens de bouwfase wordt middels geleidende schermen op palen de vliegroute in stand gehouden (tijdelijke voorzieningen). Na het afronden van de bouwwerkzaamheden worden bij het inrichting van het groen 12 nieuwe bomen aangeplant als permanente maatregel. Deze bomen hebben allen een stamdiameter van minimaal 15 cm, een hoogte van minimaal 5 meter en een kroon-

breedte van minimaal 2,5 meter. Door het treffen van zowel tijdelijke als permanente mitigerende maatregelen worden negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis geminimaliseerd.

Gevolgen voor het project
De geconstateerde vliegroute voor de Gewone dwergvleermuis en de locatiebepalende mitigerende maatregelen liggen niet in het projectgebied. De gebouwen zijn tijdens het veldbezoek in de flora- en faunarapportage niet geschikt geacht voor gebouwbewonende vleermuizen. De gebouwen zijn inmiddels gesloopt. Gezien de resultaten van de flora- en faunarapportage (met verspreidingsgegevens) en de huidige inrichting van het projectgebied (braakliggend terrein, deels nog verhard) zijn geen effecten op beschermde soorten te verwachten.

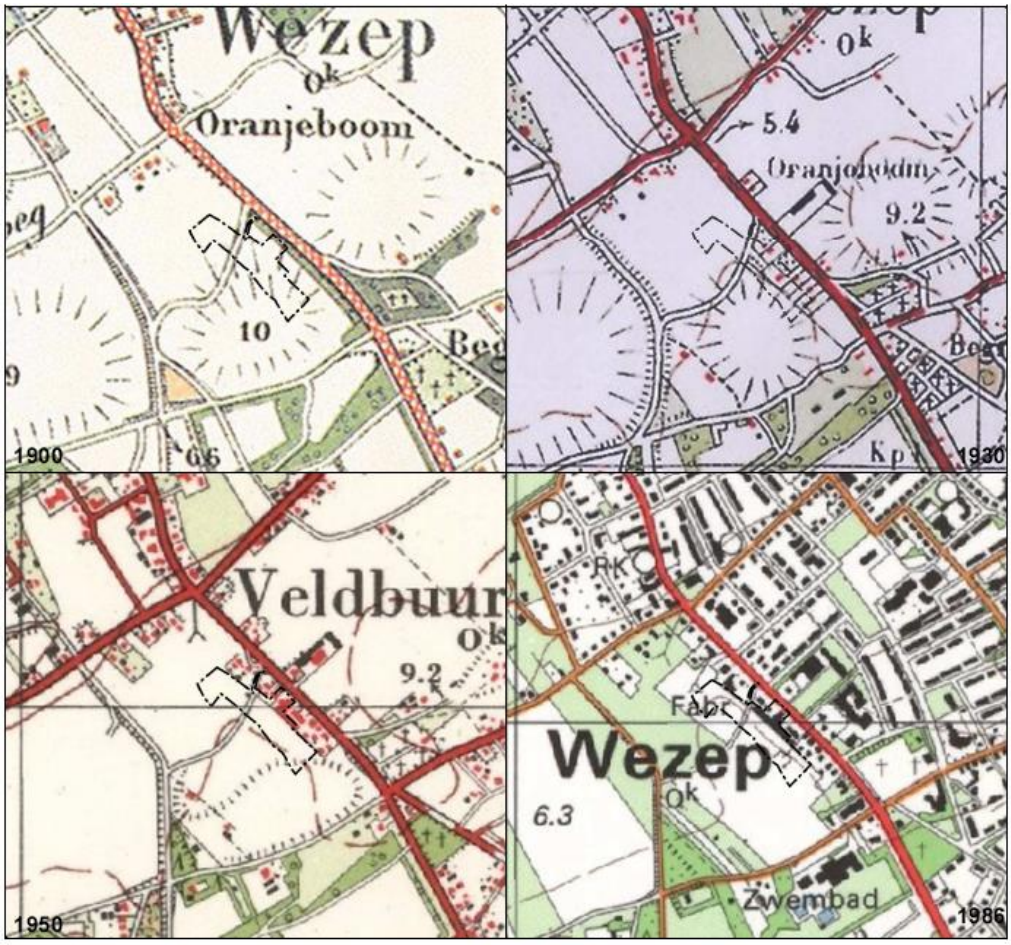
Conclusie
Het bouwplan heeft geen gevolgen voor het mitigatieplan. Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

1.7.3 Cultuurhistorie

Algemeen
Naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten is het ook van belang om cultuurhistorische waarden in kaart te brengen bij ruimtelijke planvorming. Om die reden is een korte analyse verricht van de cultuurhistorische waarden in het projectgebied.

Toetsing
In het onderzoek van archeologisch bureauonderzoek van RAAP (zie volgende paragraaf) is aan de hand van historische topografische kaart geprobeerd een inzicht te verkrijgen in het grondgebruik in het projectgebied van de afgelopen twee eeuwen. Het projectgebied lag ten zuiden van de historische kern van Wezep maar wel direct ten westen van de doorgaande weg in de richting van Heerde. De eerste bebouwing in de omgeving van het projectgebied dateert uit de jaren 20 van de 20e eeuw (zie navolgende afbeelding). Rond deze tijd staan binnen het projectgebied twee woningen. Een van de woningen moet reeds voor 1950 gesloopt zijn zoals blijkt uit de topografische kaart uit circa 1950. Rond die tijd is het gedeelte van het projectgebied dat langs de Stationsweg ligt, bebouwd geraakt. Het grootste deel van het projectgebied is in de 19e en 20e eeuw in agrarisch gebruik geweest.

Binnen het projectgebied is geen bebouwing meer aanwezig. Er is geen sprake van te behouden cultuurhistorisch waardevolle elementen.



Historisch topografische kaarten uit ca. 1900, 1930, 1950 en 1986

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

1.7.4 Archeologie

Algemeen

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het projectgebied niet is gekarteerd.

Toetsing

<u>Onderzoek voor het geldende bestemmingsplan</u>

Door RAAP is in het kader van het vigerende bestemmingsplan een bureauonderzoek uitgevoerd[9]. Het onderzoek had tot doel een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het toenmalige plangebied. Op basis van de gespecificeerde ar-

[9] RAAP, 2 december 2013, Plangebied Stationsweg/Wortelakker te Wezep, gemeente Oldebroek; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek.

cheologische verwachting is vervolgens een advies met betrekking tot archeologisch vervolgonderzoek geformuleerd. Op basis van de onderzoeksresultaten is voor het toenmalige plangebied een hoge verwachting gedefinieerd voor de aanwezigheid van archeologische overblijfselen uit het Laat Paleolithicum tot en met Late Middeleeuwen. Hierbij kan het gaan om (resten van) prehistorische jachtkampementen evenals nederzettingsterreinen. Op basis van de resultaten van dit bureauonderzoek, de vermoedelijke diepteligging van eventueel aanwezige archeologische resten en de geplande ingrepen wordt aanbevolen om aanvullend archeologisch onderzoek te laten verrichten in het gehele toenmalige plangebied.

Door Econsultancy is in het kader van de vergunningsverlening in mei 2015 voor het vigerende bestemmingsplan 'Stationsweg Wezep' een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd[10]. Het onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Het onderzoek had tot doel het aanvullen en toetsen van de gespecificeerde archeologische verwachting zoals vermeld in het bureau- en booronderzoek. Het gaat om gebied- of vindplaats-gericht onderzoek.

Het ontbreken van archeologische waarden in de proefsleuven 2 tot en met 6 leidt tot de conclusie dat er ter hoogte van deze proefsleuven geen sprake is van een behoudenswaardige vindplaats. Het selectieadvies is daarom dan ook om geen vervolgonderzoek uit te voeren en dit deel van het toenmalige plangebied vrij te geven voor verdere ontwikkeling. Het definitieve selectiebesluit zal worden genomen door de bevoegde overheid, de gemeente Oldebroek.

De hoge waardering van de vindplaats in de zuidwesthoek van het toenmalige plangebied leidt tot een selectie-advies: behoudenswaardig. Het selectieadvies is dan ook om de vindplaats *in situ* te behouden. Indien dit niet mogelijk is moet de vindplaats *ex situ* worden veilig gesteld. Overigens zullen binnen de huidige bouwplannen geen ingrepen plaatsvinden buiten het inmiddels door proefsleuven onderzochte terrein. Daarom wordt voorgesteld om ook het meest zuidelijk gelegen bouwvlak vrij te geven voor de ontwikkeling. Het definitieve selectiebesluit zal worden genomen door de bevoegde overheid, de gemeente Oldebroek.

<u>Gevolgen voor het project</u>
Het projectgebied ligt buiten de locatie waar proefsleuven zijn gegraven. In het projectgebied bevinden zich geen behoudenswaardige archeologische resten. Indien tijdens graafwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, geldt een wettelijke meldingsplicht bij het bevoegde gezag.

Conclusie
Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

[10] Econsultancy, 27 mei 2015, Proefsleuvenonderzoek (IVO-P) Stationsweg te Wezep in de gemeente Oldebroek, projectnummer: 15035361

1.8 Verkeer en parkeren

1.8.1 Algemeen

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeer- en parkeersituatie ter plaatse.

1.8.2 Verkeer

De ontsluiting van de parkeerplaatsen op het maaiveld behorende bij het woongebouw vindt plaats via de Stationsweg. De parkeerkelder wordt ontsloten via de zuidzijde van het perceel.

Het aantal verkeersbewegingen van en naar het projectgebied zal ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan in de toekomst afnemen. Ten opzicht van de feitelijke situatie zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. Het extra verkeer kan worden opgenomen in het heersende verkeersbeeld op de Bietenakker, Wortelakker, Vlasakker en de Stationsweg.

1.8.3 Parkeren

Voor het geldende bestemmingsplan is op basis van de parkeernormen een sluitende parkeerbalans opgesteld. Hierbij is voor de destijds beoogde 15 appartementen rekening gehouden met parkeren binnen en buiten het bouwperceel voor de appartementen. Voor appartementen in het middensegment is een parkeernorm van 1,6 aangehouden. Voor appartementen in het goedkope segment een parkeernorm van 1,2. De gemiddelde parkeernorm bedraagt 1,4. Bij het bouwplan moet worden aangesloten bij de parkeerbalans zoals gebruikt in het geldende bestemmingsplan. Op basis van het geldende bestemmingsplan Wezep Stationsweg zijn er in totaal 70 parkeerplaatsen benodigd. Dit is gebaseerd op 31 grondgebonden woningen en 15 appartementen.

Bij de uitvoering van het geldende bestemmingsplan zijn 30 in plaats van 31 woningen gerealiseerd en worden met onderhavig bouwplan 11 appartementen gerealiseerd. Hiermee wordt het aantal woningen lager dan beoogd, namelijk in totaal 41 in plaats van 46. De totale parkeerbehoefte voor het gebied wordt hiermee ook lager.

Op basis van de gehanteerde berekeningen ten behoeve van het vastgesteld bestemmingsplan zijn er daarmee 63 parkeerplaatsen benodigd. Er vanuit gaande dat de appartementen in het middensegment vallen zijn er nu theoretisch 67 parkeerplaatsen benodigd. In het plangebied van het geldende bestemmingsplan wordt een totaal van 72 parkeerplaatsen gerealiseerd, inclusief de 15 parkeerplaatsen bij onderhavig appartementencomplex en inclusief het verdwijnen van 2 parkeerplaatsen als gevolg van de uitrit van de parkeergarage.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de parkeerbalans zoals voorzien in het geldende bestemmingsplan niet negatief wijzigt door de ontwikkeling van het appartementencomplex.

1.8.4 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

1.9 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend ruimtelijke onderbouwing maakt een bouwplan mogelijk, dat is benoemd in artikel 3.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld, waarmee de gemeente de door haar te maken kosten kan verhalen op de initiatiefnemer. Een exploitatieplan hoeft niet vastgesteld te worden, indien verhaal van exploitatiekosten anderszins is verzekerd en tevens locatieeisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn of anderszins zijn verzekerd.

De gronden zijn momenteel in gemeentelijk eigendom. De woningbouwkavel wordt gekocht door de initiatiefnemer. De kosten die gepaard gaan met de realisatie van het plan zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Dit is vastgelegd in privaatrechtelijke (anterieure) overeenkomsten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, die voor de verlening van de omgevingsvergunning worden gesloten.

De kosten verband houdende met de realisatie van het plan zijn daarmee anderszins verzekerd. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

1.10 Procedure omgevingsvergunning

Op grond van artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is op het verlenen van deze omgevingsvergunning de uitgebreide procedure van toepassing. Dit houdt in dat de 'uniforme openbare voorbereidingsprocedure' (afd. 3.4 Awb) moet worden gevolgd.

In nauw overleg en afstemming met de gemeente is de omliggende buurt middels een brief geïnformeerd dat de procedure wordt opgestart voor de realisatie van het appartementencomplex. Gemeente en ontwikkelaar hebben samen een cirkel getrokken rondom het projectgebied waarbinnen omwonenden worden geïnformeerd. Voorafgaand aan de terinzagelegging geeft de gemeente verder in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen (of op een andere geschikte wijze) kennis van het ontwerp-besluit. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen, wie in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen naar voren te brengen en op welke wijze dit kan geschieden.

1.11 Vooroverleg

Er wordt voor dit project geen vooroverleg gevoerd, omdat de planologische afwijking van ondergeschikte aard is.

1.12 Zienswijzen

Te zijner tijd worden de resultaten van de procedure in dit hoofdstuk verwerkt.

1.13 Conclusie

In het voorgaande is aangetoond dat de vergunning voor de realisatie van het appartementencomplex tegemoet komt aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening en haalbaar en uitvoerbaar is.

Bijlage 1: Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Groepsrisicoberekeningen van LPG-tankstation Vika

Bijlage 4: Verantwoording groepsrisico

Bijlage 5: Watertoets

Bijlage 6: Flora en faunaonderzoek

Bijlage 7: Mitigatieplan

Bijlage 8: Archeologie bureauonderzoek

Bijlage 9: Archeologisch proefsleuvenonderzoek