

1.	INLEIDING	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging plangebied	3
1.3.	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4.	Leeswijzer	4
2.	BESTAANDE SITUATIE EN GEBIEDSVISIE	5
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2.	Ruimtelijke structuur	5
2.3.	Functionele structuur	6
2.4.	Gebiedsvisie	6
3.	BELEIDSKADERS	13
3.1.	Nationaal beleid	13
3.2.	Provinciaal beleid	14
3.3.	Regionaal beleid	17
3.4.	Gemeentelijk beleid	17
4.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN	22
4.1.	Milieu	22
4.2.	Waterhuishouding	35
4.3.	Flora & Fauna	37
4.4.	Cultureel erfgoed	39
4.5.	Leidingen	42
5.	JURIDISCHE TOELICHTING	43
5.1.	Inleiding planregeling	43
5.2.	Bestemmingsregels	44
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	48
7.	MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID	49
7.1.	Overleg	49
7.2.	Zienswijzen	49



*Ligging plangebied in gemeente Wijchen
(Bron: <http://maps.google.nl>)*

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Onderhavig bestemmingsplan bevat een ontwikkelingsgerichte regeling voor het project Stationsgebied / Keerspoor.

Stadsregio Arnhem-Nijmegen werkt aan de realisatie van Stadsregiorail. Onderdeel hiervan is de bouw van een keerspoor bij station Wijchen. Gemeente Wijchen is verantwoordelijk voor de herinrichting van het stationsplein, de openbare ruimte aan de noordzijde (inclusief Meerkoetstraat), de bouw en exploitatie van de parkeerkelder voor auto's en fietsen en de herhuisvesting van Rob's Place.

Een belangrijke ruimtelijke en functionele ingreep is de realisatie van een parkeerkelder met fietsenstalling. Hiervoor is een ontwerp gemaakt met de fietsen op niveau +1 meter. Daarnaast is ervoor gekozen de inrit vanaf de rotonde te handhaven, maar de uitrit naar de westzijde van de parkeerkelder te verplaatsen. Met zijn omvang voldoet de parkeerkelder aan het programma van eisen (220 parkeerplaatsen voor auto's en 1.000 fietsstallingsplaatsen). De samenwerkende partijen zijn akkoord met de lay-out van dit ontwerp. In overleg met ProRail wordt een ontwerp gemaakt voor de overkapping van de fietsenstalling op de parkeerkelder. De uitrit van de parkeerkelder vraagt wel een aanpassing van de kruising Stationslaan/Tunnelweg (met name voor langzaam verkeer) en de fietsverbinding vanaf deze zijde naar de fietsenstalling op de parkeerkelder.

Om tot realisatie van de parkeerkelder over te gaan is een herziening van het vigerend bestemmingsplan noodzakelijk. Per 1 juli 2013 is het bestemmingsplan voor het centrum tijdelijk vervangen door een beheersverordening waarin dezelfde voorschriften zijn vastgelegd. Deze is geldig tot het moment dat het nieuwe bestemmingsplan is vastgesteld door de raad. In het vigerend bestemmingsplan is het stationsgebouw aangeduid met bestemming spoordoeleinden. In het herziene bestemmingsplan zal een ruimere bestemming worden opgenomen om een horecavoorziening mogelijk te maken.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied voor het bestemmingsplan Stationsgebied Wijchen bestaat uit het stationsgebouw en de stationsomgeving met sporen, waar de herinrichting van het station en de omgeving betrekking op zullen hebben. Het plangebied sluit aan op het centrumgebied en Wijchen-Noord. De plangrens sluit waar mogelijk aan bij de grens van bestemmingsplannen voor omliggende gebieden.

1.3. Vigerend bestemmingsplan

Voor de gronden in het plangebied geldt een actuele beheersverordening, waarin de regeling uit het bestemmingsplan Centrum Wijchen 1993, vastgesteld op 30 juni 1994 en goedgekeurd op 18 januari 1995 is vastgelegd en gecontinueerd.

1.4. Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is als volgt opgebouwd:

- in hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven en de beoogde toekomstige situatie;
- in hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het ruimtelijk beleidskader dat van toepassing is op het bestemmingsplan;
- in hoofdstuk 4 komen de relevante milieu- en omgevingsaspecten aan bod;
- in hoofdstuk 5 volgt de beschrijving van het juridische deel van het plan;
- in hoofdstuk 6 komt de economische uitvoerbaarheid aan bod;
- in hoofdstuk 7 tenslotte worden de resultaten uit overleg en inspraak besproken en behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE EN GEBIEDSVISIE

2.1. Ontstaansgeschiedenis

De spoorlijn tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch werd aangelegd en geëxploiteerd door de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij (1872-1892). De lijn is oorspronkelijk enkelsporig aangelegd. De Edithbrug over de Maas bij Ravenstein herinnert daar nog aan. Het begin van de exploitatie was vanaf 4 juni 1881.

Station Wijchen werd geopend op 4 juni 1881. De spoorlijn en het station werden tot 1892 geëxploiteerd door de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij (NZOS). Momenteel wordt het reizigersvervoer geregeld door de Nederlandse Spoorwegen.

Het eerste station was van het type Helvoirt en was gebouwd door de NZOS. Het was een laag gebouw met een woning en dienstlokalen. Dit station is in 1973 gesloopt. Dit type stationsgebouw stond ook in Geffen (gesloopt in 1971), Helvoirt (gesloopt in 1977) en Ravenstein (gesloopt in 1973).

De NS heeft in 1973 een nieuw station laten bouwen van het standaardtype Douma. Van dit type stationsgebouwen zijn er in totaal 17 gebouwd. Het eerste station van dit type was station Beilen. Van de 17 zijn er reeds 6 gesloopt.

Vroeger lagen er naast het station extra sporen ten behoeve van een lokale fabriek. Deze zijn inmiddels verwijderd (bron: www.wikipedia.nl).

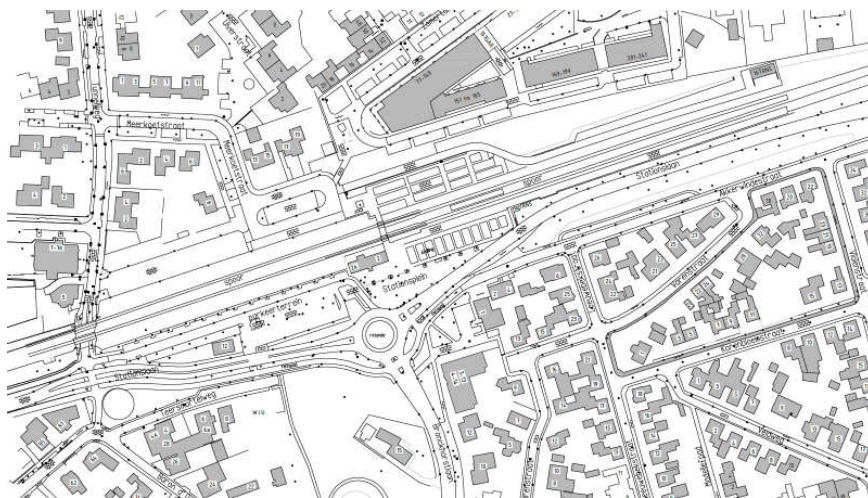
2.2. Ruimtelijke structuur

Het stationsgebouw van station Wijchen staat aan de zuidelijke centrumzijde van de sporen. Aan beide zijden van het spoor zijn parkeerplaatsen en fietsenstallingen aanwezig ten behoeve van treinreizigers.

Tussen de sporen ligt een eilandperron. Aan de zuidzijde van dit perron kon men vroeger instappen voor de trein in de richting van Nijmegen en Arnhem, aan de noordzijde voor de trein in de richting van Oss en 's-Hertogenbosch. Door de jaren heen zijn de reizigersaantallen fors toegenomen op station Wijchen. Door de toegenomen drukte en de langsrijdende intercity kon de veiligheid niet meer worden gewaarborgd.

Prorail heeft daarom aan de zuidzijde van spoor 2 een extra perron gebouwd. Hier kunnen reizigers instappen voor de trein richting Nijmegen. Dit perron is in november 2011 in gebruik genomen. Het oude eilandperron vervoert enkel nog reizigers in de richting van Oss en 's-Hertogenbosch. De andere zijde is afgesloten met een hek.

Op deze manier zijn de capaciteitsproblemen op het station opgelost en is de veiligheid van de reizigers verbeterd (bron: www.wikipedia.nl).



Bestaande situatie (bron: gemeente Wijchen)

2.3. Functionele structuur

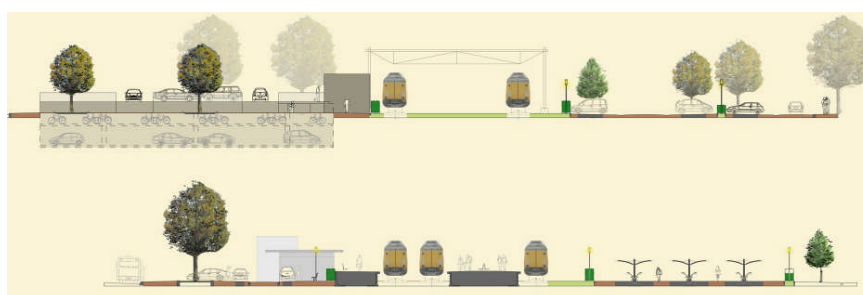
Het station is vanaf beide zijden (noord en zuid) bereikbaar. Ter hoogte van het stationsbegouw is de oversteek van het spoor door langzaam verkeer mogelijk. De autoverbindingen zijn op grotere afstand van het station gelegen.

Naast autoparkeren en fietsenstalling zijn in het stationsgebouw en op het stationsplein voorzieningen aanwezig. De kaartverkoop geschiedt enkel nog via verkoopautomaten.

Het station is vanuit de hoofdinfrastructuur binnen Wijchen goed bereikbaar. Een rotonde voor het Stationsplein reguleert het autoverkeer in de verschillende richtingen (centrum, woon- en werkgebieden via Stationslaan en directe ontsluiting van het station).

2.4. Gebiedsvisie

De gemeente Wijchen heeft in samenwerking met Stadsregio Arnhem Nijmegen, NS Stations en ProRail Afdeling Projecten een gebiedsvisie uitgewerkt (versie 4 juli 2012), waarin het plan voor de stationsomgeving is toegelicht. Het onderstaande schetsontwerp van TLU is een verbeelding van deze gebiedsvisie.



Schetsontwerp TLU gedateerd 7 mei 2013

1. Stadsregiorail

Stadsregio Arnhem Nijmegen werkt aan de realisatie van Stadsregiorail. Het motto is verbetering van de mobiliteit; meer treinen, meer stations en meer reizigers. Onderdeel hiervan is de realisatie van een keerspoor en een extra perron bij station Wijchen. Hierdoor kan de frequentie van de sprinters van Wijchen richting de steden Nijmegen en Arnhem stijgen van 2 naar 4 per uur.

Met de komst van Stadsregiorail worden drie belangrijke doelstellingen nagestreefd die de projecten van het keerspoor en het stationsgebied tot een succes moeten maken;

- o Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door het aanbod van treinen uit te breiden van 2 naar 4 per uur (kwartiersdienst regio Arnhem-Nijmegen);
- o Het toevoegen van parkeerplaatsen en fietsstallingen en het verbeteren van de logistieke afwikkeling rond het station;
- o Het verbeteren van de veiligheid voor voetganger en fietser en het verhogen van de kwaliteit van de stationsomgeving.

2. Huidige situatie

Het stationsgebied kent een lange geschiedenis, waarbij de oorspronkelijke stationsgebouwen hebben plaatsgemaakt voor een modern gebouw uit de jaren '70.

Ook de statige oprijlaan vanaf het westen heeft plaatsgemaakt voor de huidige Stationslaan met een rotonde als logistiek knooppunt.

Het stationsgebied is op dit moment een intensief verkeerskundig gebied met aan beide zijden van het spoor plaats voor auto's en fietsen. Vanuit het perspectief van de totale gemeente is het station strategisch en centraal gelegen met een directe verbinding met het centrum van Wijchen. Typisch voor Wijchen is het relatief hoge aandeel fietsers, waarschijnlijk een afgeleide van het compacte grondgebied van de gemeente.

Met het intensiveren van het spoorverkeer en het stimuleren van het openbaar vervoer is de druk op het stationsgebied toegenomen. De parkeerplaatsen aan de zuid- en noordzijde zijn met tijden overbelast en ook de fietsenstalling op het stationsplein kan de vraag niet aan. Resultante is een gebied met een hoge intensiteit aan verkeersbewegingen, mede onder invloed van de doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen noord en zuid. Het uitnodigend karakter wordt door de overvolle fietsstallingen, de hekwerken en struiken, de intensieve bebording en de spoorbomen stevig op de proef gesteld. Het stationsgebouw geeft in de avonduren en de weekenden door de geringe openingstijden een verlaten aanblik. Het stationsgebied vormt op deze manier geen visitekaartje voor de gemeente.

Met de uitbreiding van het zuidelijk perron is de veiligheid en de in- en uitstapmogelijkheden aanzienlijk verbeterd. De overlast blijft echter bestaan en vraagt een strategische ingreep om de veiligheid en het gebruik voor de toekomst veilig te stellen en een aantrekkelijk stationsgebied te realiseren.

3. Het Keerspoor

ProRail is verantwoordelijk voor het ontwerp van het keerspoor, het nieuwe perron en de fietsstallingen. Na verschillende planstudies en een voorlopig ontwerp is een DO planbestek voorbereid. Hierin is het keerspoor centraal gelegen en het noordelijk tracé opgenomen met een minimale uitbuiging van 7,8 meter. In dit DO zijn onder andere aspecten ten aanzien van veiligheid en toegankelijkheid van de perrons meegenomen.

Het goederenvervoer over het spoor zal niet uitgebreid worden.

Er is in de huidige dienstregeling de mogelijkheid om 1 goederentrein per uur te laten rijden. Het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute staat als regionaal actiepoint op de agenda.

Ter hoogte van het bestaande schakelstation zal een tweede station noodzakelijk zijn voor het aansturen van de wissels.

Het voorstel is de huidige toegangsweg te verplaatsen naar het oosten zodat beide stations makkelijker toegankelijk zijn en de weg ingezet kan worden voor de herinrichting van de noordzijde van het station.

4. Uitgangspunten Stationsgebied

De Stadsregio, NS, ProRail en gemeente Wijchen hebben in onderling overleg uitgangspunten vastgesteld voor het realiseren van het keerspoor en de bijbehorende voorzieningen in het stationsgebied. Hierin is de expliciete keuze gemaakt voor gratis parkeren van auto en fiets om een extra stimulans te geven het openbaar vervoer te gebruiken.

Door de centrale ligging van het station in de gemeente en de herkomst van reizigers moet een verdeling van 1:2 gemaakt worden ten aanzien van parkeervoorzieningen ten noorden en ten zuiden van het station. Dit geldt zowel voor de auto als de fiets. De overwegveiligheid in Wijchen staat onder druk door de verhoging van de intensiteit van het treinverkeer. Met de verdeling van 1:2 wordt deze niet zwaarder belast dan noodzakelijk en aangesloten op de huidige infrastructuur. Daarnaast hebben o.a. de volgende argumenten geleid tot de gebiedsvisie;

- o Optimaliseren van logistieke bewegingen van alle verkeersdeelnemers van en naar het station en beter functionerend OV-knooppunt (o.a. gratis parkeren);
- o Integraal plan voor ketenvoorzieningen (auto/fiets/voetganger/taxi/bus) en gebruik stationsgebied;
- o Vrijmaken stationsplein en kwaliteitsverbetering totale stationsgebied (inclusief zo minimaal mogelijk geparkeerde auto's en fietsen in beeld);
- o Concentreren van parkeerplaatsen en voorzieningen (meervoudig ruimtegebruik);
- o Sterkere relatie en verbinding met het centrum van Wijchen.
- o Minimale uitbuiging van het noordelijk spoortracé met voldoende veiligheidsmarge en (geluid)voorzieningen;
- o Het integreren van Rob's Place in de plannen voor het stationsgebied;
- o Het in stand blijven van de Molenbiotoop.

Voor het stationsgebied is een gebiedsvisie opgesteld en een financiële verkenning uitgevoerd. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende basisgegevens. Hierin zijn de landelijke prognoses van NS verwerkt over de stijging van het aantal treinreizigers.

Huidige situatie:

- o Treinreizigers 3.800 instappers
- o Auto 202 parkeerplaatsen (zuid 110 pp, noord 92 pp)
- o Fiets 1.072 plaatsen (zuid 368 + 64 kluizen, noord 704 + 72 kluizen)

Doelstelling 2020

- o Treinreizigers 5.800 instappers
- o Auto 330 parkeerplaatsen (zuid 220 pp, noord 110 pp)
- o Fiets 1.700 plaatsen (zuid 1.000, noord 700, kluizen 40)

5. Toelichting zuidzijde

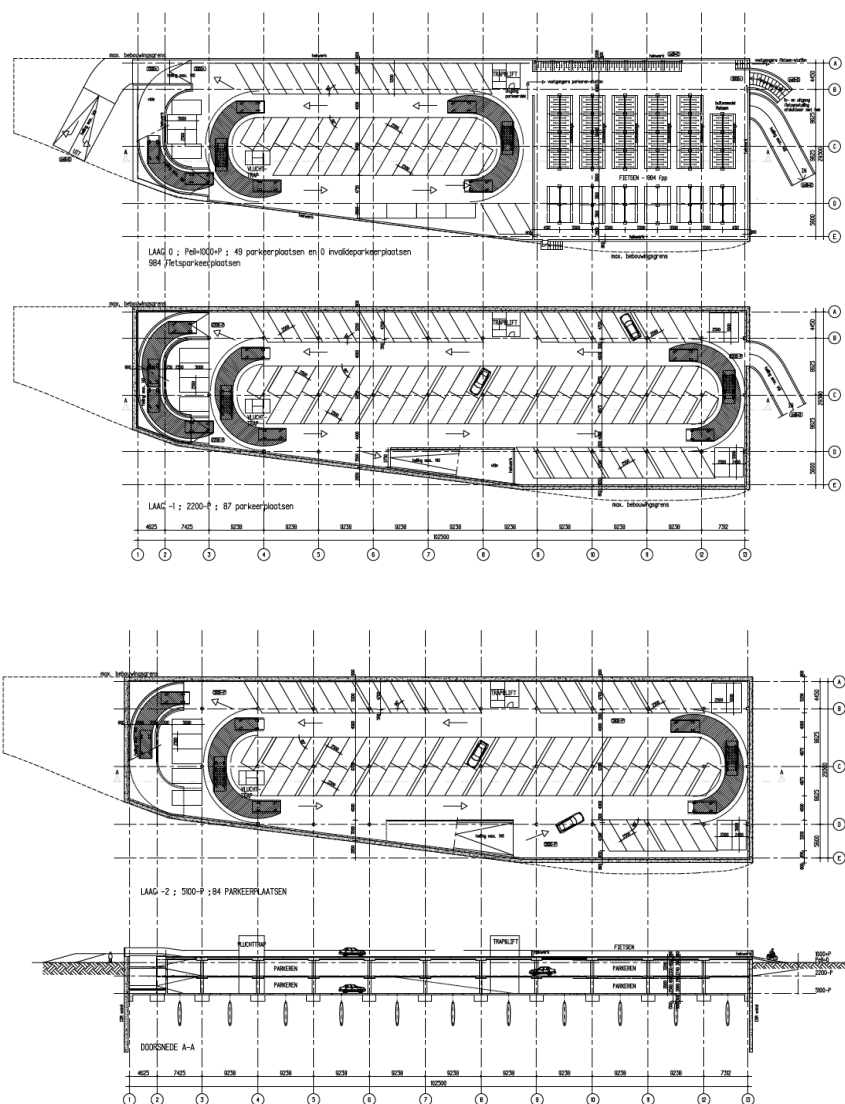
Uitgangspunt is het realiseren van een P+R+B voorziening (park, ride, bike) op het bestaande parkeerveld aan de zuidzijde van het spoor met minimaal 220 parkeerplaatsen voor auto's en minimaal 1.000 stallingen voor de fiets. Het stationsplein wordt vrijgemaakt van fietsstallingen en zal dienst doen voor kiss and ride, taxi, buurtbus en lijndienst. Het stationsgebouw wordt uitgebreid met een terras aan de zuidzijde. De P+R+B voorziening is als volgt opgebouwd;

- o geheel verdiepte parkeerlaag (- 5 meter) met 84 pp;
- o $\frac{3}{4}$ verdiepte parkeerlaag met natuurlijke ventilatie (- 2 meter) met 87 pp;
- o en een verhoogd fietsdek (maximaal + 1 meter) met 1.000 fietsstallingen en 49 parkeerplaatsen.

Aan deze voorziening zijn een aantal voorwaarden gesteld;

- o Toegang voor auto en fiets vanaf rotonde en conflictvrij (inrit en uitrit);
- o Lift, trap en hellingbaan aan noordzijde van het fietsdek (rechtstreekse verbinding met perrons);
- o Combinatie groene afscheiding Stationslaan en een transparant scherm / hekwerk op het fietsdek;
- o Dakconstructie voor het fietsdek;
- o Maximale afstand tussen Stationslaan en P+R+B voorziening;
- o Een conflictvrij stationsplein voor voetgangers, fietsers, kiss and ride, taxi, buurtbus en lijndienst;
- o Renovatie van het stationsgebouw inclusief restauratie en terrasfunctie;
- o Behoud eiken op het stationsplein.

Inmiddels is door abt (september 2013) het bouwplan voor de parkeergarage verder uitgewerkt en geconcretiseerd tot Definitief Ontwerp. De plantekeningen per bouwlaag zijn hieronder weergegeven.



Plankaartfragmenten ABT

ABT heeft tevens het schetsontwerp voor de overkapping van de fietsenstalling op het parkeerdek uitgewerkt (datum: 7 oktober 2013 referentie: hls code: 12844BE blad: 1/2). De stalen kapconstructie volgt het stramien van het 'bestaande' ontwerp van de parkeergarage..

6. Toelichting Noordzijde

Er wordt van uitgegaan dat door het efficiënt inrichten en positioneren van de P+R voorziening aan de zuidzijde 220 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Door het herinrichten van de Meerkoetstraat zijn 110 parkeerplaatsen aan de noordzijde mogelijk.

De noordelijke uitbuiing van het spoortracé van 7,8 meter heeft consequenties voor het huidige parkeerterrein en de fietsstallingen.

Op het huidige parkeerterrein aan de Meerkoetstraat vervallen 24 plaatsen en ter plaatse van de fietsstallingen zal minimaal $\frac{3}{4}$ verplaatst moeten worden. Dit heeft geleid tot de volgende drie voorstellen voor herinrichting van de noordzijde.

Meerkoetstraat

Om minimaal hetzelfde aantal parkeerplaatsen terug te brengen is het voorstel de tweerichtingsstraat met haaks parkeren te veranderen in een éénrichtingsstraat met schuin parkeren. Dit past ruimtelijk binnen de bestaande verkeersruimte en zal tegelijkertijd de verkeerssituatie verbeteren. De smallere straten voorkomen wildparkeren en het éénrichtingssysteem is veiliger voor overstekende voetgangers en fietsers.

Fietsstallingen

De beschikbare ruimte voor het uitbreiden van de fietsstallingen wordt beperkt door de bosschage van volwassen boomopstanden aan de oostzijde en de groene buffer aan de noordzijde. Om toch hetzelfde aantal stallingen terug te brengen is voorgesteld de huidige stallingen te verplaatsen en de groene buffer opnieuw in te richten.

Stationsplein

De entree tot de perrons vanaf de noordzijde is op dit moment onveilig en onoverzichtelijk. De herinrichting van de Meerkoetstraat en de fietsstallingen geeft de mogelijkheid een volwaardige pleinruimte te realiseren in het verlengde van de Zomertaling.

3. BELEIDSKADERS

In deze paragraaf worden de voor het plangebied relevante beleidskaders kort beschreven.

3.1. Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en in werking getreden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en vervangt enkele ruimtelijke doelen en uitspraken uit andere documenten. In deze visie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden. Anders dan in de Nota Ruimte gaat de structuurvisie uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Voorliggende ontwikkeling past binnen de bereikbaarheidsdoelstellingen zoals het Rijk die heeft geformuleerd in haar structuurvisie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), beter bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' ontwerp AMvB Ruimte die in 2009 al aan inspraak is onderworpen, en deels uit nieuwe onderwerpen.

In het plangebied zijn geen nationale belangen in het geding.

Bro; ladder voor duurzame verstedelijking

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is per 1 oktober 2012 op onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6 van het Bro is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Deze ladder stelt eisen aan de onderbouwing in bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De toelichting dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:

Trede 1 - Is er genoeg regionale behoefte?

De behoefte aan het keerspoor is regionaal onderzocht. Daarbij is gebleken dat de intensiteit van het treinverkeer in het KAN verhoogd dient te worden. Het keerspoor maakt het mogelijk om binnen de huidige dienstregelingen een extra dienstregeling op te nemen voor intensivering van de verbindingen per spoor binnen het KAN.

De parkeergarage dient te voorzien in een parkeerbehoefte die reeds bestaat en die zal toenemen bij verhoging van de gebruikintensiteit in de toekomst. De beoogde bouw en aanpassing binnen het stationsgebied is aldus noodzakelijk om de verbeterde ontsluiting binnen Wijchen en het KAN te faciliteren.

Trede 2 - Is de behoefte op te vangen binnen het bestaande stedelijk gebied?

Ja, de locatie is binnenstedelijk gelegen aan de rand van het centrum van Wijchen.

Trede 3 – Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden.

Indien blijkt dat de betreffende stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio kan plaatsvinden (wat hier wel het geval is) moet volgens de derde trede van de Ladder tot slot worden gezocht naar een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden gemaakt passend bij de schaal en de omvang van de ontwikkeling. Vastgesteld wordt dat de locatie binnenstedelijk is gelegen en bovenal de multimodaliteit vergroot.

Er wordt voldaan aan de bepalingen uit de Ladder duurzame verstedelijking.

3.2. Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. Ook gemeenten krijgen een grotere eigen verantwoordelijkheid in het afhandelen van hun lokale zaken.

Het Streekplan Gelderland 2005 is op 29 juni 2005 door Provinciale Staten vastgesteld en in september 2005 in werking getreden. Het streekplan is na 2005 aangevuld met een aantal uitwerkingen. Uitgangspunt van het Streekplan is dat het niet méér regelt dan strikt noodzakelijk is. De provincie zet in op zorgvuldig, zuinig en duurzaam (meervoudig) ruimtegebruik, waarbij er meer vrijheid is voor regionale en gemeentelijke afwegingen.

Voor bestaand stedelijk gebied wordt gestreefd naar herstructurering en revitalisering.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Op basis van de Wro kunnen middels een provinciale verordening regels gesteld worden omtrent de inhoud en de toelichting van bestemmingsplannen, voor zover provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Provinciale staten van Gelderland hebben op 15 december 2010 de Ruimtelijke Verordening Gelderland (RVG) vastgesteld. Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten de RVG deels herzien. Deze herziening is per 5 juli 2012 in werking getreden en verwerkt in de geconsolideerde versie.

Voor het plangebied zijn de volgende thema's van toepassing:

Verstedelijking

In artikel 2.2 van de RVG is opgenomen dat nieuwe bebouwing ten behoeve van wonen en werken in een bestemmingsplan slechts is toegestaan:

- binnen bestaand bebouwd gebied;
- binnen de woningbouwcontour van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- binnen de zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, mits 90 % van de woningen wordt gebouwd in de betaalbare huur en/of koopsector;
- binnen de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en de woningbouwcontour van de Stadsregio.

Molenbiotoop

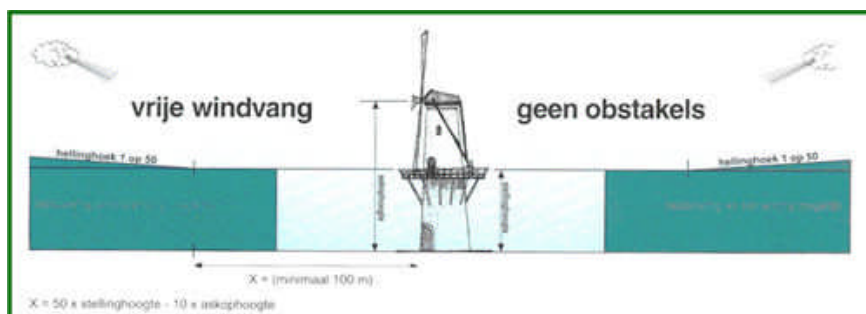
Even ten zuiden van het plangebied is de 'De Oude Molen' gelegen, een ronde stenen beltmolen. De molen is gebouwd bovenop een natuurlijke heuvel 'De Molenberg' midden in het dorp. Het is het topje van een rivierduin, een zogeheten donk. In artikel 22 van de RVG is opgenomen dat in bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden gelegen binnen een molenbiotoop geen nieuwe bebouwing danwel beplanting is toegestaan, tenzij in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het functioneren van de molen door middel van windvang niet wordt beperkt.

Hierbij is het begrip 'molenbiotoop' gedefinieerd als 'de omgeving van een molen gelegen binnen een straal van 400 m, gerekend vanaf het middelpunt van de molen'.

De provincie Gelderland heeft in 2009 een onderzoek laten uitvoeren naar biotopen van molens in Gelderland, de "Molenbiotoopinventarisatie Gelderland 2009", waarin ook de biotoop van De Oude Molen is onderzocht en hieruit blijkt dat de molenbiotoop op dit moment als 'aanvaardbaar' is aan te merken.

De bouwregels met betrekking tot de maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken zijn afgestemd op de algemeen gangbare molenbiotoopformule (www.molenbiotoop.nl), die voorheen opgenomen was in de inmiddels ingetrokken Gelderse Molenverordening.

Binnen een afstand van 100 m vanaf het middelpunt van de molen mogen er zich geen obstakels bevinden met een bouwhoogte die hoger is dan het onderste punt van de verticaal staande wiek. De maximale bouwhoogte wordt gerelateerd aan de begane grond van de molen. Voor zover ter plaatse van een op te richten bouwwerk het maaiveld hoger respectievelijk lager is gelegen, dient de afstand van het maaiveld tot het onderste punt van de verticaal staande wiek in de maximale hoogte te worden verdisconteerd. Het maaiveld ter plaatse van de molen is 14,8 m +NAP. Na 100 m loopt de maximaal toegestane bouwhoogte langzaam op tot maximaal: $400/50 + 0,2 \cdot 16,15 = 11,23\text{m}$ bij een afstand van 400m.



Omdat er op basis van dit bestemmingsplan geen uitbreiding plaatsvindt van bebouwing tot boven de molenbelt, is dit bestemmingsplan aanvaardbaar in relatie tot de windvang van de molen.

Ontwerp provinciale Omgevingsverordening

Inmiddels ondergaat voorgaande verordening een actualisatie en is het ontwerp van de Omgevingsverordening in procedure. Daarom is onderhavige ontwikkeling kort getoetst aan een belangrijk onderdeel van de ontwerp Omgevingsverordening, zijnde de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik.

De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is een verbijzondering van de Ladder voor duurzame verstedelijking (Rijksladder).

De Rijksladder die per 1 oktober 2012 is vastgesteld kent drie treden. De provinciale ladder die in het ontwerp van de Omgevingsverordening is opgenomen heeft zes treden, zoals opgenomen in Artikel 2.2.1.1 Eisen aan toelichting.

Onderhavige ontwikkeling richt zich op een verbeterde ontsluiting en bereikbaarheid van het verkeersknooppunt rond het station in bestaand stedelijk gebied van Wijchen. Door een gestapelde parkeervoorziening te realiseren, wordt het ruimtegebruik geïntensiveerd en ontstaat er ruimte voor het inrichten van een kwalitatief meer hoogwaardige invulling van de stationsomgeving. Daarnaast zal de verkeerskundige structuur voor spoorweg en parkeren/stallen van auto's en fietsen aanzienlijk verbeteren. Dit alles past binnen de toetsingscriteria van de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik.

3.3. Regionaal beleid

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft in het Regionaal Plan de gemeenschappelijke beleidsambities vastgelegd tot 2020. Gestreefd wordt naar een hoogwaardige regionale ontwikkeling van de Stadsregio als geheel.

De Stadsregio wil zich verder ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers. In de woonconcessies is bepaald dat de steden ten minste 35 % van het totale bouwprogramma in de betaalbare huur- en koopsector bouwen en de overige gemeenten, zoals Wijchen, 50 %.

Met de inwerkingtreding van de RVG zijn de woningbouwcontouren uit het regionaal plan hierin overgenomen. De RVG is het beleidskader waaraan de provincie bestemmingsplannen toetst.

3.4. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Wijchen

De structuurvisie Wijchen, die door de gemeenteraad op 9 juli 2009 is vastgesteld, betreft een doorvertaling van de strategische opgaven die zijn geformuleerd in de strategische visie Wijchen 2025, terwijl ook rekening is gehouden met inmiddels vastgesteld sectoraal beleid op diverse terreinen.

In de afgelopen decennia heeft Wijchen een groeispurt doorgemaakt naar ruim 41.000 inwoners, waarvan er 32.000 in de kern Wijchen wonen. De komende twintig jaar wil de gemeente op een zorgvuldige manier doorgroeien.

(Zakelijke) dienstverlening in oost- en westflank van het centrum

De gemeente streeft naar bundeling van de zakelijke en publiekgerichte dienstverlening in de oost- en westflank van het centrum.

Opwaardering kernwinkelgebied in volle gang

De gemeente Wijchen wil hiermee het centrum een extra kwaliteitimpuls geven. Daarnaast is de visie van het kernwinkelgebied gericht op versterking en afronding van de centrale detailhandelstructuur.

Combinatie winkels en horeca in kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied biedt plaats voor winkels en horeca om het gebied aantrekkelijk te houden.

De ontwikkeling van regiorail en station Wijchen is als doelstelling genoemd in de sectorale beschouwing op verkeer binnen de gemeente. Een nadere concretisering van de ambities uit de Structuurvisie vindt geen letterlijke doorvertaling in dit bestemmingsplan. Wel biedt het bestemmingsplan de benodigde ruimte voor verbetering van de stationsomgeving en bereikbaarheid van Wijchen, wat direct en indirect bijdraagt aan de kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de gemeente.

Centrumvisie Wijchen

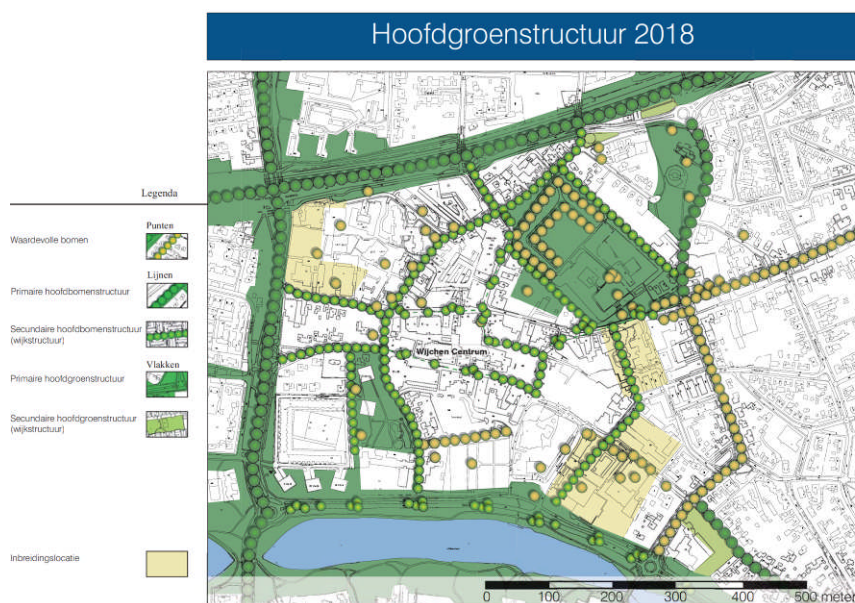
De centrumvisie (2012) is een gemeentelijke beleidsvisie die handelt op structuren en hoofdlijnen, en gericht is op de middellange termijn (5 - 10 jaar). Daarbij kijkt de visie niet alleen vanuit de ruimtelijke invalshoek naar de ontwikkeling van het centrum, maar ook vanuit het functioneel perspectief. In de visie opgevomen aspecten die ook voor dit bestemmingsplan relevant zijn, luiden:

- o Verbeteren langzaam verkeeroute Station – Centrum
- o Niet overgaan tot invoering van betaald parkeren. Regulering via blauwe zone;
- o Behoud voldoende parkeerplaatsen;

Groenstructuurplan Wijchen 2008 - 2017

In april 2008 heeft de gemeenteraad het Groenstructuurplan Wijchen 2008 - 2017 vastgesteld.

Dit plan beschrijft de actuele groenstructuur en de gewenste ontwikkelingen in de komende tien jaar. Het groenstructuurplan schetst de kaders voor het beheer van de openbare ruimte, de regulering van het grondgebruik (gronduitgifte en vergunningverlening) en de planvorming bij (her-)inrichtingsopgaven en (bouw-)projecten.



Belangrijkste aandachtspunten in het beleid zijn:

- Verbetering van de samenhang tussen de verschillende groenelementen;
- Representatieve en herkenbare inrichting van de entrees naar het centrum;
- Versterking van beleving en gebruik van bijzondere groengebieden.

Vanwege de betekenis van de spoorzone in de hoofdgroenstructuur en specifiek de stationsomgeving op het snijpunt van deze structuurdrager en één van de entrees tot het centrum, is specifiek onderzoek verricht naar het bestaande boombestand en de mogelijkheid tot behoud of verplaatsing van waardevolle bomen.

Kadernota Geluid 2008

Het gemeentebestuur van Wijchen wil de bestaande, goede leefomgevingskwaliteit voor zijn bewoners ook in de toekomst behouden. De gemeente wil in situaties, waar de leefomgevingskwaliteit nu te kort schiet, streven naar oplossingen. Wijchen wenst een hoge geluidskwaliteit te handhaven, maar ook nieuwe ontwikkelingen moeten mogelijk blijven. In principe zou men willen uitgaan van een uniforme plandrempel van 48 dB L_{den} voor wegverkeerslawaai en van 50 dB(A) etmaalwaarde voor industriellawaai voor de gehele gemeente en voor alle situaties.

Voor het plangebied zijn planologisch gezien geen nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen voorzien, zodat er in dit verband geen toetsing hoeft plaats te vinden. Wel is vanwege de spoorverlegging het aspect railverkeerslawaai onderzocht naar de omgeving. Verwezen wordt naar de milieuparagraaf waarin de resultaten uit dit onderzoek zijn opgenomen.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het gemeentelijk Verkeers en vervoerplan, schetst de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor een periode van 10 jaar (2008 – 2018/ 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld).

Wegencategorisering

Bij gebiedsontsluitingswegen is de primaire functie soms moeilijk te kiezen. Daarom zijn de gebiedsontsluitingswegen ingedeeld in 2 subcategorieën. Gebiedsontsluitingswegen A en B. Een gebiedsontsluitingsweg A heeft een duidelijke primaire verkeersfunctie. Gebiedsontsluitingswegen B hebben daarnaast ook een sterke verblijfsfunctie. Op gebiedsontsluitingswegen (50km/u) worden in principe géén snelheidsremmende maatregelen toegepast.

In de wegcategorisering is de Stationslaan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg A. De overige wegen nabij het plangebied zijn erftoegangswegen.

Parkeren

Een belangrijk aandachtsveld is het parkeren. In de parkeerbehoefte wordt voorzien door een passend aanbod van parkeerruimte. Het huidige parkeerbeleid kent de volgende pijlers:

- In principe dient elk gebied, voorziening, complex, bedrijf of instelling in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij is het belasten van omliggende gebieden met parkeerdruk door een plaatselijk tekort ongewenst.
- Er wordt naar gestreefd om in de toekomst geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan de openbare ruimte en aan het zicht te onttrekken. Als spanning ontstaat tussen parkeren en de omgevingskwaliteiten wordt gestreefd naar gebouwde voorzieningen. Parkeerterreinen met gestald blik, maar ook straten overvol met auto's zijn namelijk ongewenst.
- Het parkeerbeleid is restrictief in die gebieden waar de ruimte schaars is, de aanwezigheid van de auto ongewenst is en waar alternatieven beschikbaar zijn.

Per activiteit en gebied worden parkeernormen gehanteerd. Deze parkeernormen kwantificeren de benodigde parkeercapaciteit uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen. Met dat aantal parkeerplaatsen kan een gebied of complex in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Wijchen sluit aan bij de door het CROW (Nationaal kenniscentrum verkeer, vervoer en infrastructuur) opgestelde landelijke parkeernormen.

In Wijchen wordt alle parkeerruimte gratis aangeboden. Rond het winkelcentrum wordt op (delen van) de grote parkeerterreinen met een parkeerschijf de maximale parkeerduur beperkt tot 2 uur. Bij het station zal vrij parkeren worden mogelijk gemaakt.

De toepassing van een meerlaagse parkeerkelder sluit bij meerdere van voornoemde doelstellingen aan.

Alle ontwikkelingen in het centrum nopen eveneens tot goede parkeeroplossingen voor fietsers om hun fiets veilig te stallen, met name bij belangrijke bestemmingen zoals het centrum, het station, scholen en zorgvoorzieningen. Met de herinrichting van de stationsomgeving is hier rekening mee gehouden en worden extra stallingplaatsen voor fietsers aangebracht.

Fietsen

De primaire en secundaire hoofdstructuren vormen het kernnet fiets van de gemeente; dat wil echter niet zeggen dat alle andere bestaande fietsvoorzieningen worden opgeheven. De bestaande fietsvoorzieningen blijven bestaan en worden beheerd. De Stationslaan is aangeduid als primaire fietsroute.

Openbaar vervoer

Als het om de bediening door het openbaar vervoer gaat is er in Wijchen een duidelijke tweedeling tussen de kern Wijchen enerzijds en de overige kernen en het buitengebied anderzijds. De kern Wijchen wordt bediend door een stoptrein; per uur tweemaal richting Nijmegen en tweemaal richting 's-Hertogenbosch. Daarnaast zijn er 2 buslijnen die in tegengestelde richting eens per half uur dezelfde route rijden van en naar Nijmegen.

De gemeente is geen vervoersautoriteit in de regio, waarmee zij niet rechtstreeks invloed kan uitoefenen op eisen die worden gesteld aan de lijnvoering en de dienstregeling van het openbaar vervoer. De gemeente stelt zich wel ten doel lokaal en regionaal openbaar vervoer te stimuleren, maar dan door middel van het voorzien in de juiste randvoorwaarden, zoals busvriendelijke routes, goede haltes en haltevoorzieningen, adequate informatie, enzovoort. Voorliggend plan past binnen de doelstellingen van het GVVP op gebied van zowel openbaar vervoer als verbeterde bereikbaarheid per auto en fiets.

Waternota Wijchen & Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2011-2015

In november 2003 is de Strategische waternota door de gemeenteraad vastgesteld. De waternota omvat thema's en uitgangspunten voor een meer duurzaam waterbeheer binnen de gemeente Wijchen. Voorts beschikt de gemeente over een rioleringsplan (GRP) waarin is aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Deze aspecten zijn nader onderzocht (zie volgend hoofdstuk van deze toelichting).

4. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

4.1. Milieu

Bodem

Locatie parkeerkelder

In opdracht van de gemeente Wijchen is een verkennend bodemonderzoek (Verkennd bodemonderzoek Omgeving Stationsgebied te Wijchen, rapportnr. 15819. Uitgevoerd door Ecopart, gedateerd op 24 oktober 2013, Wijchen 2013.004) uitgevoerd op de locatie Keerspoor nabij het treinstation te Wijchen. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen nieuwbouw van een parkeergarage.

Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. De conclusies uit dit onderzoek zijn:

- o dat de hypothese onverdacht (NEN5740) dient te worden verworpen;
- o dat de resultaten van het onderzoek in relatie tot de bestemming geen aanleiding geven voor het nemen van milieutechnische maatregelen of het uitvoeren van een nader onderzoek;
- o dat op basis van de beoordeelde onderzoeksresultaten er geen redenen zijn die een belemmering vormen voor de realisatie van voorgenomen plannen op de locatie.

Mogelijk is de grond ook buiten het perceel vrij toepasbaar. Om hierover zekerheid te krijgen moet een onderzoek plaatsvinden conform het Besluit Bodemkwaliteit. Voor een meer uitgebreide verslaglegging wordt verwezen naar het onderzoek dat als bijlage is opgenomen bij dit bestemmingsplan.

Uit het onderzoek "Partijkeuring conform Besluit bodemkwaliteit projectlocatie Omgeving Stationsgebied Wijchen" (Projectnummer 15820, versie 1.0 – DEFINITIEF, gedateerd 24 oktober 2013) volgt dat voor partij 1 t/m 3 de gemeten parameters geen overschrijdingen van de generieke achtergrondwaarden zijn vastgesteld. Derhalve voldoet de kwaliteit van de toe te passen grond van partij 1 t/m 3 aan de 'ACHTERGRONDWAARDEN' en is de partij grond zonder restricties vrij toepasbaar.

Uit de toetsingsresultaten blijkt dat voor partij 4 de parameter PAK en minerale olie een overschrijding van de maximale waarden voor WONEN is vastgesteld. Derhalve dient de kwaliteit van de toe te passen grond van partij 4 ingedeeld te worden in de klasse industrie.

Locatie spooreplacement

In opdracht van Stichting Bodemsanering NS (SBNS) is door Aveco de Bondt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Emplacement Wijchen (rapport 999507/524009). Aanleiding voor het bodemonderzoek zijn de voorgenomen ontwikkelingen op het emplacement te weten het verleggen van het noordelijk spoor en het aanleggen van een kopspoor.

Doelstelling van het onderzoek is tweeledig:

1. Perrons: het bodemonderzoek heeft tot doel het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de grond die vrijkomt bij het afbreken van het bestaand perron en de aanleg van het nieuwe perron alsmede het bepalen van de kwaliteit van de 'ontvangende grond' ter plaatse van de nieuwe perrons.
2. Sporen: de werkzaamheden in het kader van de realisatie van het noordelijke spoor gaan het geïsoleerde Wbb-geval binnen het spoorwegemplacement, noordelijk van het bestaande spoor, raken. Het grondwerk zal om die reden door een BRL 7000 gecertificeerde aannemer verricht dienen te worden. Omdat bestaande onderzoeken ter plaatse ouder zijn dan vijf jaar, niet specifiek naar asbest is gekeken en niet expliciet op de locatie zijn uitgevoerd is een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het nieuw aan te leggen spoor. De onderzoeksresultaten worden eveneens gebruikt voor het bepalen van de veiligheidsklasse in het kader van de Arbowetgeving.

Conclusie doel 1

In onderstaande tabel zijn de kwaliteitsgegevens van de vrijkomende en ontvangende grond weergegeven.

tabel 6: Overzicht onderzoeksresultaten doel 1

Grondmengmonster	Type	Grondsoort	Kenmerken	kwaliteitsklasse
Te verwijderen perron				
MM601	Toe te passen bodem	zand	Zintuiglijk schoon	Overall toepasbaar
MM602	Toe te passen bodem	zand	Zwakke bijmengingen	Kwaliteitsklasse industrie
Zuidelijk nieuw perron				
MM603	Toe te passen bodem	zand	Zintuiglijk schoon	Kwaliteitsklasse wonen
MM604	Ontvangende bodem	zand	Matige bijmenging sintels	Kwaliteitsklasse wonen
MM605	Ontvangende bodem	zand	Zintuiglijk schoon	Kwaliteitsklasse wonen
Noordelijk nieuw perron				
MM606	Toe te passen bodem	zand	Zwakke bijmengingen	Kwaliteitsklasse industrie
MM607	Ontvangende bodem	zand	Matige bijmenging kolengruis	Nooit toepasbaar ¹⁾
MM608	Ontvangende bodem	zand	Zintuiglijk schoon	Overall toepasbaar

¹⁾ op basis van het gehalte aan PAK

De nooit toepasbare grond MM607 betreft de matig kolengruishoudende ondergrond van boring 622 waarin een sterk verhoogd PAK gehalte is aangetoond. Op basis van de huidig bekende werkzaamheden wordt deze grond niet ontgraven en betreft het ontvangende bodem. Boring 622 kan mogelijk tot het geval WG1 gerekend worden. Voor het werken in de grond met deze kwaliteit geldt de veiligheidsklasse 3T/-F.

Voor de werkzaamheden met de overige grond ter plaatse van de perrons zijn geen extra veiligheidsmaatregelen boven de basisklasse benodigd.

Conclusie doel 2

In onderstaande tabel is de bodemkwaliteit ter plaatse van het nieuwe spoor weergegeven.

tabel 7: Overzicht onderzoeksresultaten doel 2

Mengmonster	Boringen	Traject	Wbb
MM609	602 en 605 (150-200)	Huidig perron	Licht verontreinigd
MM610	625 t/m 628 (10-60)	55.97-56.29	Licht verontreinigd
MM611	629 t/m 631 (0-50)	56.29-56.53	Matig verontreinigd
MM612	632 t/m 635 (0-50)	56.53-56.87	schoon

Voor het werken in deze grond zijn geen extra veiligheidsmaatregelen boven de basisklasse benodigd. Bij geen van de terreindelen zijn tijdens de veldwerkzaamheden asbestverdachte materialen aan het maaiveld of in de opgeboorde grond waargenomen.

De onderzoeksresultaten geven voldoende milieuhygiënische informatie voor de voorbereiding en uitvoering van de voorgenomen graafwerkzaamheden ter plaatse.

Luchtkwaliteit

In opdracht van de gemeente Wijchen zijn de luchtkwaliteitsaspecten geïnventariseerd die samenhangen met de voorgenomen verandering binnen het plangebied (gerapporteerd per brief met kenmerk 15818, gedateerd 28-10-2013, onderwerp: Onderzoek luchtkwaliteit voor een plangebied in de omgeving van het Stationsplein te Wijchen).

Uit de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat:

- de luchtkwaliteitsaspecten voor zover deze van toepassing zijn binnen het plangebied, enkel afkomstig zijn van de verandering van de verkeeraantrekkende werking als gevolg van de geprojecteerde nieuwe functies binnen het plangebied;
- de bovengenoemde verkeersaantrekkende werking 'niet in betekenende mate bijdraagt' als bedoeld in artikel 5.16 van de 'Wet luchtkwaliteit'.

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de herziening van het bestemmingsplan.

Geluid

Door Ecopart is het “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ruimtelijke inpassing projectlocatie Omgeving Stationsgebied Wijchen”

(Projectnummer 15817, versie 1.0 definitief, gedateerd 25-10-2013) uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen als gevolg van de toename van het wegverkeer op de gevels van bestaande geluidsgevoelige objecten gelegen in de directe omgeving van het stationsgebied. Binnen dit plangebied zal naar aanleiding van de aanleg van een keerspoor het aantal verkeersbewegingen toenemen als gevolg van de uitbreiding van P + R en K + R -voorzieningen.

Alvorens de procedure voor de bestemmingsplanherziening verder ter hand kan worden genomen, dient er inzicht te bestaan in de optredende geluidsbelasting als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen op de bestaande geluidsgevoelige bebouwing in de directe omgeving.

De uitvoering van een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk, omdat er geen sprake is van de oprichting van geluidsgevoelige bebouwing of de aanleg van nieuwe wegen binnen het te wijzigen plangebied. Uit jurisprudentie blijkt echter dat ten behoeve van een goede ruimtelijke inpassing van de door te voeren herbestemming de akoestische gevolgen hiervan dienen te worden beschouwd.

De te verwachten toename van de geluidsbelastingen [Lden], als gevolg van de realisatie van het keerspoor en de hieraan gerelateerde verkeersaantrekkende werking op de gevels van de in de omgeving van het plangebied bestaande woningen en geluidsgevoelige gebouwen bedraagt maximaal 0,61 dB.

In opdracht van de gemeente Wijchen is door ECOPART B.V. een akoestisch onderzoek ingesteld naar de optredende geluidsbelasting op de omgeving als gevolg van het in bedrijf hebben van een parkeergarage, waarin een geïnstalleerd vermogen aanwezig is vanwege mechanische ventilatie (“Akoestisch onderzoek parkeergarage projectlocatie Omgeving stationsplein Wijchen” projectnummer 15821, versie 1.0 - DEFINITIEF – gedateerd 31 oktober 2013).

Aanleiding voor de uitvoering van dit onderzoek is het voornemen van de gemeente Wijchen om binnen het onderhavige plangebied ten behoeve van de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen een parkeergarage te bouwen, waardoor het aantal parkeerplaatsen ter plaatse wordt verdubbeld.

Hiertoe zijn op basis van de representatieve bedrijfssituatie voor de gevels van de dichtstbijzijnde woningen van derden de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidsniveaus berekend. Tevens is de indirecte hinder, zijnde de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer van en naar de inrichting, beschouwd.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In het bijgaande onderzoek is de invloed van de toename van het aantal parkeerplaatsen beoordeeld in relatie tot haar omgeving. Ter plaatse van de ingevoerde beoordelingspunten op de geluidsgevoelige gevels in de directe omgeving, vindt gedurende de dag-, avond- en nachtperiode geen overschrijding plaats indien wordt getoetst aan de voorkeurswaarde van respectievelijk 50, 45 en 40 dB(A). Met andere woorden, op alle beoordelingspunten ter plaatse van de bestaande bebouwing in de directe omgeving van de geprojecteerde parkeergarage wordt voldaan aan de gestelde voorkeurswaarden).

Maximale geluidsniveaus

Wanneer getoetst wordt aan de grenswaarden voor zowel de ruimtelijke inpassing als het Activiteitenbesluit (respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode), dan vindt ter plaatse van de bestaande woningen geen overschrijdingen plaats. Derhalve kan worden gesteld dat de maximale geluidsniveaus voldoen aan de gestelde toetsingskaders voor de ruimtelijke inpassing en het Activiteitenbesluit.

Indirecte hinder

Voor de berekende geluidsbelasting als gevolg van de indirecte hinder ter plaatse van de bestaande woningen vinden er geen overschrijdingen plaats. Op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Railverkeerslawaaï

Het plangebied ligt binnen de geluidszone van de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Nijmegen (200 m) en het plan behelst o.a. verlegging van een deel van de sporen. Movares Nederland B.V. heeft daarom onderzoek verricht naar het aspect railverkeerslawaaï (rapport Wijchen Keerspoor, Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï, Kenmerk R10370TMED2- Versie 2.1, 10 januari 2014), waarin het volgende is opgenomen:

Prorail en de gemeente Wijchen hebben een projectafpraak gemaakt welke inhoudt dat de hinder die ondervonden wordt vanwege het treinverkeer in de omgeving van het station als gevolg van het gebruik van het keerspoor en de spoorse wijzigingen niet toe mag nemen. De aanleg van het keerspoor levert een toename van ruim 1.5 dB op in vergelijking met de realisatie 2011. Deze toename kan op alle geluidsgevoelige objecten teniet worden gedaan door toepassing van de volgende maatregelen:

- railedempers tussen km 56.15 - 56.8 (noordelijke spoor) en tussen km 56.4 - 56.8 (zuidelijke spoor);
- geluidabsorptie op het middenperron;
- 100 meter lang scherm met een hoogte van 1.5 meter.

De maatregelen zijn grafisch weergegeven in onderstaande figuur.



Variant 6

- Voldoet aan realisatie 2011
- Overschrijding realisatie 2011

Bovenbouw var 6

- Beton
- Hout
- Raildemper
- perron 2015 (inc ABSORPTIE)
- scherm 1.5m (100m)

Externe veiligheid

De gemeente heeft de wettelijke plicht externe veiligheid mee te wegen in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. In deze afweging is het van belang de risico's te beschouwen die ontstaan door inrichtingen vallend onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en ook van risicovolle transportroutes. Voor het plaatsgebonden risico (PR) zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten aangegeven en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden. Doordat er op het nieuwe spoor wissels worden geïntroduceerd leidt dit tot een toename van het risico in de omgeving.

Toetsing aan Plaatsgebonden risico (PR)

Onder het (PR) wordt verstaan de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een gevaarbron bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen van die bron. Daar waar gesproken wordt van een plaatsgebonden risicocontour wordt de PR 10^{-6} contour bedoeld. Het PR is nul meter en blijft in de nieuwe situatie nul meter en is dus geen belemmering voor het plangebied of de omgeving.

Verantwoording van het groepsrisico

Het groepsrisico (GR) geeft de kans weer op een ongeval met ten minste 10, 100 of 1000 dodelijke slachtoffers binnen het invloedsgebied van de beschouwde risicobron. De hoogte van het groepsrisico dient verantwoord te worden. Voor de verantwoording van het groepsrisico van bedrijven geldt een ander afwegingskader dan de verantwoording van de risico's rond transportroutes. Hieronder wordt het groepsrisico van het spoor verantwoord conform de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS).

De dichtheid rond het spoor in Wijchen is relatief hoog. Uit eerdere berekeningen van het groepsrisico bleek al dat deze boven de 10% van de oriëntatiewaarde ligt. De vuistregels (Handleiding Risicoanalyse Transport, 2011) kunnen dus niet worden gebruikt voor de verantwoording van het groepsrisico. In opdracht van de gemeente Wijchen heeft de Omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) een berekening uitgevoerd van het GR met RBM II versie 2.2.0. Daarbij is de bestaande met de nieuwe situatie vergeleken waarbij in de nieuwe situatie met name het verplaatsen van de rails met bijna 8 meter van belang is en daarnaast de introductie van wissels.

Op basis van de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen over het tracé (Cat a: 700 wagons per jaar, B2 : 200, B3: 0, C3:1050, D3:50, D4:50) en het modelleren van bijna de gehele bevolking van Wijchen daarom heen is een berekening uitgevoerd.

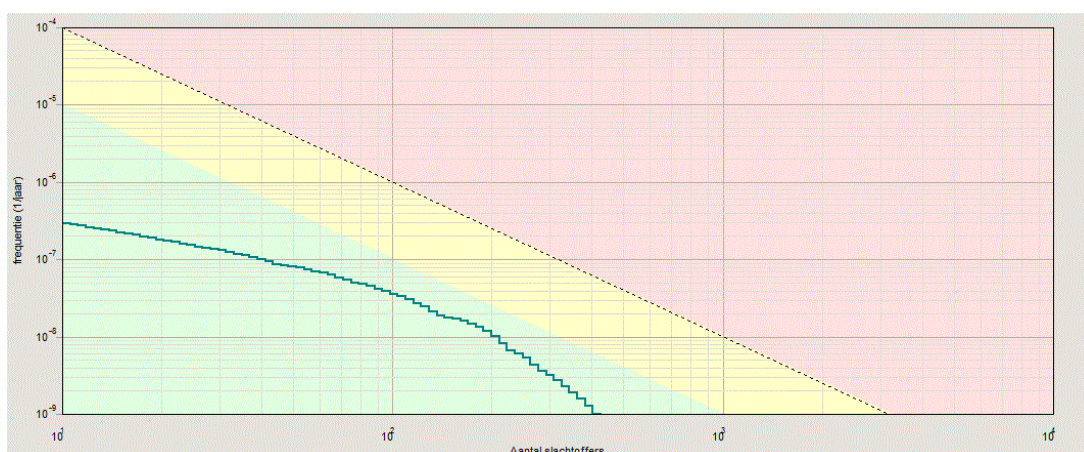
Onderstaande figuur geeft aan hoe nauwkeurig de bevolking is gemodelleerd. In de onderliggende rapportage (Keerspoor RBM II, Januari, 2014) is per veld aangegeven wat de dichtheid is.



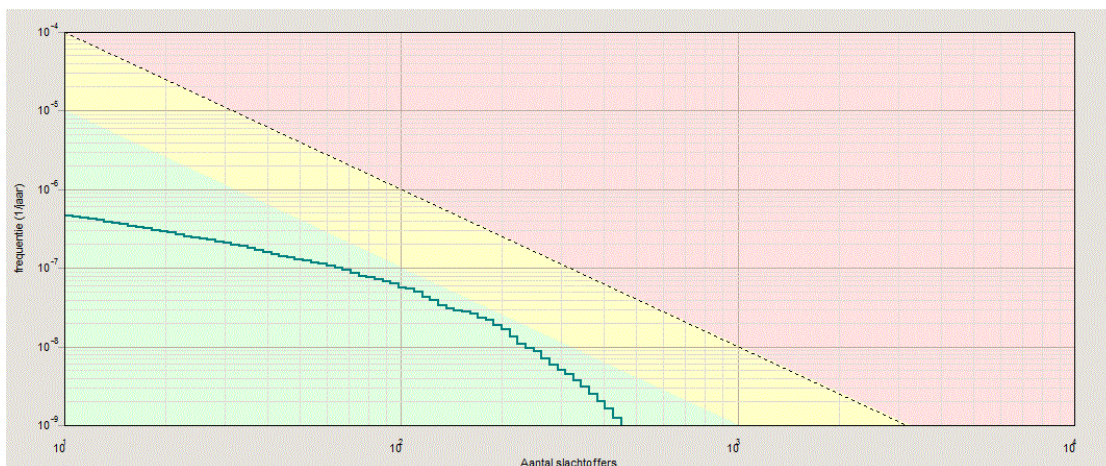
Er is een scenario doorgerekend waarbij alleen de verschuiving van bijna 8 meter over een deel van het spoortraject is doorgerekend.

De verschuiving bleek geen invloed te hebben op de hoogte van het groepsrisico. Dit komt waarschijnlijk doordat de toename van het risico aan de noordzijde leidt tot een afname aan de zuidzijde waardoor het totale risico niet wijzigt.

Het toevoegen van wissels leidt echter wel tot een aanzienlijke toename van het risico. De kans op een ongeval verdubbeld hierdoor volgens het model (RBMII). Hierdoor neemt dus ook het groepsrisico in gelijke mate over de gehele linie toe. Hieronder wordt eerst het groepsrisico weergegeven van de bestaande situatie en daarna van de nieuwe situatie.



Figuur: Groepsrisico van de bestaande situatie



Figuur : Groepsrisico van de nieuwe situatie

De diagonale lijn is de oriëntatiewaarde. Deze wordt niet overschreden. Door de toename van het risico is echter toch een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Noodzaak van de ontwikkeling

De noodzaak van het keerspoor ligt in de mobiliteitsbehoefte binnen de regio. Het motto is verbetering van de mobiliteit; meer treinen, meer stations en meer reizigers. Onderdeel hiervan is de realisatie van een keerspoor en een extra perron bij station Wijchen.

Hierdoor kan de frequentie van de sprinters van Wijchen richting de steden Nijmegen en Arnhem stijgen van 2 naar 4 per uur. De capaciteit op het bestaande spoor en station Wijchen is momenteel te beperkt voor vier regionale treinen per uur.

Maatregelen om het risico te beperken

Voor de geplande ontwikkeling (het keerspoor) is geen alternatieve locatie voorhanden. Het lightrailstelsel wil de mobiliteit in de regio Arnhem Nijmegen faciliteren en verliest een belangrijk deel van haar functie indien het op zou houden in Dukenburg of andere stations in de regio. Wijchen station NS is eindpunt en derhalve keerpunt van de treinen. Het transport van gevaarlijke stoffen over het traject van het spoor ligt sinds 2012 vast in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze gegevens worden definitief vastgelegd met de invoering van het basisnet. Met dit basisnet worden (landelijk) tevens maatregelen genomen om de risico's te reduceren. Dit zijn de volgende.

- Het zoveel als mogelijk verplaatsen van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de Betuwelijn;
- Het Warme BLEVE vrij rijden;
- Diverse technische aanpassingen (ATB, Hotbox detectie etc.);
- Afspraken met vervoerder voor transport van Chloor en Ammoniak.

Lokale maatregelen in het fysieke domein zijn niet realistisch gezien het feit dat dit voor wat betreft de bevolking langs het spoor een bestaande situatie betreft. Alleen de risicobron zelf leidt in dit geval tot de toename van het groepsrisico.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

De Regionale brandweer/Veiligheidsregio is als wettelijk adviseur gevraagd om advies uit te brengen over de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid van het plangebied (Brief Veiligheidsregio, dd 22 januari 2014). In haar advies geeft de veiligheidsregio aan dat er sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit was inderdaad in een eerdere concept berekening het geval. Een herberekening met nieuwe bevolkingsgegevens heeft echter uitgewezen dat er van overschrijding geen sprake is (zie voorgaande grafieken). Het advies blijft echter bruikbaar.

De veiligheidsregio wijst in haar advies op een gebrek aan koel- en bluswater in de directe omgeving. Tevens zijn er ter plaatse te weinig mogelijkheden om te schuilen en voert de gemeente Wijchen geen actieve campagne om haar burgers over de risico's op het spoor te wijzen. Deze en alle andere aanbevelingen van de veiligheidsregio worden in een nader vast te stellen overleg aan de orde gesteld.

Conclusie

Hoewel het groepsrisico toeneemt is de externe veiligheid acceptabel, rekening houdend met boven aangegeven afweging.

Milieuzonering

In de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) zijn indicatieve richtafstanden voor woningbouw nabij verschillende typen bedrijven opgenomen. De richtafstanden gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is. Binnen deze richtafstanden is hinder ten gevolge van het betreffende bedrijf niet uit te sluiten.

Woningen of andere gevoelige functies binnen deze richtafstand is inpasbaar, indien aangetoond wordt dat (eventueel na het treffen van maatregelen) voor het betreffende bedrijf of andere inrichting die de bron is van milieueffecten een kleinere richtafstand van toepassing is.

Voor een station wordt een afstand tot woningbouw geadviseerd van 100 meter voor het aspect geluid en 50 meter voor gevaar en een potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking.

Voor een autoparkeerterrein, parkeergarage wordt een afstand van 30 meter tot de woningbouw geadviseerd. Indien hier niet aan kan worden voldaan, is akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Molenbiotoop



De Oude Molen

Het plangebied is grotendeels gelegen binnen de molenbiotoop (vrijwaringszone van 400 m) van “De Oude Molen” te Wijchen. Voor het geldende bestemmingsplan is destijds een berekening gemaakt, waarvan de bestaande obstakels in de omgeving deel uit maakten.

De Oude Molen betreft een ronde stenen beltmolen uit 1799. Ten behoeve van het waarborgen van de windvang van deze molen is in het bestemmingsplan een directe beschermingsregeling opgenomen, die is afgestemd op de bepalingen uit de Molenverordening Gelderland en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. Met het regelen van de molenbiotoop wordt tevens voldaan aan het bepaalde in artikel 22 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

De bouwregels met betrekking tot de maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken zijn afgestemd op de regeling voor de molenbeschermingszone zoals opgenomen in het bestemmingsplan Noord-Wijchen en Centrum-Wijchen.

Door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning kunnen burgemeester en wethouders afwijken van de maximaal toegestane hoogte op basis van de molenbiotoop, indien blijkt dat door het bouwwerk de molenbiotoop niet wordt aangetast. Alvorens de vergunning te verlenen wordt advies ingewonnen bij een deskundige hieromtrent.

Naast het oprichten van bebouwing kan ook het aanleggen van opgaande beplanting leiden tot een verslechtering van de molenbiotoop. Daarom wordt, overeenkomstig de Gelderse molenverordening, een omgevingsvergunningstelsel opgenomen teneinde het planten van opgaande beplanting omgevingsvergunningplichtig te maken.

Omdat er op basis van dit bestemmingsplan uitsluitend uitbreiding van bebouwing plaatsvindt tot onder de bovenkant van de molenbelt, heeft dit bestemmingsplan geen extra invloed op de molenbiotoop in vergelijking met de bestaande situatie.

Parkeren

Voor de parkeerbehoefte rond het station zijn 2 verschillende berekeningen uitgevoerd. De berekening van NS op basis van prognose extra reizigers gaat uit van 310 benodigde plaatsen, de berekening spill over stationsgebied geeft vooral aan dat er druk op de woonwijken is (dus meer dan 310 nodig). Het onderzoek dat is uitgevoerd door Dufec heeft inzicht gegeven in de spill-over van het station; dit wil zeggen het parkeren t.b.v. de trein buiten de twee parkeervelden ten zuiden en noorden van het station. Op twee plaatsen is geconstateerd dat overlast ontstaat door geparkeerde auto's ten behoeve van het openbaar vervoer. In de bepaling van het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen en fietsstallingen is dit aantal meegenomen. De gebiedsvisie tot slot geeft als richting 350 parkeerplaatsen.

Feitelijk worden er 330 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 220 in en rond de parkeerkelder en 110 aan de Meerkoet, Hiermee wordt voldaan aan de berekende gemiddelde maximale parkeerbehoefte bij het station. De berekeningen zijn hierna toegelicht.

Factsheet onderzoeksresultaat

Deze door Goudappel Coffeng opgestelde factsheet "P+R potentie station Wijchen" bevat de volgende conclusies. Het aantal reizigers, en dus ook het aantal P+R-gebruikers zal toenemen. Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Goudappel Coffeng heeft onderzocht hoeveel parkeerplaatsen wenselijk zijn.

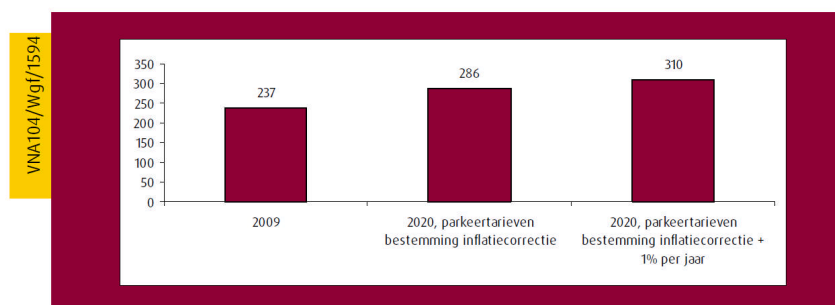
Station Wijchen maakt onderdeel uit van de Stadsregiorail van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. In dit kader gaat de frequentie richting Nijmegen omhoog naar vier treinen per uur. Twee sprinters van 's-Hertogenbosch, via Nijmegen naar Arnhem en twee sprinters van Wijchen, via Nijmegen en Arnhem naar Zutphen. De verwachting is dat het aantal treinreizigers van circa 3.600 met circa 60% gaat toenemen. Een deel van deze treinreizigers komt per auto naar het station. Momenteel zijn er rond station Wijchen in totaal 200 parkeerplaatsen; 90 parkeerplaatsen aan de noordzijde, 110 parkeerplaatsen aan de zuidzijde.

Daarnaast is er op korte afstand een parkeerplaats waar treinreizigers gebruik van maken. Aan de noordzijde is de bezetting 115%. De potentie wordt gedrukt door het gebrek aan parkeerplaatsen.

De Stadsregio en de gemeente overwegen te investeren in extra parkeerplaatsen, die op een parkeerdek gesitueerd moeten worden. Inzicht is nodig in het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Met het verkeersmodel heeft Goudappel Coffeng de potentie van de P+R berekend. Daartoe is gebruik gemaakt van een door Goudappel Coffeng zelf ontwikkelde P+R Module en het multimodale verkeersmodel van de Stadsregio.

Uitgangspunten zijn gratis parkeren op de P+R bij station Wijchen, betaald parkeren in de centra van Nijmegen, Arnhem en 's-Hertogenbosch en concurrentie van de P+R's bij de stations Oss, Ravenstein, Nijmegen Dukenburg en Nijmegen Goffert. De tool houdt automatisch rekening met de reismotieven van de gebruikers. Onderstaande grafiek geeft de resultaten van de analyse weer.



Geconcludeerd kan worden dat op basis van de rekentool 310 parkeerplaatsen benodigd zijn rond station Wijchen.

Parkeeronderzoek Stationsgebied Wijchen

Uit de door Dufec opgestelde Eindrapportage (gedateerd april 2012) zijn de volgende conclusies ontleend. In opdracht van de gemeente Wijchen heeft onderzoeksbureau Dufec op dinsdag 3 en donderdag 5 april 2012 tussen 06:00 uur en 10:00 uur onderzocht of er sprake is van een zogenaamde 'spillover' en hoe groot deze is. Dit wordt gedaan door kentekens van parkeerders te registreren en daarna hun vervolgrichting te noteren.



Er zijn vijf mogelijke 'spillovergebieden' gedefinieerd. Dit zijn:

- Gebied 1: Teersmortelweg en gedeelten van de Spoorstraat en de Baron d'Osystraat;
- Gebied 2a: gedeelten van de Bronckhorstlaan en de Molenstraat;
- Gebied 2b: het parkeerterrein aan de Kamillestraat en gedeelten van de Kamillestraat en de Varenstraat;
- Gebied 3a: de noordzijde van de Zomertaling;
- Gebied 3b: de zuidzijde van de Zomertaling.

Er kan worden geconstateerd dat er alleen in de gebieden 2b en 3b mogelijk sprake is van enige 'spillover'. In gebied 2b wordt hierbij ook de maximale parkeerbezetting bereikt op dinsdag ná 10:00 uur. Buiten de vijf gedefinieerde gebieden kan ook 'spillover' voorkomen. Dit is echter niet onderzocht.

(Vormvrije) M.E.R. beoordeling

De aanleg of uitbreiding van een spoorweg is M.E.R. plichtig als het over een lange afstand is (zoals Betuweroute, Hanzelijn of HSL). Een M.E.R. beoordelingsplicht speelt bij de aanleg of uitbreiding van twee of meer sporen over een lengte van meer dan 5 kilometer voor zover gelegen in een gevoelig gebied. Voor Station Wijchen zijn beide M.E.R. plichten niet aan de orde. Met het gewijzigd besluit voor de M.E.R. door het Europees Hof is een voortoets geïntroduceerd welke beoordeeld of er toch niet belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden.

De voorgenomen dienstregeling is vooraf (en na realisatie) getoetst aan de GPP, waaruit bleek dat extra treinen milieukundig een geringe invloed hebben. Een nadere toets in het kader van de M.E.R.-regelgeving is derhalve niet noodzakelijk.

4.2. Waterhuishouding

Om ter plaatse van het her te ontwikkelen plangebied in de omgeving van het stationsgebied te Wijchen de aanleg van een keerspoor mogelijk te maken, waarbij een groter deel van de omgeving opnieuw dient te worden ingericht, is een hydrologische onderbouwing van de plannen te uitgewerkt (Geohydrologisch onderzoek en waterhuishoudkundig plan projectlocatie Omgeving Stationsplein Wijchen, Ecopart, Projectnummer 15816, versie 1.0 Concept, rapportdatum: 10-10-2013).

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap Rivierenland en ligt binnen een gebied dat wordt gekenmerkt door een redelijk diepe ontwatering en een neutrale infiltratie. Hierbij kan worden opgemerkt dat er op een diepte van circa 2,00 tot 3,00 m-MV sprake is van een stoorlaag in de vorm van een kleipakket met een dikte variërend van 0,5 tot 0,9 meter. Er is geen sprake van een kwelsituatie.

Op basis van de bodemopbouw wordt de projectlocatie, onder voorwaarden dat er ter plaatse van de op te nemen voorzieningen verticale drainage wordt aangebracht, geschikt geacht voor het infiltreren van regenwater naar het (freatische) grondwater.

De resultaten uit het literatuuronderzoek en het veldwerk geven een eenduidig beeld van de lokale geohydrologische situatie. Samengevat kan geconcludeerd worden dat:

- o De maaiveldhoogte ongeveer ligt op +8,55 tot 8,65 m +NAP;
- o In de omgeving van het plangebied is geen oppervlaktewater of een watergang aanwezig waarop eventueel geloosd zou kunnen worden;
- o In de huidige situatie het hemelwater wordt afgevoerd via een gemengd rioolstelsel dat in de directe nabijheid ligt;
- o De toplaag van de bodem (0,00-1,00 m-mv) ter plaatse van het onverharde terreingedeelte uit siltig, grindig, zwak tot matig humeus matig fijn tot matig grof donkerbruin zand bestaat. Vanaf 1,00 meter minus maaiveld bestaat deze uit siltig, grindig, matig fijn tot zeer grof zand. Het zandpakket onder de toplaag heeft een k-waarde [rekenwaarde] van 1,0 m/d;
- o Op een diepte van 1,70 tot 2,80 m -MV bevindt zich in de omgeving van de nieuwbouwlocatie van de parkeergarage een kleipakket met een dikte van 0,50 tot 0,90 meter, welke een belemmering voor een goed werkende infiltratie kan vormen;

- o De GHG ligt op ten minste 1,40 m-MV. Vanaf het plangebied blijft het afvalwater aangeleverd naar het gemeentelijke gemengde rioolstelsel. Voor de bouw van de parkeergarage zal een tweetal rioleringsleidingen moeten worden omgelegd of afgekoppeld. Het beleid van de gemeente Wijchen is er op gericht om bij herontwikkelingsplannen alleen hemelwater te accepteren indien berging en/of infiltratie binnen het plangebied niet mogelijk is. Mocht berging in extreme gevallen [$T=100+10\%$] onvoldoende zijn, dan kan het overtollige hemelwater tijdelijk worden geborgen op aanwezige verhardingen.

Ecopart stelt concreet voor om een watersysteem aan te leggen zoals hieronder is omschreven:

- o Het vrijkomende hemelwater afkomstig van de te realiseren parkeergarage, kan worden geborgen en geïnfiltreerd middels een aan te leggen wadi met een bergend vermogen tot aan het maaiveld van circa 140 m³. De maximale peilstijging in de wadi mag maximaal 300 mm bedragen Deze zal echter gezien de geringe aanwezige oppervlakte 400 mm bedragen bij een bui $t=10+10\%$. Ook de hoeveelheid vrijkomend hemelwater bij een zeer extreme bui kan in de wadi worden geborgen.
- o Het vrijkomende hemelwater afkomstig van de te realiseren nieuwe fietsenstalling, kan worden geborgen en geïnfiltreerd middels een aan te leggen infiltratiesloot met een bergend vermogen tot aan het maaiveld van circa 146 m³. De maximale peilstijging in de infiltratiesloot mag maximaal 300 mm bedragen Ook de hoeveelheid vrijkomend hemelwater bij een zeer extreme bui kan in de infiltratiesloot worden geborgen.
- o Het vrijkomende hemelwater afkomstig van het her in te richten P + R parkeerplaats binnen het noordelijke plandeel kan worden geborgen en geïnfiltreerd middels een aan te leggen IT-riool:
 - Bergend vermogen $T=10+10\%$: 81 m³;
 - Lengte IT-riolering: 200 meter bij een diameter van 800 mm;
 - Bij een extreme bui zal circa 30 m³ niet kunnen worden geborgen op de IT-riolering;
 deze zal worden geborgen op de verharding;

Ter plaatse van de K + R zone voor het station zal gezien de aanwezigheid van een grote hoeveelheid kabels en leidingen en het ontbreken van de fysieke ruimte voor het aanleggen van bovengrondse voorzieningen, in overleg met de gemeente, voor een oppervlakte van circa 2.800 m² het hemelwater blijvend worden afgevoerd via de gemeentelijke vuilwaterriolering.

Op basis van de beschikbare gegevens kan worden gesteld dat de herontwikkeling van het stationsgebied te Wijchen, zodanig zijn in te richten dat aan de door de gemeente Wijchen en het waterschap Rivierenland gestelde eisen ten aanzien van hemelwaterberging en -infiltratie binnen het plangebied kan worden voldaan. Het waterschap heeft op 18 november 2013 schriftelijk laten weten in te kunnen stemmen met de wijze van berging en afvoer van water, waarbij een wadi van ongeveer 450 m² wordt gerealiseerd.

4.3. Flora & Fauna

Vogel- en/ of habitatrichtlijn

Om de Europese biodiversiteit te behouden en te herstellen wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een groot Europees netwerk van beschermde natuurgebieden, Natura 2000. Hiervoor zijn onder meer de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) opgesteld. Op basis van deze Europese richtlijnen is Nederland verplicht om beschermde habitats, soorten en hun leefgebieden in stand te houden of te herstellen. Daarvoor worden gebieden aangewezen waar deze soorten en habitats voorkomen.

Voor deze aangewezen gebieden, veelal reeds onderdeel uitmakend van de ecologische hoofdstructuur, geldt een speciaal beschermingsregime. Bij uitbreiding of verandering van activiteiten of bij nieuwe activiteiten in of in de nabijheid van deze gebieden moet er getoetst worden of er significante gevolgen zijn voor de gebieden.

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van Natura 2000 gebieden of de Ecologische Hoofdstructuur.

Flora- en Faunawet

Op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn moet tevens een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten worden beschermd. Deze soortenbescherming is in Nederland geïmplementeerd in de Flora en Faunawet. Deze is bedoeld om soorten te beschermen, niet individuele planten of dieren. Het gaat erom dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt.

Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan (het "nee, tenzij"- principe). Dit betekent in de praktijk dat het gaat om het effect van de activiteiten op beschermde soorten.

Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen, zoals het verbod op het doden of verontrusten van dieren of het verbod om planten te plukken.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen plant- en diersoorten op grond van de Flora- en Faunawet. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende (bouw)werkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora- en Faunawet.

Onderhavig plan leidt tot herinrichting van openbaar gebied (voornamelijk parkeren en groenstroken) en de realisatie van een parkeergebouw. Bij de planuitwerking voor de stationsomgeving is als uitgangspunt genomen dat een aantal waardevolle bomen behouden zal blijven.

Door Movares is onderzoek gedaan naar de in het gebied voorkomende flora en fauna. (Onderwerp Literatuurstudie en veldonderzoek Station Wijchen ten behoeve van Flora en faunaonderzoek, kenmerk RL188320, datum 25 juni 2010). Hieruit blijken de volgende conclusies.

Het project heeft geen negatief effect op de EHS en Natura2000. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet nodig. Op basis van het veldbezoek, biotoopkenmerken en de bestaande gegevens moet rekening worden gehouden met de volgende beschermde soorten:

	Tabel 1 algemene soorten	Tabel 2 Licht beschermde soorten	Tabel 3 Streng beschermde soorten
Planten	X		
Diverse broedvogels (geen vogels met een vaste verblijfplaats)			X
Diverse algemene kleine grondgebonden zoogdieren	X		
Vleermuizen			X

Uit de volgende soort(groep) en zijn geen beschermde soorten aangetroffen of te verwachten:

- o Amfibieën
- o Reptielen
- o Vissen
- o Insecten

In onderstaande tabel is per soortgroep aangegeven of de werkzaamheden resulteren in handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet en of er een ontheffing is benodigd.

	Toelichting	Ontheffing Flora- en faunawet
Planten	In het projectgebied is het grasklokje aangetroffen.	Nee, het grasklokje is een soort van tabel 1 van de Flora- en faunawet hiervoor geldt een vrijstelling van ontheffingsplicht.
Diverse broedvogels *	Het projectgebied is geschikt voor diverse broedvogels die hun nesten in bomen en struiken bouwen. Indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden is hier geen ontheffing voor benodigd. *	Nee, mits er geen broedende vogels worden verstoord. De werkzaamheden kunnen doorgang vinden indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden (15 maart – 15 augustus) plaats vinden. *
Algemene grondgebonden zoogdieren	In het plangebied komen algemene zoogdieren van tabel 1 van de Flora- en faunawet voor.	Nee, voor soorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet is geen ontheffing benodigd.
Vleermuizen **	Er is mogelijk een vliegroute en er zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig.	Mogelijk loopt er een vliegroute parallel langs het spoor. Deze vliegroute is niet cruciaal. Indien gerichte verlichting (geen verlichting van de boomtoppen) wordt gebruikt wordt verstoring van de vliegroute niet verwacht. Er zijn bomen met holten aanwezig. Het kappen van bomen en verlichting gedurende nachtelijke werkzaamheden kunnen deze verblijfplaatsen ongeschikt maken. Nader onderzoek is nodig om de verblijfplaatsen vast te stellen.

Conclusie is dat nader onderzoek nodig is voor vleermuizen. Het onderzoek naar de mogelijke verblijfplaatsen voor vleermuizen kan plaats vinden met een boomcamera en batdetector.

Bij het nader onderzoek (RL188320, Onderwerp Aanvullend onderzoek bomen station Wijchen, datum 2 augustus 2012) bleken de holten niet ver genoeg door te lopen om voor vleermuizen als verblijf te kunnen dienen. De bomen zijn derhalve niet als verblijfplaats voor vleermuizen in gebruik. Mits de aanbevelingen uit het flora- en faunaonderzoek uit 2010 (kenmerk: BO-N-100018594) worden opgevolgd is voor het verwijderen van deze bomen geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd.

4.4. Cultureel erfgoed

Beschermd dorpsgezicht

Het plangebied ligt niet in een beschermd dorpsgezicht. Het grenst echter wel aan het dorpsgezicht centrum. Historische waarden worden niet beïnvloed. Er liggen geen beschermde monumenten binnen de planlocatie.

Het plangebied is geomorfologisch gelegen in het rivierlandschap van de Maas hoge terrasrestruggen en rivierduinen. De bodem bestaat voornamelijk uit podzolgronden.

Historisch geografisch is het gebied onderdeel van de bebouwde kom of de randen ervan die een sterke verandering hebben ondergaan. In de kom van Wijchen is een groot aantal archeologische vindplaatsen bekend en daarom ook archeologisch waardevol. Nabij het plangebied ligt De Oude Molen, die in 1799 is gebouwd in opdracht van Jan Carel Osy, sinds 1771 bezitter van het kasteel te Wijchen en de daarbij horende goederen.

Van het landschapstype 'droge kampongtgunningen' is behalve plaatselijk het reliëf weinig meer waarneembaar. Van de overige aspecten worden de volgende onderdelen essentieel geacht in het kader van het bestemmingsplan:

- maximale bebouwingshoogte in verband met de molenbiotoop;
- beperken mogelijkheden voor hoogbouw in centrumgebied in verband met het dorpse karakter;

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de hierboven genoemde aandachtspunten. De bouwvlakken zijn strak rond de bebouwing getrokken en de bouwhoogte is vastgelegd. Daarnaast is een regeling voor een molenbiotoop opgenomen.

Archeologie

Vestigia BV heeft op locatie archeologisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage "Uitbreiding perron Station Wijchen, gemeente Wijchen" (rapportnummer: V908, versie Concept 1.0, gedateerd 30 juni 2011) bevat een ruimtelijk advies op basis van verkennende boringen.

In opdracht van Movares Nederland B.V. heeft Vestigia BV Archeologie & Cultuurhistorie een verkennend archeologisch booronderzoek uitgevoerd, in aanvulling op een eerder verrichte quickscan (zie navolgende kaart). Het betreft een strook van 5 m bij 220 m, deels bestaande uit verharding, deels een groenstrook. De voorgenomen diepte van de ingrepen zal circa 1,0 tot 1,5 m onder maaiveld bedragen. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient in kaart te worden gebracht welke archeologische waarden mogelijk in het geding kunnen geraken. Door middel van het veldonderzoek zijn in de eerste plaats de fysisch-geografische en bodemkundige gegevens getoetst. In de tweede plaats wordt vastgesteld in hoeverre de oorspronkelijke bodemopbouw intact is met het oog op de aanwezigheid en de conservering van archeologische vindplaatsen en worden de monsters onderzocht op archeologische indicatoren.

Het booronderzoek heeft uitgewezen dat de bodem binnen het plangebied recent is verstoord van lokaal 60 cm tot 210 cm onder maaiveld. Onder de verstoorde toplaag zijn rivierafzettingen en plaatselijk veen aangetroffen, welke zijn gevormd in de laatste ijstijd (ouder dan 10.000 BP).

De top van deze afzettingen is vermoedelijk bij recente werkzaamheden verstoord geraakt, waardoor archeologische sporen- en vondstniveaus niet meer intact zullen zijn. Gezien het erosieve karakter van de rivierafzettingen van Kreftenheye, zijn hieronder ook geen oudere intacte archeologische niveaus meer te verwachten. Op basis van de onderzoeksresultaten heeft het plangebied daarom een lage verwachting voor het aantreffen van archeologische sporen en vondsten.

Vestigia BV adviseert daarom geen nader archeologisch onderzoek en ziet geen bezwaar in de voortgang van de bouwplannen. Gezien het nooit volledig is uit te sluiten dat tijdens eventueel grondverzet een 'toevalsvondst' wordt gedaan, is het wenselijk de uitvoerder van dit grondwerk te wijzen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij de Minister van OCW.



Onderzoeksgebied

Parkeergebouw

Waarschijnlijk dat hier ook een lage verwachting bewaarheid zal worden. Vooral ook omdat er vroeger in dit gebied ook de nodige bouwwerken hebben bestaan die in de jaren 70 vorige eeuw en later allemaal gesloopt zijn. Desondanks kan niet helemaal uitgesloten worden dat er niets zit aan archeologische indicatoren.

Indien er tijdens het grondwerk archeologische indicatoren aan het licht komen, dient er onmiddellijk een melding aan het bevoegd gezag (gemeente) te worden gedaan. Dit is ook een wettelijke verplichting op grond van de Monumentenwet 1988.

Uit de onderzoeken die door Vestigia zijn uitgevoerd is duidelijk gebleken dat er veel verstoringen in het gebied zijn aangetroffen. Dit gevoegd bij het gegeven dat er in de jaren '70 en daaropvolgend veel ter plekke aanwezige bouwwerken zijn gesloopt, maakt de kans op archeologische indicatoren zeer klein. Daarom hoeft er hier geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.

4.5. Leidingen

In het plangebied zijn geen leidingen met een planologisch relevante beschermingszone gelegen, noch overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding met een deelgebied.

5. JURIDISCHE TOELICHTING

In de volgende paragrafen wordt de regeling uit het nieuwe bestemmingsplan nader belicht.

5.1. Inleiding planregeling

Voor het juridisch plan is aangesloten bij de regeling van het voor het plangebied geldende bestemmingsplan, c.q. de beheersverordening, waarbij tevens een afstemming heeft plaatsgevonden met de meeste recente plannen voor bestaande woongebieden en het centrum binnen de gemeente Wijchen.

Het bestemmingsplan regelt het gebruik van de gronden en geeft regels voor gebouwen en andere bouwwerken, zowel in het kader van de realisatie als het beheer in de toekomst. Het toegelaten gebruik van de gronden hangt samen met de aan de betreffende gronden gegeven bestemming. Per bestemming worden (overeenkomstig artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening) in de regels nadere voorwaarden gesteld aan het toegelaten gebruik.

Digitaal plan

Met de plansystematiek sluit het plan aan bij de doelstellingen van de Digitale Uitwisseling Ruimtelijke Processen (DURP) van VROM. Als gevolg van deze aanpak is het plan digitaal uitwisselbaar overeenkomstig het InformatieModel Ruimtelijke Ordening (IMRO2012).

Daarnaast is het bestemmingsplan opgesteld aan de hand van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Bestemmingsplan

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de (digitale) verbeelding (voorheen: plankaart).

Het bestemmingsplan kent globaal de volgende opbouw:

- het plangebied (alle gronden binnen de begrenzing van het plan);
- de bestemmingen (de in het plangebied voorkomende functies zijn ondergebracht in de diverse bestemmingen;
- de bouwvlakken (binnen de bestemming is een bouwvlak aangegeven waarbinnen, op eventueel in de regels geregelde uitzonderingen na, de bebouwing zich mag bevinden);
- voor bepaalde specifieke aan de bestemming gekoppelde functies en/of maatvoeringseisen zijn binnen de bestemming aanduidingen opgenomen.

De hierboven genoemde opbouw vindt zijn doorvertaling naar de bestemmingsplanregels.

Behoudens de tot de ondergrond behorende informatie hebben alle op de verbeelding aangegeven zaken een koppeling met de bestemmingsplanregels.

5.2. Bestemmingsregels

Indeling bestemmingsplanregels

De regels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3: Algemene regels;
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Ter inleiding zijn in hoofdstuk 1 van de regels definities opgenomen van een aantal in de regels voorkomende begrippen. Deze “begripsbepalingen” hebben de functie te voorkomen dat in de regels voorkomende bepalingen verkeerd zouden kunnen worden uitgelegd.

Tevens zijn in het eerste hoofdstuk enkele bepalingen opgenomen welke betrekking hebben op de “wijze van meten”, zodat de in de regels voorkomende maatvoeringseisen ten aanzien van bebouwing, juist worden geïnterpreteerd. De definities worden deels voorgeschreven door het SVBP2012 en zijn deels gebaseerd op de standaarden zoals de gemeente die pleegt te hanteren.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

De kern van de juridische regeling is opgenomen in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 2 is per bestemming - artikelsgewijs - een bestemmingsregeling opgenomen. Welke bestemming aan een bepaald stuk grond is toegekend, blijkt dus uit de verbeelding. Wanneer duidelijk is welke bestemming van toepassing is, kunnen de op de bestemming toegespitste regels in hoofdstuk 2 van de regels worden geraadpleegd.

Naast de specifieke bestemmingsregeling zijn op de betreffende gronden van toepassing de inleidende bepalingen van hoofdstuk 1 en de algemene regels welke zijn neergelegd in hoofdstuk 3 en de overgangsbepalingen in hoofdstuk 4 (zie hierna).

Voor zover de verbeelding tevens “aanduidingen” bevat, zijn deze juridisch relevant.

Verkeer – Railverkeer

Het gedeelte van de spoorlijn Nijmegen - 's-Hertogenbosch dat in het plangebied is gelegen, is bestemd tot “Verkeer - Railverkeer”, alsmede het station met het bijbehorende stationsgebied.

Ten behoeve van railverkeer zijn verkeersvoorzieningen, vervoervoorzieningen, verblijfsvoorzieningen en technische voorzieningen toegestaan. Dit moet breed worden opgevat. Fietsenstallingen en fietsenboxen, bushaltes, taxistandplaatsen en kiss&ride-locaties vallen onder het begrip vervoervoorzieningen ten behoeve van het railverkeer. Technische voorzieningen zijn bijvoorbeeld de masten en schakelkasten. Spoorlijnen zijn uitsluitend toegestaan binnen de aanduiding 'spoorweg'.

Het parkeren vindt zowel ondergronds in een parkeergarage als bovengronds plaats. De parkeergarage is hiertoe specifiek aangeduid. De parkeergarage mag beperkt boven het maaiveld uitkomen. Hiervoor is een specifieke hoogte geregeld. Om te voorkomen dat een te kleine parkeergarage wordt gebouwd, is hieraan een minimum aantal parkeerplaatsen gekoppeld. Bijbehorende voorzieningen (gebouwen zoals bijvoorbeeld liften) hebben een grotere hoogte nodig. Van stedenbouwkundig belang is dat die hogere voorzieningen niet aan de straatzijde worden gerealiseerd. Derhalve is een apart gebied aangeduid (spoorzijde) waarbinnen die grotere hoogte mag worden gerealiseerd. De hoogte is passend binnen de molenbiotoopformule. Op het dak van de parkeergarage zijn fietsvoorzieningen toegestaan onder overkappingen. De hoogte hiervoor bedraagt maximaal 4, gemeten vanaf het dak van de (ondergrondse) parkeergarage.

Horecavoorzieningen zijn toegestaan binnen de aangeduide locatie van het bestaande stationsgebouw. Het terras mag ook buiten de aanduiding worden gerealiseerd.

Er zijn aparte aanduidingen opgenomen de daaraan gekoppelde regels die toezien op de bescherming en instandhouding van de beoogde waterbergende voorzieningen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

In de algemene regels zijn regels opgenomen, welke van toepassing zijn op meer dan één bestemming en soms op het gehele plangebied.

Anti-dubbeltelregel

Met de anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning mag worden meegenomen. Deze regel is rechtstreeks overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een regeling opgenomen die toestaat dat ondergeschikte bouwdelen de bouw- of bestemmingsgrenzen, dan wel de bouwhoogte mogen overschrijden.

Deze overschrijding mag echter niet meer bedragen dan 0,5 m. Bestaande balkons mogen worden gehandhaafd. Voor nieuwe balkons en overbouwingen is een afwijkingsregel van toepassing.

Voor een parkeergarage geldt dat deze is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage'.

Voor gebouwen en bouwwerken die legaal zijn (of kunnen worden) gebouwd maar afwijken van de bouwregels van het bestemmingsplan is een algemene afwijkingsregel opgenomen dat deze in de bestaande maatvoering zijn toegestaan.

Algemene gebruiksregels

In de algemene regels zijn enkele algemene gebruiksregels opgenomen die voor alle bestemmingen gelden, zoals het verbod om gronden en gebouwen te gebruiken voor seksinrichtingen en stort/opslagplaats voor grond en afval (behoudens een stort/opslagplaats voor normaal gebruik, bijvoorbeeld in het kader van de bedrijfsvoering).

Algemene aanduidingsregels

Molenbiotoop

Ten behoeve van het waarborgen van de windvang van de molen is in het bestemmingsplan een directe beschermingsregeling opgenomen, die is afgestemd op de algemeen gangbare formule om molenbiotopen te berekenen, zoals deze voorheen was opgenomen in de Gelderse Molenverordening. Met het regelen van de molenbiotoop wordt tevens voldaan aan het bepaalde in artikel 22 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Voor uitleg over de biotoopformule wordt verwezen naar paragraaf 3.2 onder de kop 'Ruimtelijke Verordening Gelderland'.

In de regels wordt onderscheid gemaakt tussen het gebied tot 100 m van de molen en het gebied daarbuiten. De maximale bouwhoogte tot 100 m vanaf de molen bedraagt de hoogte van de onderste punt van de verticaal staande wiek van de molen. Vanaf 100 m loopt de maximaal toegestane bouwhoogte langzaam op, en wordt de hoogte berekend aan de hand van de biotoopformule.

De maximale bouwhoogte zoals bedoeld wordt gerelateerd aan de begane grond van de molen. De molen staat echter nog op een belt. Voor zover ter plaatse van een op te richten bouwwerk het maaiveld hoger respectievelijk lager is gelegen, dient de afstand van het maaiveld tot het onderste punt van de verticaal staande wiek in de maximale hoogte te worden verdisconteerd.

Door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van de maximaal toegestane hoogte op basis van de molenbiotoop, indien blijkt dat door het bouwwerk de molenbiotoop niet wordt aangetast. Alvorens de vergunning te verlenen wordt advies ingewonnen bij een deskundige hieromtrent.

Naast het oprichten van bebouwing kan ook het aanleggen van opgaande beplanting leiden tot een verslechtering van de molenbiotoop. Daarom wordt, overeenkomstig de molenverordening, een omgevingsvergunningstelsel opgenomen teneinde het planten van opgaande beplanting omgevingsvergunningplichtig te maken. (zie ook paragraaf 3.2)

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de maatvoering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 %, een afwijkingsmogelijkheid voor het bouwen van nutsvoorzieningen, alsmede een afwijkingsmogelijkheid voor een nokverhoging of het verhogen van de goothoogte van een gebouw.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

De regels worden afgesloten met de overgangsregels. De overgangsbepaling regelt het bouwen en het gebruik van gebouwen en gronden voor zover dit in strijd is met de bepalingen van het bestemmingsplan. De overgangsbepaling is opgenomen conform het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening.

In de slotbepaling is de benaming van het bestemmingsplan vastgelegd.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De Stadsregio ondersteunt en onderschrijft het plan van de gemeente (gebiedsvisie juli 2012) en heeft daar een financiële toezegging in gedaan (brief juni 2013). De stadsregio is subsidieverlener voor het keerspoor en ten dele ook voor de stationsomgeving. Overige financiers zijn Ministerie van I&M, ProRail Ruimte voor de fiets, Provincie Gelderland en de gemeente zelf.

7. MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID

7.1. Overleg

Stadsregiorail is een initiatief van Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De realisatie van het keerspoor en de plaatsing van fietsenstallingen wordt door ProRail gedaan. NS participeert in het project als vervoerder en eigenaar van (het grootste deel) van de gronden in het stationsgebied, echter investeert zelf niet in dit project. Het Ministerie en de provincie Gelderland zijn feitelijk geen partij. Aangezien de prioriteit van de stadsregio ligt bij de Stadsregiorail en die van de gemeente bij de inrichting en het gebruik van het stationsgebied heeft de gemeente de verantwoordelijkheid voor de parkeerkelder, de herinrichting en de herhuisvesting van Rob's Place naar zich toe getrokken. Om dit op verantwoorde wijze in te vullen is een klankbordgroep opgericht waarin omwonenden en belanghebbenden zijn uitgenodigd mee te denken en mee te discussiëren over de plannen. Dit betekent dat ook alle tussentijdse planwijzigingen worden besproken. Rode draad daarin is de ambitie van de gemeente en de expliciete opdracht van de raad om tot een integraal plan tussen keerspoor, kelder en inrichting te komen die een kwaliteitsverbetering voor de totale stationsomgeving oplevert.

In artikel 3.1.1 van het Bro is opgenomen dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Omdat het plan voornamelijk een actualisering is van het geldende bestemmingsplan met maatwerk voor de te realiseren ontwikkeling, die in samenspraak met o.a. provincie, regio, waterschap en NS zijn uitgewerkt, acht de gemeente verdergaand vooroverleg niet noodzakelijk.

7.2. Zienswijzen

Het ontwerp van het bestemmingsplan is op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in het kader van de zienswijzen gedurende 6 weken voor een ieder ter visie gelegd.

De ingediende zienswijzen, in totaal 4, zijn bij de besluitvorming betrokken. Voor de beantwoording van de zienswijzen en gevolgen voor de gewijzigde vaststelling, wordt verwezen naar het raadsbesluit met bijlagen, dat als bijlage is opgenomen bij dit bestemmingsplan.