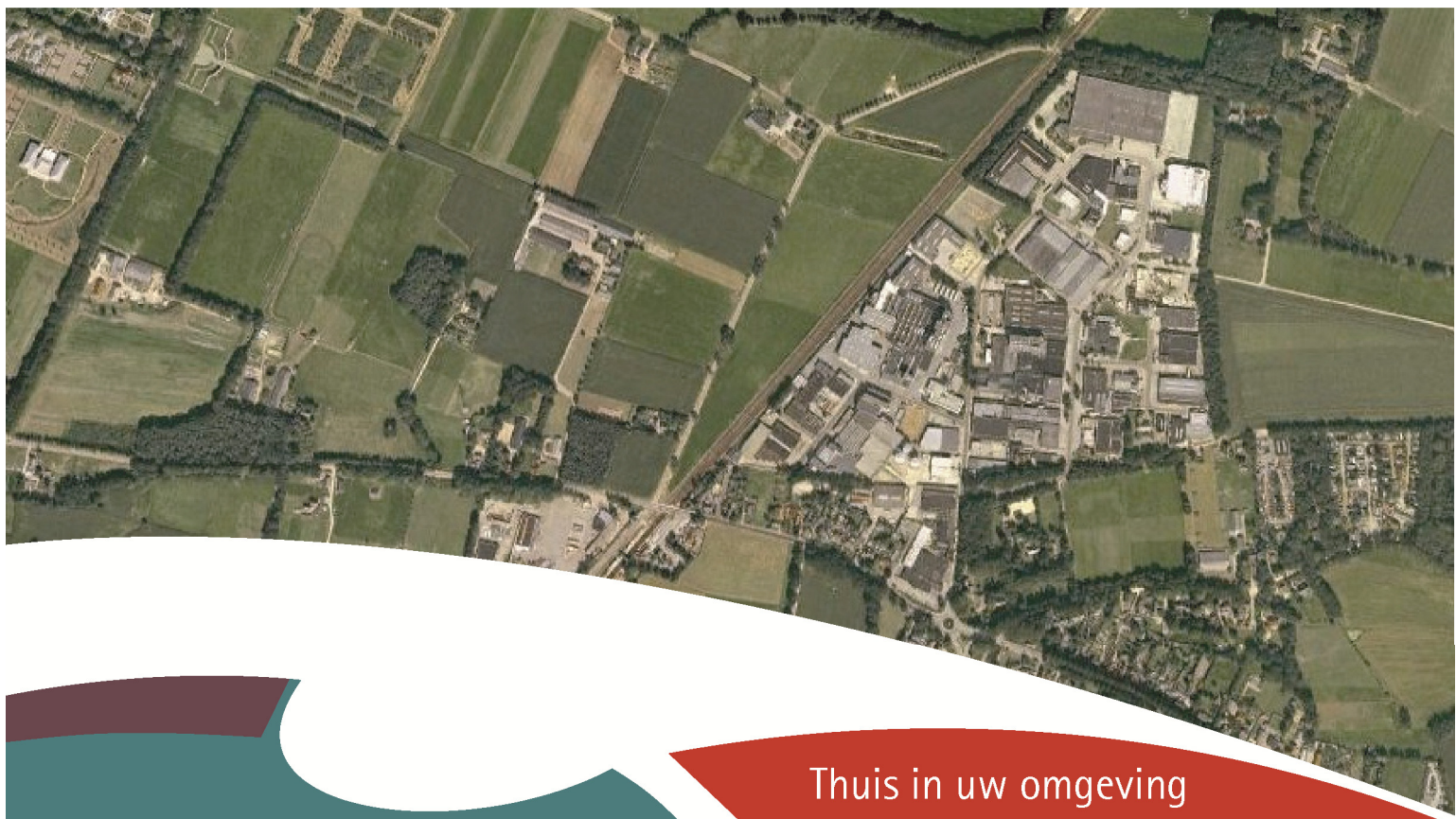


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

AANPASSINGEN INFRASTRUCTUUR KEIZERSWOERT TE PUTTEN



Thuis in uw omgeving

COLOFON

TITEL: Ruimtelijke onderbouwing Aanpassingen
infrastructuur Keizerswoert te Putten

STATUS: definitief
PROJECTNUMMER: P22221081
DATUM: 24 december 2009
AUTEUR: M. van Doornik

OPDRACHTGEVER: Gemeente Putten
CONTACTPERSOON: Mw. I. Steunebrink



InterConcept ADVIES & UITVOERING BV
Postbus 5090
2900 EB CAPELLE AAN DEN IJSSEL

T: +31 (0) 10 243 04 89
F: +31 (0) 10 243 04 97
I: www.interconcept.nl
E: info@interconcept.nl

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PROJECTGEBIED	5
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	6
1.4	LEESWIJZER	6
2	GEBIEDS- EN PROJECTBESCHRIJVING	7
2.1	BESCHRIJVING PROJECTGEBIED	7
2.1.1	OMGEVING	7
2.1.2	HUIDIGE SITUATIE	7
2.2	BESCHRIJVING PROJECT	7
2.2.1	PROJECT	7
3	BELEIDSKADER	8
3.1	RIJKSBELEID	8
3.2	PROVINCIAAL BELEID	8
3.2.1	STRUCTUURVISIE BEDRIJVENTERREINEN EN WERKLOCATIES	8
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	9
3.3.1	PLAN VAN AANPAK DUURZAME VERSTERKING WERKLOCATIES PUTTEN	9
3.3.2	CONCEPT-STRUCTUURPLAN GEMEENTE PUTTEN	9
3.3.3	TOEPASSELIJK BESTEMMINGSPLAN	10
4	TOETS AAN WET- EN REGELGEVING	11
4.1	BODEM	11
4.2	WATER	11
4.2.1	EISEN EN AANDACHTSPUNTEN	11
4.2.2	UITWERKING	12
4.3	MILIEUZONERING	12
4.4	LUCHTKWALITEIT	12
4.5	GELUID	13
4.6	EXTERNE VEILIGHEID	14
4.7	ECOLOGIE	14
4.8	ARCHEOLOGIE	15
5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	17
5.1	UITVOERING	17
5.2	PLANSCHADE	17
6	MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID	17
7	SLOT	17

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Verkennd bodemonderzoek Stationsstraat 128 Putten, P&J Milieuservices BV,
27 juni 2008

BIJLAGE 2

Onderzoek luchtkwaliteit wegverkeer Nijverheidsweg Putten, Ecopart BV,
9 december 2009

BIJLAGE 3

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Nijverheidsweg Putten, Ecopart BV,
21 december 2009

BIJLAGE 4

Veiligheidsonderzoek Nijverheidsweg Putten, Adviesgroep AVIV BV, 23 december
2009

BIJLAGE 5

Quickscan natuurtoets aanleg rotonde en verlenging Nijverheidsweg Putten,
Ecogroen advies, 11 december 2009

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

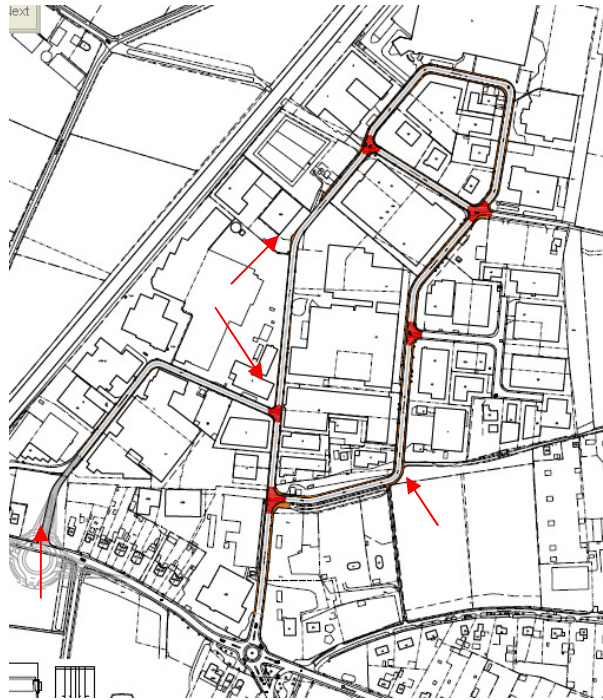
De gemeente Putten is bezig met de planvorming met betrekking tot de rondweg Henslare. Een onderdeel van de rondweg is de aansluiting op en vanaf het bedrijventerrein Keizerswoert. Vooruitlopend op de planvorming rondom de definitieve rondweg wil de gemeente enkele aanpassingen aan de infrastructuur op het bedrijventerrein middels een projectbesluit formaliseren. De aanpassingen betreffen een drietal wegverbredingen op het bedrijventerrein zelf en een nieuwe verbinding (ontsluiting) tussen de Nijverheidsweg en de Stationsstraat aan de zuidkant (lengte circa 80 meter).

De aanpassingen aan de infrastructuur komen mede voort uit het revitaliseringsproject Keizerswoert. Deze aanpassingen moeten leiden tot een betere ontsluiting van het bedrijventerrein.

De aanpassingen van de infrastructuur op het bedrijventerrein Keizerswoert blijken niet mogelijk te zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan. Om het project te kunnen realiseren is daarom, gezien het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het nemen van een projectbesluit danwel (partiële) herziening van het bestemmingsplan vereist. In dit geval is de keuze gemaakt om ten behoeve van het project een projectbesluit te nemen als bedoeld in artikel 3.10 Wro. Voorwaarde is dat het besluit is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Het voorliggende document strekt hiertoe.

1.2 LIGGING EN BEGRENZING PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gesplitst in vier afzonderlijke plangebieden op het bedrijventerrein Keizerswoert. Voor de wegaanpassingen die wel passen binnen het geldende bestemmingsplan wordt geen projectbesluit genomen. Op de hierna volgende afbeelding zijn de plangebieden globaal aangeduid door middel van pijlen. Voor de exacte aanduiding van de plangebieden wordt verwezen naar de verbeelding (plankaart). De verbeelding maakt onderdeel uit van het projectbesluit.



1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Op 3 maart 1977 heeft de raad van de gemeente Putten het bestemmingsplan "Industrieterrein" vastgesteld. Op 15 maart 1978 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland het plan gedeeltelijk goedgekeurd.

Via de partiële herziening "Industrieterrein, partiële herziening I 1986" zijn op 6 november 1986 door de raad de voorschriften van het moederplan "Industrieterrein" deels aangepast. Deze herziening is op 9 januari 1987 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

Het bestemmingsplan "Industrieterrein, ged. herziening van de voorschriften 2001, nr. 1" betrof ook een gedeeltelijke wijziging van de voorschriften van het moederplan. Deze herziening is op 9 januari 2003 vastgesteld en op 12 maart 2003 goedgekeurd.

Het projectgebied ligt binnen de grenzen van het vigerende bestemmingsplan. Door middel van een projectbesluit wordt geëffectueerd dat de bepalingen van het bestemmingsplan die het project in de weg staan, voor het project buiten toepassing blijven. Voor het verlenen van vergunningen die vereist zijn voor de realisatie van het project, vormt het projectbesluit het toetsingskader.

1.4 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk worden het projectgebied en het project beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het van belang geachte rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Hoofdstuk 4 bevat een toets aan relevante wet- en regelgeving op het gebied van bodem, water, milieuzonering, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, ecologie en archeologie. In de laatste twee hoofdstukken wordt ingegaan op economische uitvoerbaarheid en maatschappelijke aanvaardbaarheid.

2 GEBIEDS- EN PROJECTBESCHRIJVING

2.1 BESCHRIJVING PROJECTGEBIED

2.1.1 OMGEVING

Het bedrijventerrein Keizerswoert ligt in het noord-westen van Putten langs de spoorlijn Zwolle-Amersfoort. Het bedrijventerrein van ongeveer 38 hectare is vanaf 1965 gefaseerd aangelegd. Er zijn vooral gemengde, op industrie gerichte, bedrijven gevestigd. Er is een beperkt aantal bedrijfswoningen op het bedrijventerrein aanwezig. Het terrein is met name functioneel ingericht. Aan helderheid en overzicht ontbreekt het op veel plaatsen. Het noordelijke deel is later aangelegd. Dit deel is vriendelijker van karakter. Het aandeel van groen is beperkt. Dit bevindt zich vooral op de nieuwere bedrijfskavels. In openbaar gebied is weinig groen gerealiseerd.

2.1.2 HUIDIGE SITUATIE

Op het bedrijventerrein bevindt zich een aantal verouderde gebouwen. Verder is sprake van leegstand, wateroverlast en parkeerproblemen. Ook is geconcludeerd dat de bereikbaarheid onder druk staat. Om het bedrijventerrein reële overlevingskansen te bieden, worden de nodige verbeteringen aangebracht. Eén van de maatregelen is de verbreding van de bestaande infrastructuur en een verbetering van de ontsluiting.

2.2 BESCHRIJVING PROJECT

2.2.1 PROJECT

Dit projectbesluit staat in het teken van een verbetering van de infrastructuur op het bedrijventerrein Keizerswoert.

Dit projectbesluit maakt een verbreding van de bestaande wegen mogelijk. Deze verbredingen maken het bedrijventerrein beter toegankelijk voor met name vrachtwagens. Dit draagt onder meer bij aan een betere bereikbaarheid van bedrijven en aan de verkeersveiligheid. Daarbij bestaat het voornemen de wegen te asfalteren en wordt de wateroverlast aangepakt.

Ook voorziet dit projectbesluit in een nieuwe verbinding tussen de Nijverheidsweg en de Stationsstraat. Dit nieuwe wegdeel heeft een lengte van ongeveer 80 meter. Hiermee wordt het bedrijventerrein beter ontsloten. Na de realisatie van de nieuwe verbindingsweg wordt de bestaande ontsluiting van de Nijverheidsweg op de Stationsstraat (ten westen van de nieuwe ontsluiting) in principe afgesloten voor doorgaand verkeer.

Verder biedt dit projectbesluit de mogelijkheid om de nodige voorzieningen aan te brengen ten behoeve van de genoemde infrastructurele aanpassingen, zoals verlichting en verkeersregulerende voorzieningen.

3 BELEIDSKADER

3.1 RIJKSBELEID

De Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006 ingestemd met de Nota Ruimte. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 is de nota formeel in werking getreden. In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020. De periode 2020-2030 geldt daarbij als doorkijk naar de langere termijn.

De Nota Ruimte bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota levert de ruimte-lijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De verantwoordelijkheden van het Rijk en die van anderen zijn in de nota helder onderscheiden. Daarmee is invulling gegeven aan het motto “decentraal wat kan, centraal wat moet”.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het Rijk zich op vier doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Om deze doelen te bereiken gaat het Rijk uit van de bundelingsstrategie. Verstedelijking, infrastructuur en economische activiteiten moeten zoveel mogelijk worden gebundeld in nationale stedelijke netwerken, hoofdverbindingssassen en economische kerngebieden. In dat kader zijn bijvoorbeeld de verbetering van de bereikbaarheid en de verbetering van de leefbaarheid en de sociaal-economische positie van steden beleidsdoelen. Het Rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit, dat is een taak van decentrale overheden als provincies en gemeenten. Wel speelt het een stimulerende rol.

Het Rijk streeft naar zuinig ruimtegebruik. Op bedrijventerrein Keizerswoert is reeds sprake van leegstand van bedrijfsruimten. Deze verspilling van ruimte past niet binnen het voornoemde Rijksbeleid. Via revitalisering van het bedrijventerrein, waaronder een verbetering van de infrastructuur, wordt getracht de leegstand terug te dringen. Een betere ontsluiting van bedrijventerreinen is bovendien goed voor de internationale concurrentiepositie. Ook draagt een verbeterde infrastructuur bij aan de veiligheid.

Gezien het voorgaande past één en ander binnen het bundelingsbeleid. Het project is niet in strijd met de uitgangspunten die de Nota Ruimte beschrijft.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 STRUCTUURVISIE BEDRIJVENTERREINEN EN WERKLOCATIES

Door Gedeputeerde Staten van Gelderland is op 8 september 2009 de ontwerp Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties vastgesteld. Deze Structuurvisie

zal na definitieve vaststelling het bedrijventerreinbeleid uit het Streekplan Gelderland 2005 vervangen.

In het Streekplan gelden voor bedrijventerreinen de uitgangspunten: duurzame kwaliteit, concentratie en bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik. Herstructurering van een bestaand bedrijventerrein sluit op deze kernwaarden aan.

Hoewel de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties nog niet in werking is getreden, hebben wij dit project ook aan het ontwerpbeleid van de provincie gespiegeld.

Uitgangspunt van het nieuwe beleid is dat er in eerste instantie optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande bedrijventerreinen voordat er nieuwe terreinen worden ontwikkeld. Voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft het beleidsuitgangspunt. Maar een overschot aan bedrijventerreinen moet worden voorkomen. Verder vraagt de provincie Gelderland aan de gemeenten om extra aandacht te besteden aan kwalitatieve aspecten, zoals een goede ruimtelijke inpassing, een zorgvuldige vormgeving en een zo laag mogelijke milieubelasting.

Dit project maakt onderdeel uit van een revitaliseringsplan voor een bestaand bedrijventerrein c.q. bestaande werklocatie. Via de revitalisering wordt onder meer de infrastructuur verbeterd en wordt gestreefd naar een vermindering van de milieubelasting. Het past daarmee binnen het beleid van de provincie om zich in de eerste plaats te richten op bestaande bedrijventerreinen en de milieubelasting te reduceren.

Het project pas binnen het provinciaal beleid.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 PLAN VAN AANPAK DUURZAME VERSTERKING WERKLOCATIES PUTTEN

In opdracht van de gemeente Putten zijn de mogelijkheden voor een duurzame versterking van de werklocaties Keizerswoert, Hoge Eng en Ambachtstraat onderzocht. Op basis van de bevindingen is het "Plan van aanpak duurzame versterking werklocaties" opgesteld. Eén van de geconstateerde knelpunten ziet op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Voor een betere ontsluiting van en naar de A28 wordt de Henslare doorgetrokken naar de rotonde bij Keizerswoert. Andere infrastructurele verbeteringen worden op het bedrijventerrein Keizerswoert zelf gerealiseerd.

3.3.2 CONCEPT-STRUCTUURPLAN GEMEENTE PUTTEN

De gemeente Putten beschikt over een concept-Structuurplan. Hoewel dit ruimtelijke beleidsstuk nog niet officieel is vastgesteld, is hieraan voor de volledigheid wel getoetst.

In het concept-Structuurplan wordt een tekort aan bedrijfsruimtenesignaleerd. Er wordt dan ook gewezen op de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Ook wordt geattendeerd op de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen. Door middel van de aanpak van bedrijventerrein Keizerswoert kan het tekort aan geschikte bedrijfsruimten voor een (klein) deel worden teruggedrongen.

Het project past binnen het (concept-) beleid van de gemeente.

3.3.3 TOEPASSELIJK BESTEMMINGSPLAN

Het projectgebied is gelegen in het bestemmingsplan “Industrieterrein” (moederplan). De betreffende gronden hebben bestemmingen waarbinnen geen verkeers- en verblijfsvoorzieningen, zoals wegen en parkeerplaatsen, zijn toegestaan.

De gemeente wil de bestaande wegen deels verbreden. Deze verbredingen passen voor een deel niet binnen het bestemmingsplan. Ook wil de gemeente de zuidwestelijke hoofdontsluiting verplaatsen door middel van een nieuwe verbindingsweg. Ook deze wegverbinding is in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Om het project mogelijk te maken, wordt op grond van het onderhavige projectbesluit van de voorschriften uit de volgende artikelen afgeweken:

- Eengezinshuizen (artikel 4);
- Erven (artikel 10);
- Tuinen (artikel 11);
- Bedrijfserven (artikel 12);
- Groenvoorzieningen (artikel 16);
- Houtwal (artikel 17);
- Bos (artikel 18).

Hierna volgt een uitsnede uit de bestemmingsplankaart.



4 TOETS AAN WET- EN REGELGEVING

4.1 BODEM

Een project vereist in bepaalde gevallen dat inzicht verkregen wordt in de milieukundige gesteldheid van de bodem. Dit geldt in beginsel niet bij de aanleg en verbreding van wegen. Een weg is namelijk geen object waar mensen langere tijd verblijven (zoals wel het geval is in woningen). Hierdoor zijn er geen gezondheidsrisico's die bodemonderzoek noodzakelijk maken. Omdat bij de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en bij de wegverbredingen naar verwachting ook geen bodembedreigende stoffen in de bodem terechtkomen, is bodemonderzoek in dit geval niet nodig.

Niettemin heeft de gemeente in verband met de aankoop van gronden in mei 2008 een verkennend bodemonderzoek¹ laten uitvoeren op Stationsstraat 128. Dit betreft de locatie waar de nieuwe verbinding tussen de Stationsstraat en de Nijverheidsweg is beoogd. Doel van het onderzoek was om door middel van een aantal steekproeven na te gaan of er in de bodem componenten aanwezig zijn, in dusdanige concentraties, dat er ten aanzien van het huidige en/of toekomstig gebruik een belemmering kan bestaan of er een bedreiging van de volksgezondheid kan optreden. Ter informatie worden hierna de uitkomsten besproken.

Er zijn licht verhoogde gehalten van chroom, koper en zink aangetroffen. Ook is een sterk verhoogd gehalte van arseen aangetoond. De aanwezigheid van deze verhoogde concentraties is een kenmerkend verschijnsel voor de regio waarbinnen het projectgebied zich bevindt. Blijkens het rapport is daarbij veelal geen sprake van een direct aanwijsbare verontreinigingsbron.

Op basis van het bodemrapport wordt geconcludeerd dat de vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van de aanleg van de nieuwe wegverbinding.

4.2 WATER

4.2.1 EISEN EN AANDACHTSPUNTEN

Door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de Stationsstraat en de Nijverheidsweg neemt de oppervlakte aan verharding toe. Daardoor kan het hemelwater ter plaatse van de nieuwe weg niet direct de grond indringen. Om een goede afvoer van het hemelwater in dit geval te waarborgen, dient daarom een voorziening te worden getroffen.

Waterschap De Veluwe streeft blijkens zijn "Richtlijnen voor (her)inrichting van (stedelijk) water" naar zichtbare afvoer van hemelwater. Hierdoor kan eventuele verontreiniging goed worden geconstateerd. Daarbij hanteert het Waterschap de volgende voorkeursvolgorde: infiltreren, (vertraagd) afvoeren naar water, afvoeren via riool.

¹ Verkennend bodemonderzoek Stationsstraat 128 Putten, P&J Milieuservices BV, 27-6-2008 (bijlage 1)

4.2.2 UITWERKING

In dit geval is ter plaatse van de nieuwe verbindingsweg gekozen voor infiltratie van het hemelwater via infiltratierolring. Het Waterschap heeft aangegeven met deze keuze in te stemmen. Door dit systeem blijft het hemelwater in de buurt van waar het is gevallen. Het voordeel van dit systeem is dat het gemeentelijke rioolstelsel zo veel als mogelijk wordt ontlast.

4.3 MILIEUZONERING

Bij het realiseren van een project moet in bepaalde situaties rekening gehouden worden met de milieuzoneringen van zowel bestaande als toekomstige bedrijven in de omgeving. Dit is van belang om de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Voor het bepalen van de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In deze lijst wordt per bedrijfscategorie aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid, gevaar) hiervan uit kan gaan en welke indicatieve afstand hierbij minimaal in acht genomen moet worden.

Een weg is geen gevoelig object op grond van milieuwetgeving, zoals de Wet geurhinder en veehouderij. Een weg kan daarom zelf geen nadeel ondervinden van omliggende bedrijven. De aanleg en verbreding van een weg is bovendien geen activiteit die wordt genoemd in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Wel kan de aanleg of verbreding van invloed zijn op de hoeveelheid geluid of de luchtkwaliteit. Deze aspecten worden hierna apart beoordeeld.

4.4 LUCHTKWALITEIT

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen bedoeld. De wet maakt een onderscheid in projecten die “in betekenende mate” (IBM) en “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast worden er bestemmingen genoemd die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling (gevoelige bestemmingen).

Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden 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 hier niet of nauwelijks aan bijdraagt. Projecten die “niet in betekende mate” leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk getoetst te worden op de grenswaarde(n). Tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Volgens de gelijknamige AMVB ligt de grens van “niet in betekende mate” bij 3% van de grenswaarde van een stof. De concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide mogen met niet meer dan 3% toenemen.

Het project ziet op een drietal wegverbredingen op het bedrijventerrein zelf en op een verplaatsing van de toegangsweg tussen de Stationsstraat en de Nijverheidsweg (lengte circa 80 meter). De al bestaande infrastructuur wordt door de verbredingen verbeterd. Via de nieuwe verbinding wordt het bedrijventerrein aan de zuidwestelijke zijde beter ontsloten. Van een (ingrijpende) uitbreiding van de

bestaande infrastructuur is geen sprake. Redelijkerwijs valt een toename van het aantal verkeersbewegingen door deze aanpassingen niet te verwachten.

Niettemin is toch een luchtkwaliteitsonderzoek² uitgevoerd. Daaraan ligt ten grondslag dat de nieuwe verbindingsweg (indirect) aansluit op de rondweg Henslare. De herinrichting van deze rondweg zou in beperkte mate van invloed kunnen zijn op het aantal verkeersbewegingen op de nieuwe verbindingsweg. Voor de volledigheid heeft daarom een onderzoek plaatsgevonden. In dat kader is de mogelijke toename van de volgende luchtverontreinigende stoffen onderzocht: stikstofdioxide (NO₂), koolmonoxide (CO), fijn stof (PM₁₀) en benzeen (C₆H₆). Uit het rapport blijkt dat de wettelijke luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden. Er hoeven gezien deze conclusie geen maatregelen te worden getroffen om in 2011 en 2020 aan de luchtkwaliteitseisen te kunnen voldoen.

4.5 GELUID

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg naar de Stationsstraat kan van invloed zijn op de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Stationsstraat 126 en Stationsstraat 132. In dat verband is een akoestisch onderzoek³ uitgevoerd.

Voor de nieuwe verbindingsweg wordt een maximum snelheid van 30 km per uur ingevoerd. Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn wegen met een dergelijke maximale snelheid "gedezoneerd". Dit wil zeggen dat de criteria voor geluidbelasting, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder, in dit geval niet van toepassing zijn. Er bestaat daardoor formeel geen toetsingskader.

Omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is, is onderzocht of de geluidbelasting in redelijkheid aanvaardbaar is. De te verwachte maximale geluidbelasting op de gevel van Stationsstraat 126 bedraagt 53 dB. Op de gevel van Stationsstraat 132 is de verwachte maximale geluidbelasting 50 dB.

Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is, zijn deze verwachte waarden ter indicatie vergeleken met de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarde. Deze bedraagt 48 dB. In beide gevallen wordt deze voorkeurswaarde overschreden. Artikel 110 van de Wet geluidhinder biedt daarentegen de mogelijkheid tot een aftrek van 5 dB van de verwachte geluidbelasting. Deze aftrekmogelijkheid is opgenomen vanwege de verwachte toekomstige ontwikkelingen bij het wegverkeer. Door stillere banden en stillere motoren zal de hoeveelheid geluid afnemen. Na aftrek met 5 dB wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Op grond van het akoestisch onderzoek concluderen wij dat de aanleg van de verbindingsweg niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

De invloed van de verbreding van de bestaande infrastructuur is niet onderzocht. Voor deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 km per uur. De Wgh is daardoor niet van toepassing. Bovendien zijn de verbredingen minimaal. Van een nadelige invloed op de geluidsbelasting van gevoelige objecten, zoals bedrijfswoningen, zal redelijkerwijs geen sprake zijn.

² Onderzoek luchtkwaliteit wegverkeer Nijverheidsweg Putten, Ecopart BV, 9-12-2009 (bijlage 2)

³ Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Nijverheidsweg Putten, Ecopart BV, 21-12-2009 (bijlage 3)

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

Het "Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer" (Bevi) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Hierin zijn de normen voor de maximaal toelaatbare en aanvaardbare risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of vervoersassen van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water en via buisleidingen vastgelegd. Doordat over de wegen op het bedrijventerrein gevaarlijke stoffen kunnen worden verplaatst, is het noodzakelijk het voorgenomen project te toetsen aan de normstelling externe veiligheid.

De uitgevoerde toetsing externe veiligheid⁴ betreft het risico veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de openbare weg. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is zowel in de huidige als de toekomstige situatie kleiner dan de wettelijke grenswaarde van 10^{-6} /jr. Het plaatsgebonden risico levert dan ook geen beperkingen op voor de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

In de huidige en de toekomstige situatie ligt het groepsgebonden risico ver onder de oriëntatiewaarde. De Nijverheidsweg ligt in een industriegebied. Voor een dergelijk gebied wordt doorgaans een bevolkingsdichtheid van 40 personen per hectare gehanteerd. Uitgaande van de genoemde bevolkingsdichtheid op 10 meter afstand aan weerszijden van de nieuwe verbindingsweg zou het groepsrisico bij 1830 transporten 10% van de oriëntatiewaarde bedragen. Echter, het aantal transportbewegingen met gevaarlijke stoffen bedraagt met ongeveer 104 transporten per jaar veel minder. Gezien dit beperkte aantal transportbewegingen met gevaarlijke stoffen, in dit geval propaan, blijft het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde.

Gezien vorenstaande vormen de normstellingen voor externe veiligheid voor het realiseren van het project geen belemmering.

4.7 ECOLOGIE

Ter bescherming van ecologische waarden moet er bij ruimtelijke ingrepen een afweging worden gemaakt in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. In dat verband heeft er een natuurtoets⁵ plaatsgevonden. Er is onderzocht of de aanleg van de verbindingsweg tussen de Nijverheidsweg en de Stationsstraat niet leidt tot de aantasting van beschermde natuurgebieden en planten- en diersoorten. Voor de volledigheid is bij het onderzoek ook de aanleg van de rotonde betrokken. Deze aanleg maakt weliswaar geen deel uit van het onderhavige projectbesluit, maar wordt wel in het verlengde van en aansluitend op de nieuwe verbindingsweg aangelegd.

De Natuurbeschermingswet ziet op gebiedsbescherming. Op basis van de aard van de ruimtelijke ingrepen is geconcludeerd dat deze geen negatieve invloed hebben op het in de omgeving aanwezige Natura 2000-gebied de Veluwe. Ook zijn er geen

⁴ Veiligheidsonderzoek Nijverheidsweg Putten, Adviesgroep AVIV BV, 23-12- 2009 (bijlage 4)

⁵ Quickscan natuurtoets aanleg rotonde en verlenging Nijverheidsweg Putten, Ecogroen advies, 11-12-2009 (bijlage 5)

negatieve invloeden voor het dichtstbijzijnde EHS (Ecologische hoofdstructuur)-gebied. Dit gebied bevindt zich op ruim 500 meter van de nieuwe verbindingsweg. Ook vindt er geen aantasting plaats van de door de provincie Gelderland aangewezen gebieden met specifieke natuurwaarden.

Via de Flora- en faunawet worden soorten van planten en dieren beschermd tegen eventuele nadelige gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschermde plantensoorten of soorten van de Rode lijst zijn niet aangetroffen. Deze worden gezien de terreingesteldheid ook niet in het gebied verwacht. Het aanvragen van een ontheffing is voor de Flora- en faunawet daarom niet nodig.

Er wordt aandacht gevraagd voor de vliegroutes van vleermuizen. Het verdient aanbeveling om voor straatverlichting speciale armaturen te gebruiken, waardoor het licht uitsluitend naar het wegdek schijnt en weinig verstrooiing in de omgeving geeft.

Bij de planrealisatie zullen exemplaren en verblijfplaatsen van enkele algemene en laag beschermde kleine zoogdieren (tabel 1 van de Flora en faunawet) verloren kunnen gaan. Voor tabel 1 soorten geldt automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Er worden geen verbodsbepalingen overtreden. Nadelige gevolgen kunnen worden beperkt door de graafwerkzaamheden uit te voeren buiten de voortplantingsperiode (maart tot augustus). De minst schadelijke periode is september tot december (mits vorstvrij).

In de aanwezige bomen en struiken zijn algemene broedvogelsoorten, zoals de roodborst, houtduif en merel, waargenomen. Voor deze soorten kan veelal geen ontheffing verkregen worden. Werkzaamheden die broedbiotopen van vogels verstoren, dienen buiten het broedseizoen plaats te vinden. Met uitzondering van de Houtduif kan de periode tussen half maart en half juli worden aangehouden als broedseizoen. Wordt met de werkzaamheden gestart tussen half juli en half november, dan dient beoordeeld te worden of er bewoonde nesten van de houtduif aanwezig zijn.

Er zijn vanuit ecologisch oogpunt geen belemmeringen geconstateerd die aan de realisering van het project in de weg staan. Wel dient bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening te worden gehouden met de broedseizoenen van de aanwezige beschermde vogelsoorten. Hiervoor kan geen ontheffing worden verkregen.

4.8 ARCHEOLOGIE

In Nederland zijn archeologische waarden veelal onzichtbaar. Ze liggen grotendeels verborgen in de bodem, waardoor ze niet eenvoudig te karteren zijn. Slechts een deel van de archeologische rijkdom is zichtbaar aan het oppervlak. Op de hierna volgende kaart wordt zichtbaar dat geen archeologische waarden binnen het projectgebied zijn waargenomen. Deze kaart is afkomstig van KennisInfrastructuur Cultuurhistorie (KICH, www.kich.nl).



Aanvullend is het project voorgelegd aan de regio-archeoloog. De regio-archeoloog constateert dat ter plaatse van de beoogde nieuwe verbindingsweg tussen de Stationsstraat en de Nijverheidsweg opstallen zijn gesloopt. Het feit dat er bebouwing heeft gestaan, maakt het voor de regio-archeoloog aannemelijk dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn. Daarom wordt hier geen archeologisch onderzoek aanbevolen.

Gezien vorenstaande bestaan er geen archeologische belemmeringen die aan realisering van het project in de weg staan.

5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 UITVOERING

Het project wordt uitgevoerd door de gemeente. De gronden zijn al grotendeels in handen van de gemeente. De benodigde gronden die nog niet in eigendom zijn van de gemeente, wil de gemeente aankopen. De economische uitvoerbaarheid is hiermee voldoende gegarandeerd.

5.2 PLANSCHADE

Een projectbesluit is één van de oorzaken waardoor schade als bedoeld in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan ontstaan. Als initiatiefnemer staat de gemeente garant voor eventuele planschade.

6 MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID

Ten aanzien van een projectbesluit dient de procedure te worden gevolgd zoals die is beschreven in artikel 3.11 Wro. De bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit is door de gemeenteraad gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders.

De te volgen procedure houdt in het kort in dat er een ontwerpbesluit wordt gepubliceerd dat vervolgens, inclusief voorliggend document, voor een periode van zes weken ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze termijn bestaat voor een ieder de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze. Binnen twaalf weken na de termijn van ter-inzagelegging wordt beslist omtrent vaststelling van het projectbesluit.

7 SLOT

Het voorliggende document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project dat toeziet op een verbetering van de infrastructuur op het bedrijventerrein Keizerswoert.

Nader beschreven is waarom het project afwijkt van het vigerend bestemmingsplan. Daarentegen is met het document voldoende gemotiveerd aangetoond waarom het project:

- in relatie tot de omgeving, ruimtelijk en functioneel gezien aanvaardbaar is;
- niet in strijd is met het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- geen belemmeringen kent vanuit de kaderstellende wet- en regelgeving op het gebied van bodem, water, milieuzonering, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, ecologie en archeologie;
- vanuit financieel oogpunt verantwoord is.

In het algemeen kan daarom gesteld worden dat het aanvaardbaar is ten behoeve van het voorgenomen project medewerking te verlenen aan een projectbesluit als bedoeld in artikel 3.10 Wro.