

# Bestemmingsplan Spooronderdoorgang Wolfheze 2022

IDN: NL.IMRO.0274.bp0213wh-va02





## **Spooronderdoorgang Wolfheze 2022**

## Inhoudsopgave

<i>Toelichting</i>	5
<i>Hoofdstuk 1 Inleiding</i>	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging plangebied	9
1.3 Geldend bestemmingsplan	11
1.4 Nieuw bestemmingsplan	12
1.5 Leeswijzer	14
<i>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</i>	16
2.1 Inleiding	16
2.2 Bestaande situatie	16
2.3 Toekomstige situatie	19
<i>Hoofdstuk 3 Beleid</i>	24
3.1 Inleiding	24
3.2 Rijksbeleid	24
3.3 Provinciaal beleid	26
3.4 Gemeentelijk beleid	27
<i>Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid</i>	32
4.1 Inleiding	32
4.2 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)	32
4.3 Bodem	33
4.4 Lucht	34
4.5 Geluid	35
4.6 Milieuzonering	36
4.7 Externe veiligheid	37
4.8 Water	37
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	40
4.10 Natuurwaarden	41
4.11 Verkeer en parkeren	43
4.12 Kabels en leidingen	44
4.13 Trillingen	45
4.14 Economische uitvoerbaarheid	45
<i>Hoofdstuk 5 Juridische planopzet</i>	46
5.1 Algemeen	46
5.2 Planregels	49
<i>Hoofdstuk 6 Procedure</i>	51
6.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	51
6.2 Zienswijzen	51
6.3 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen	59
6.4 Ambtshalve wijzigingen	60
<i>Regels</i>	65

<i>Hoofdstuk 1</i>	<i>Inleidende regels</i>	66
Artikel 1	Begrippen	66
Artikel 2	Wijze van meten	78
<i>Hoofdstuk 2</i>	<i>Bestemmingsregels</i>	80
Artikel 3	Centrum - 1	80
Artikel 4	Groen	82
Artikel 5	Groen - Park	84
Artikel 6	Verkeer	86
Artikel 7	Verkeer - Spoorverkeer	88
Artikel 8	Leiding - Gas	90
<i>Hoofdstuk 3</i>	<i>Algemene regels</i>	92
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	92
Artikel 10	Algemene bouwregels	93
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	94
Artikel 12	Algemene afwijkingsregels	95
<i>Hoofdstuk 4</i>	<i>Overgangs- en slotregels</i>	97
Artikel 13	Overgangsrecht	97
Artikel 14	Slotregel	98

### *Bijlagen bij de toelichting*

<i>Bijlage 1</i>	<i>Vormvrije m.e.r.-beoordeling</i>
<i>Bijlage 2</i>	<i>Conditionerend onderzoek bodem, verhardingen en asbest</i>
<i>Bijlage 3</i>	<i>Akoestisch onderzoek</i>
<i>Bijlage 4</i>	<i>Quickscan flora en fauna</i>
<i>Bijlage 5</i>	<i>Nader onderzoek ecologie</i>
<i>Bijlage 6</i>	<i>Verkeerskundige effecten ontwikkeling woningbouwlocatie Boven Heide en spooronderdoorgang Wolfheze</i>



## *Toelichting*

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

#### Historie

In 1845 werd de spoorlijn Utrecht - De Klomp doorgetrokken tot Arnhem. Daardoor kreeg het dorp Wolfheze een station op de plek waar de oude Jachtweg de spoorbaan kruiste. Wolfheze was destijds het enige station tussen Ede en Arnhem en destijds erg belangrijk voor Oosterbeek, waar veel houthandel was. Voor het goederenvervoer was een verbinding nodig tussen het nieuwe station en de Utrechtseweg. Er liep een oud pad, deels schaapsdrift, dat via de Bredelaan en Zonneheuvelweg liep. Het pad was echter ongeschikt voor goederenvervoer, zodat Baron van Brakell, eigenaar van de gronden van Groot-Wolfheze, in 1846 de Wolfhezerweg liet aanleggen. Al spoedig volgde er bebouwing bij het station. Inmiddels is het station niet meer weg te denken uit het dorp en vormt het in feite het centrum van het dorp.



Afbeelding: spoorovergang en station Wolfheze in 1950 (bron: Geldersch Archief)





Afbeelding: spoorovergang en station Wolfheze in 1972 (kijkrichting naar het zuiden) met de toen net gebouwde voetgangerstunnel. (bron: Geldersch Archief)



Afbeelding: spoorovergang en station Wolfheze in 1972 (kijkrichting naar het noorden) met de toen net gebouwde van de voetgangerstunnel. Links de oude en in de jaren tachtig van de vorige eeuw gesloopte wachtershuisje. (bron: Geldersch Archief)



Afbeelding: station Wolfheze in 1979 (kijkrichting naar het zuiden). (bron: Geldersch Archief, G.van Roden, licentie CC-BY-NC-ND-4.0.NL)



Afbeelding: voetgangerstunnel van het middenperron van het station Wolfheze in mei 1979 (kijkrichting naar het westen). (bron: Geldersch Archief, G.van Roden, licentie CC-BY-NC-ND-4.0.NL)



<p><i>Afbeelding: spoorovergang en station Wolfheze in 1982 (kijkrichting naar het noorden). Links de oude en in de jaren tachtig van de vorige eeuw gesloopte wachtershuisje. (bron: Geldersch Archief)</i></p>	<p><i>Afbeelding: spoorovergang en station Wolfheze in maart 1983 (kijkrichting naar het zuiden). (bron: Geldersch Archief, G.van Roden, licentie CC-BY-NC-ND-4.0.NL)</i></p>
--	---

#### Bereikbaarheid middenperron en oversteekbaarheid spoor

Al vele jaren vraagt de oversteekbaarheid van het spoor (met drie sporen) bij het station en de bereikbaarheid van het middenperron aandacht. Zo is er een tunnel aangebracht onder het spoor vanwaaruit het middenperron bereikbaar is. Echter, die tunnel die ook nog eens vrij laag is, heeft alleen trappen en is dus niet (slecht) geschikt voor mindervaliden om het middenperron te bereiken dan wel om het spoor over te steken van noord naar zuid en vice versa. Doordat de tunnel slechts trappen bevat is de bereikbaarheid van het middenperron ook slecht toegankelijk voor mensen met kinderwagens of veel bagage. In 2017 had ProRail een aanvraag ingediend om de bereikbaarheid van het middenperron te verbeteren, ook voor mindervaliden, door de aanleg van een traverse (trap met twee liften over het spoor / spoorgeleiding heen). Dat plan stuitte op weerstand vanwege het visuele aspect van de traverse. Rond dezelfde tijd werden (mede daardoor) gesprekken opgestart om te onderzoeken of er wellicht een tunnel onder het spoor mogelijk was voor gemotoriseerd verkeer en om het station / middenperron bereikbaar te maken voor minder validen. Vervolgens heeft ProRail in 2018 de aanvraag voor de aanleg van de traverse ingetrokken in afwachting van de ontwikkelingen rond de spooronderdoorgang. Ook ProRail ziet een spooronderdoorgang met directe toegang tot alle perrons als een betere oplossing dan het realiseren van een traverse van zuidzijde naar midden perron.

Naast de beperkingen van de bereikbaarheid van het middenperron speelt ook het probleem van de oversteekbaarheid van het spoor voor het wegverkeer. De overwegbomen zijn vaak gesloten wat voor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer niet ideaal is en ook de verbinding tussen het noorden en zuiden van Wolfheze niet ten goede komt. Ook de oversteekbaarheid aldaar levert geregeld gevaarlijke situaties en ongelukken op. Om de oversteekbaarheid te verbeteren is tussen de sporen een ruimte aanwezig waar men veilig kan staan mocht men de gehele oversteek van de drie sporen niet op tijd kunnen maken. Aangezien er ter plaatse geen overwegbomen aanwezig zijn, is het niet echt veilig c.q. de bedoeling om daar te wachten.

Om dat op te lossen is een tijd geleden door de gemeente een voorbereidingsopdracht verstrekt aan ProRail om de huidige overweg extra te beveiligen met onder andere overwegbomen om een zogenaamde "save haven" tussen de sporen te creëren, zodat de oversteek in twee fases gemaakt kan worden als de overweg dicht gaat en men zich op het spoor bevindt. Provincie en ProRail hebben aangegeven bij te dragen in de kosten als het komt tot realisatie, maar vooralsnog zijn er onvoldoende middelen om het project te realiseren. Zoals eerder vermeld zijn eind 2017 / begin 2018 gesprekken gestart om toch te onderzoeken of er wellicht een tunnel onder het spoor mogelijk was voor gemotoriseerd verkeer en om het station / middenperron bereikbaar te maken voor minder validen. De uitvoering van aanleg van extra overwegbomen heeft mede daardoor ook vertraging opgelopen. De vraag is daardoor of de aanleg van de overwegbomen nog wel financieel wenselijk is als er toch een tunnel komt.

Zoals gezegd baart de spoorwegovergang in Wolfheze de gemeente al lang zorgen en zijn er al meerdere plannen gemaakt en soms ook uitgevoerd, zowel uit oogpunt van veiligheid als voor de toegankelijkheid, die desondanks beperkt resultaat hebben opgeleverd.

#### Toekomstig gebruik spoor

Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en mogelijk een extra ICE-trein over een paar jaar zullen de overwegbomen in Wolfheze vaker en langer dicht zijn. Volgens de rekenmodellen zullen de overwegbomen 18 minuten in plaats van 12 minuten per uur dicht zijn. Daarmee nemen de risico's voor de bewoners toe en de bereikbaarheid af. Dit was aanleiding voor provincie en gemeente om gezamenlijk een studie te doen naar de haalbaarheid van een spooronderdoorgang.

#### Haalbaarheidsstudie spooronderdoorgang

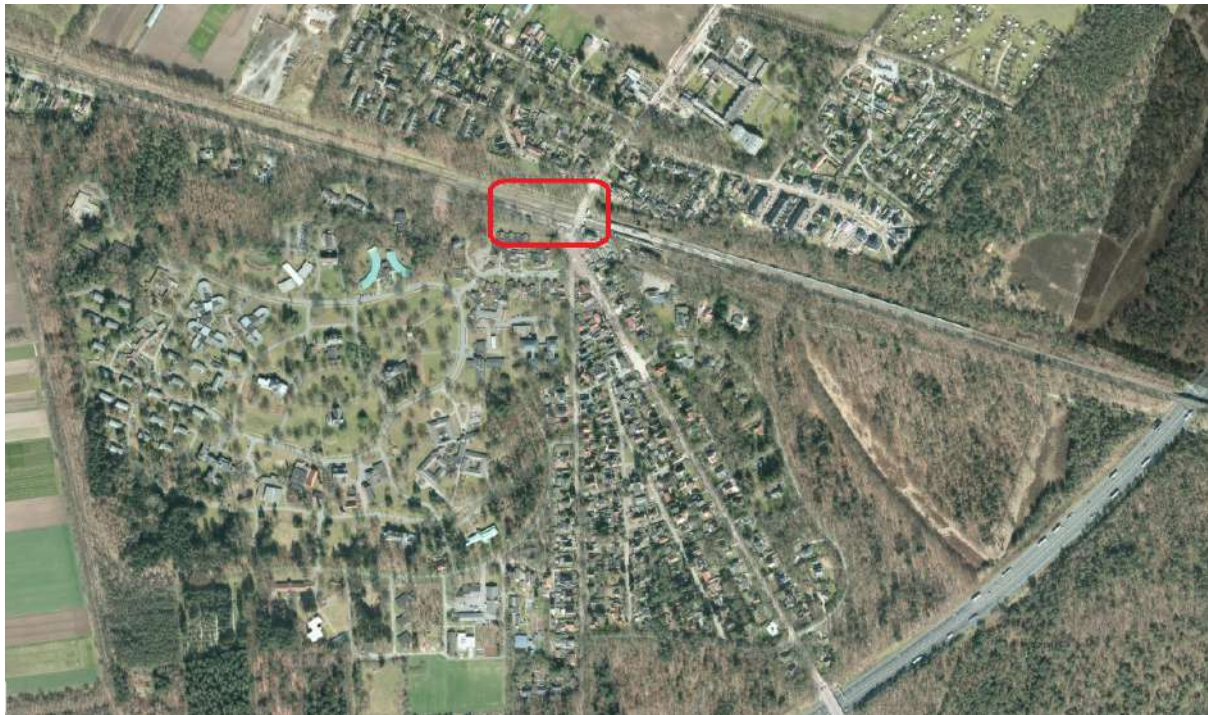
Het doel van de haalbaarheidsstudie was om de spoorwegoverweg Wolfheze opgenomen te laten worden in de Landelijke Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het rapport beoordeeld en de overweg opgenomen in de 6<sup>e</sup> tranche van het LVO. In de haalbaarheidsstudie zijn vier alternatieven uitgewerkt, die een beeld geven van de bandbreedte van oplossingsrichtingen. Op basis van de ontwerpuitgangspunten is een inpassingsontwerp voor de spooronderdoorgang opgesteld en financieel doorgerekend. Het inpassingsontwerp is vervolgens met meerdere varianten en met globale kostenramingen beoordeeld. Daaruit is een variant gekomen die vervolgens verder is uitgewerkt. Dat heeft geleid tot een ontwerp van de spooronderdoorgang en de bereikbaarheid van het station. In dat traject is uiteindelijk besloten om het derde spoor weg te halen waardoor ook het middenperron verdwijnt. Hierdoor wordt ook de tunnel korter. Het plan zorgt ook verplaatsing van de Parallelweg richting het terrein van Pro Persona. De Wolfhezerweg in het noorden wordt dan aangesloten op de Parallelweg in het zuidwesten en niet meer op de huidige aansluiting op de Wolfhezerweg in het zuiden.

### 1.2 Ligging plangebied

De navolgende afbeelding toont globaal de ligging en de begrenzing van het plangebied.



Afbeelding: ligging plangebied in Wolfheze (bron GeoWeb)



Afbeelding: ligging plangebied in het dorp Wolfheze (bron: GeoWeb)



Afbeelding: ligging plangebied, ingezoomd op huidige spoorwegovergang en station (bron: GeoWeb)

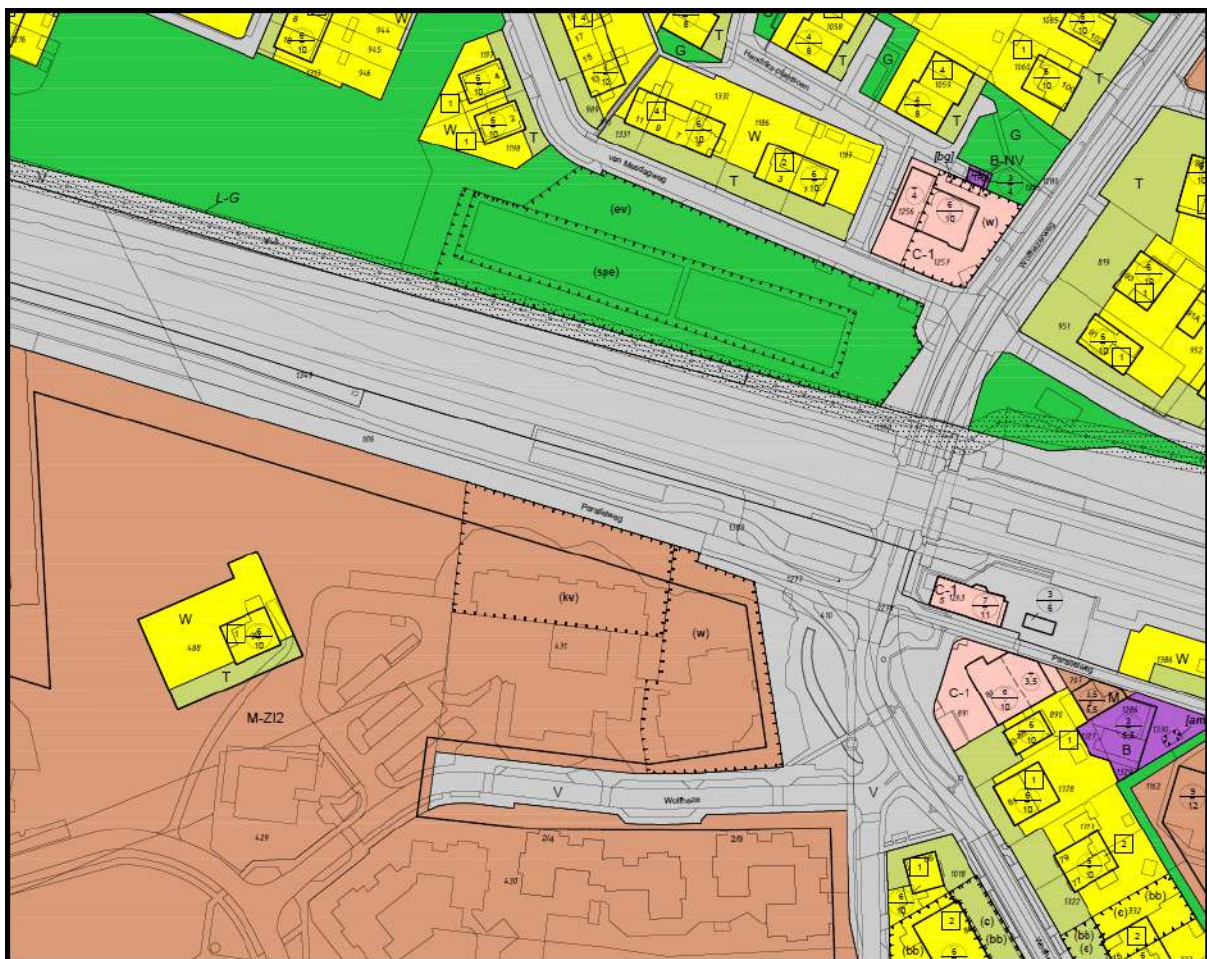
Het plangebied wordt als volgt globaal begrensd: In het zuiden door de Parallelweg en de gebouwen van Pro Persona langs de Parallelweg. Het plangebied eindigt in het zuidwesten grofweg ter hoogte van Parallelweg 557 (de te bouwen brandweerkazerne) en in het noordwesten grofweg ter hoogte van de woonpercelen aan de Van Mesdagweg 2 en 4 (die percelen liggen echter zelf niet in het plangebied). De noordzijde wordt begrensd door de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg (tot aan de perceel van huisnummer 1 in het oosten) en het terrein tussen de Wolfhezerweg 94 en 100 en de percelen aan de Hendrik-plantsoen 1-4. In het oosten wordt het plangebied begrensd tot aan het perceel aan de Johannahoeveweg 3 en de Parallelweg 3 (die percelen liggen zelf niet in het

plangebied).

Het plangebied heeft betrekking op de kadastrale percelen Oosterbeek sectie A, nummers: 606, 872, 1263, 1277, 1278, 1295, 1349, 1389 en delen van de volgende kadastrale percelen: 410, 431, 432, 558, 948, 951, 1257, 1262, 1273, 1274, 1275, 1279, 1280, 1282, 1314, 1350, 1434 en 1550.

### 1.3 Geldend bestemmingsplan

Voorliggend plan herzielt (gedeeltelijk) het bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 25 oktober 2017. Het plangebied heeft daarin verschillende bestemmingen. De bestemming 'Centrum - 1' is opgenomen ter plaatse van het pand Parallelweg 5 (het voormalige stationsgebouw). Ook is hier een bouwvlak opgenomen. Het spoor, station en de aanliggende gronden die in eigendom zijn bij ProRail / Railinfratrust hebben de bestemming 'Verkeer - Spoorverkeer'. De Wolfhezerweg en de Parallelweg hebben de bestemming 'Verkeer'. De gronden die in eigendom zijn van Pro Persona hebben de bestemming 'Maatschappelijk - Zorginstelling 2'. Daarbinnen zijn ook wegen en parkeermogelijkheden ten behoeve van die bestemming toegestaan. Het park / de groenstrook ten noorden van het spoor heeft de bestemming 'Groen - Park' met deels de aanduidingen 'evenemententerrein' en 'speelterrein'. Daarnaast ligt ten noorden van het spoor een ondergrondse gasleiding. Die heeft de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Hierna staat de verbeelding van het voorheen geldende bestemmingsplan afgebeeld.



Afbeelding: bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'

In het nieuwe bestemmingsplan blijft een aantal bestemmingen gelijk. In de huidige bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Spoorverkeer' zijn tunnels (ook voor wegverkeer) en keermuren daarvoor toegestaan. Maar mede omdat de tunnel / wegverlegging deels is voorzien in de bestemming 'Groen-Park' aan de noordzijde van het spoor en de wegomlegging van de Parallelweg in het zuiden ervoor zorgt dat de weg op de maatschappelijke bestemming van Pro Persona komt te liggen is een bestemmingsplanwijziging nodig. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daar in en zorgt ervoor dat de onderdoorgang en de verlegging van de Parallelweg naar het zuiden mogelijk worden gemaakt. Dit houdt in dat de genoemde gebieden nu een (spoor-)verkeerbestemming krijgen. De overige gebieden houden dezelfde bestemming.

In de huidige maatschappelijk bestemming van Pro Persona zijn ook wegen toegestaan. Dus een weg zou al aangelegd kunnen worden op de plek waar de verlegde Parallelweg is voorzien. Maar omdat in die maatschappelijke bestemmingen in principe alleen wegen ten dienste van die bestemming zijn toegestaan is de het de vraag of een nieuwe weg, die alleen voor verkeer van het dorp bedoeld is, wel toegestaan is in deze bestemming. Zekerheidshalve en om discussie te voorkomen krijgt die nieuwe weg dan ook nu een verkeerbestemming.

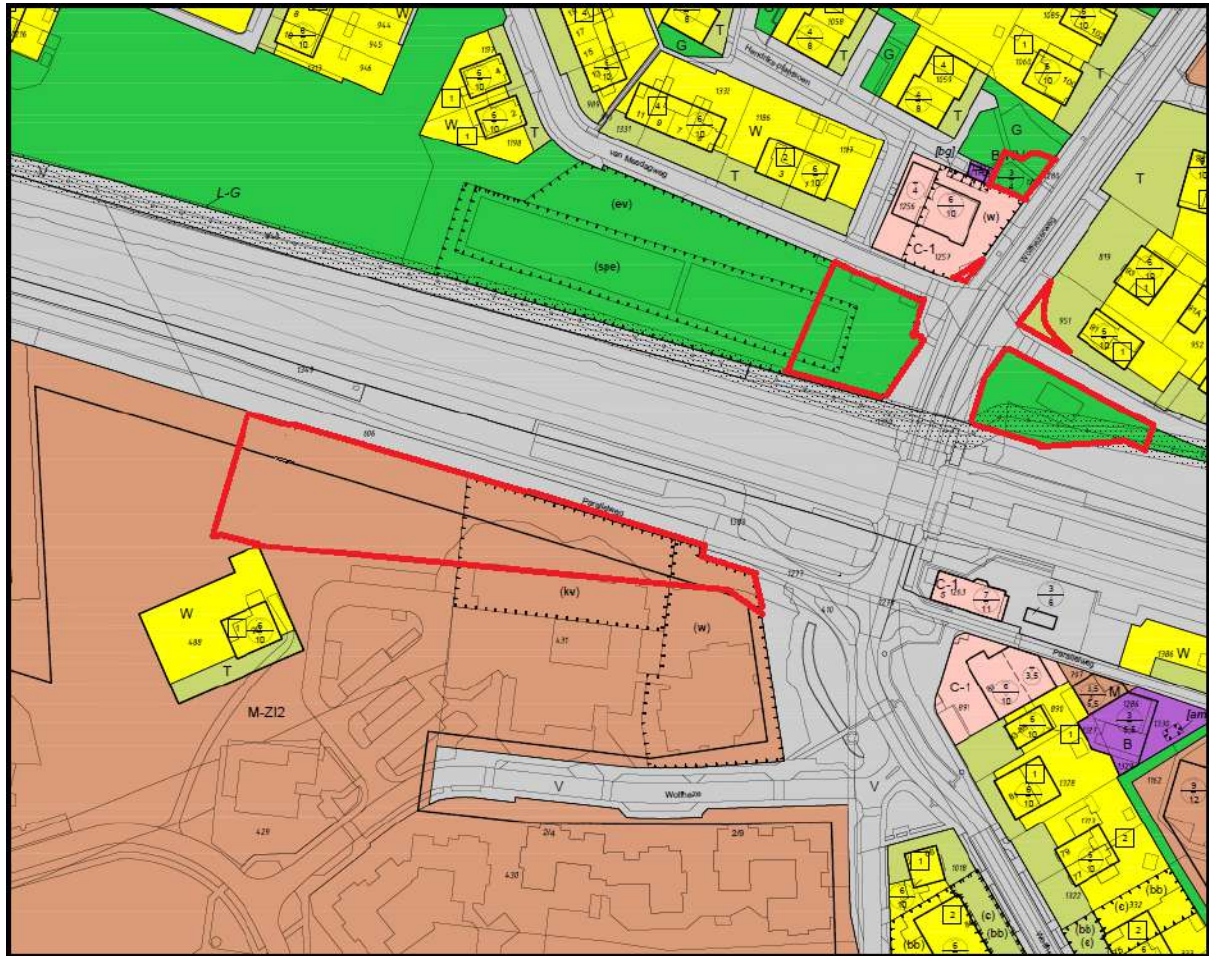
#### **1.4 Nieuw bestemmingsplan**

In het voorliggende bestemmingsplan heeft het pand aan de Parallelweg 5 (het voormalige stationsgebouw) wederom de bestemming 'Centrum - 1' gekregen. Ook is hier een hetzelfde bouwvlak opgenomen met bijbehorende maatvoeringsaanduidingen. Het spoor, station en de aanliggende gronden die in eigendom zijn bij ProRail / Railinfratrust hebben net zoals in de huidige situatie de bestemming 'Verkeer - Spoorverkeer'. De Wolfhezerweg en de Parallelweg hebben weer de bestemming 'Verkeer' gekregen. De te verleggen Parallelweg in het zuiden heeft nu ook de bestemming 'Verkeer' gekregen. Het park / de groenstrook ten noorden van het spoor heeft opnieuw de bestemming 'Groen - Park' met deels de aanduidingen 'evenemententerrein' en 'speelsterrein' gekregen, zij het dat die allen iets kleiner zijn geworden aan de oostzijde. Daar heeft dat deel van de voor de tunnel iets te verleggen Wolfhezerweg de bestemming de bestemming 'Verkeer' gekregen.

In de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Spoorverkeer' zijn ook nu weer, net als in het vorige bestemmingsplan, wegen, tunnels, keermuren en liften toegestaan.

De bestaande en ten noorden van het spoor gelegen en straks deels te verleggen ondergrondse gasleiding heeft wederom de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' gekregen.





Afbeelding: globale verschillen / locaties die doorgevoerd zijn ten opzichte van het bestemmingsplan 'Wolfheze 2017' (rode gebieden hebben nu een verkeerbepemming gekregen)

## 1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. Op de verbeelding zijn de onderscheiden bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. De verbeelding en de regels vormen samen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het plangebied en de historie. Hierin wordt de ruimtelijke karakteristiek van het plangebied besproken. Tevens wordt ingegaan op de huidige en nieuwe situatie van het plangebied en de planologische afwegingen die hieraan ten grondslag liggen, waar in hoofdstuk 5 tevens op in wordt ingegaan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. In hoofdstuk 4 komt de haalbaarheid van het plan aan de orde. Vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten, waaronder milieu en archeologie, wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom het voorliggend bestemmingplan kan worden uitgevoerd. In hoofdstuk 5 is de wijze van bestemmen aangegeven. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd juridisch wordt geregeld. Verder wordt er beschreven hoe de verbeelding en de regels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de regels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd. In dit hoofdstuk worden ook alle bestemmingen uitgelegd en wat daar in hoofdlijnen is toegestaan. In het laatste hoofdstuk,



hoofdstuk 6, van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de procedures, die voorliggend bestemmingsplan doorloopt.

## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Inleiding

Hierna wordt in hoofdstuk 2.2 een beschrijving van de bestaande gegeven. Bij hoofdstuk 2.3 wordt de toekomstige situatie beschreven.

### 2.2 Bestaande situatie

Door het dorp Wolfheze loopt de spoorlijn Utrecht-Arnhem. In Wolfheze ligt ter hoogte van de kruising van de Wolfhezerweg en de Parallelweg het station Wolfheze. Het station is gelegen ten oosten van de spoorwegovergang van de Wolfhezerweg. Op dit station halteren de 'sprinters'. In Wolfheze gaat het spoor nabij het station over van twee spoorlijnen naar drie spoorlijnen. Het station heeft in het zuiden een perron en een middenperron. Het voormalige stationsgebouw aan de Parallelweg 5 is niet meer al zodanig in gebruik. Hier is nu een dorpswinkel gevestigd met een horecafaciliteit (snackbar). Directe ten oosten van dit gebouw zijn fietsenstallingen gevestigd. Onder het spoor ligt een tunnel voor voetgangers. Het middenperron is vanuit die tunnel (uitsluitend) met trappen bereikbaar.

De, grofweg, noord-zuid gelegen Wolfhezerweg is een belangrijke ontsluitingsweg van Wolfheze. Deze kruist het spoor op het maaiveld met overwegbomen. De Wolfhezerweg verbindt, omdat het de enige oversteek van het spoor bevat in Wolfheze, het zuidelijke deel van Wolfheze met het noordelijke deel. Nabij de spoorwegovergang sluit in het zuidwesten de Parallelweg aan op de Wolfhezerweg. Hier is ook een parkeerstrook aanwezig. Ten zuiden van de Parallelweg ligt het terrein van de zorginstelling Pro Persona. Aan de noordzijde van spoor en ten westen van de Wolfhezerweg ligt een groenstrook met enkele bomen en een speelterrein. Net voorbij deze groenstrook sluiten de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg aan op de Wolfhezerweg. Hierna staan diverse luchtfoto's van de bestaande situatie weergegeven.



*Afbeelding: luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het noorden), station Wolfheze en huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)*



*Afbeelding: luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het westen). Onderaan het station Wolfheze en de huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg. Links de parallelweg langs het spoor en rechts de Van Mesdagweg nabij het spoor (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)*



*Afbeelding: luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het zuiden). Links station Wolfheze en huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg. Boven langs het spoor de huidige parkeerplaatsen en de Parallelweg. (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)*



*Afbeelding: luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het oosten). Bovenaan het station Wolfheze en huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg. Rechts langs het spoor de parallelweg en de huidige parkeerplaatsen. Helemaal rechts de gebouwen en het terrein van Pro Persona. (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)*

### 2.3 Toekomstige situatie

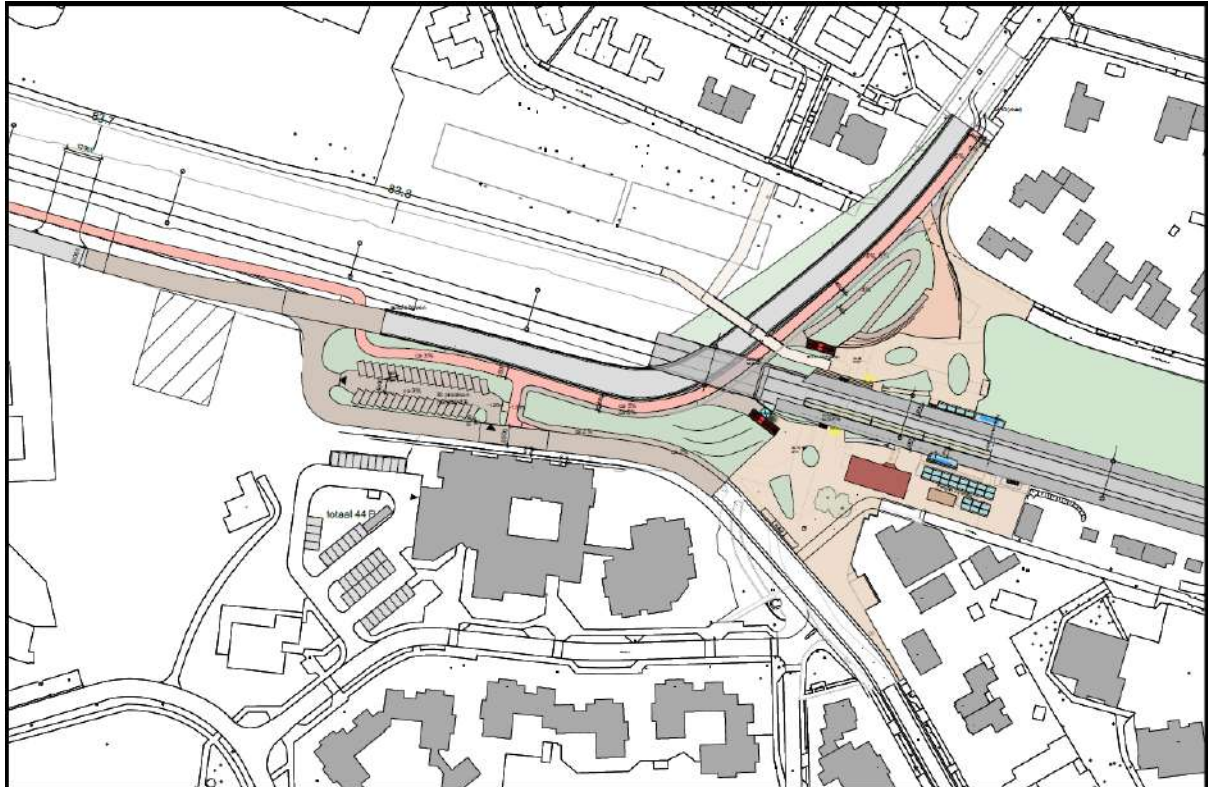
Het voornemen bestaat om een onderdoorgang te maken onder het spoor ter plaatse van de huidige overgang van de Wolfhezerweg te Wolfheze. Met de aanleg van deze onderdoorgang verdwijnt de laatste grote Gelderse overweg op het traject Schiphol/Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Nijmegen/Duitsland. Het zorgt ervoor dat er voor de weggebruikers en het treinverkeer een veiligere situatie ontstaat en de barrière van de overweg verdwijnt.

Door de beoogde tunnel worden Wolfheze-Noord en -Zuid beter met elkaar verbonden, omdat er geen wachttijden meer zijn voor de spoorbomen. Met de extra treinen die in de toekomst op het traject verwacht worden, zouden de wachttijden bij het behouden van de spoorwegovergang alleen maar toenemen. De onderdoorgang bestaat uit twee rijstroken (één voor de beide richtingen) en één fietsstrook aan de zuidoostzijde van het tracé. Daarnaast is een kleinschalige loopbrug voorzien aan de noordzijde van het spoortracé van Wolfheze-Noord richting het stationsgebied.

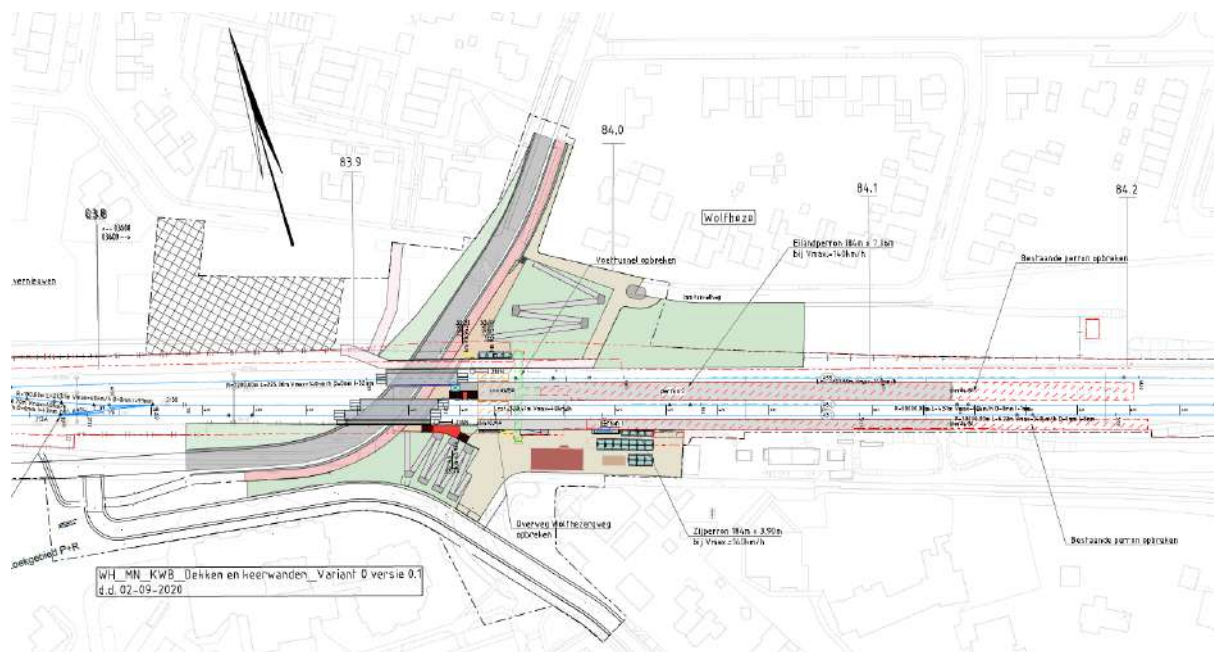
Bij de realisatie van de spooronderdoorgang wordt ook de toegankelijkheid van de perrons aangepakt, zodat het station straks ook voor mindervaliden goed bereikbaar is. Ook het spoor zelf wordt aangepast. Het meest noordelijke spoor en alle wissels verdwijnen. Daardoor staan de huizen in Wolfheze-Noord straks verder van het spoor af. Door het verdwijnen van de spoorwegovergang en het weghalen van wissels kunnen er in de toekomst meer en snellere treinen rijden. Ook de internationale treinen (ICE) van en naar Duitsland profiteren hiervan. De nieuwe inrichting van het spoor zorgt er eveneens voor dat de perrons nieuw worden aangelegd.

De beoogde spooronderdoorgang vraagt om een nauwkeurige aansluiting op de reeds aanwezige infrastructuur. De gebiedsontsluitingswegen Parallelweg en Wolfhezerweg-noord zijn de primaire wegen. De Wolfhezerweg-noord wordt gedeeltelijk in westelijke richting verlegd, waardoor een deel van het aanwezige park zal verdwijnen. De hier aanwezige ondergrondse gasleiding zal als onderdeel van de ontwikkeling verlegd worden. De Wolfhezerweg-noord gaat onder het spoor door en sluit aan op de Parallelweg. Het stukje Parallelweg direct ten noorden van zorginstelling Pro Persona zal daarbij eveneens heringericht en verlegd worden. De weg komt iets zuidelijker te liggen en zal door middel van een T-splitsing straks aansluiten op de route richting de spooronderdoorgang. De route naar de Wolfhezerweg-zuid blijft aanwezig, maar zal dusdanig vormgegeven worden dat sluipverkeer niet aangemoedigd wordt. Verder ontstaat er meer ruimte om een aantrekkelijk stations-/centrumplein te realiseren en het dorpshart van Wolfheze te versterken.

Eventuele nieuwe plannen van Pro Persona voor haar eigen terrein worden niet gehinderd door de ondertunneling en verlegging van de Parallelweg. Sterker nog, het biedt wellicht kansen om het terrein in de toekomst mogelijk ook richting de Parallelweg te ontsluiten. De navolgende afbeeldingen tonen een impressie van de beoogde situatie van de spooronderdoorgang en verlegging van de Parallelweg.



Afbeelding: concept-ontwerpplan spooronderdoorgang, januari 2022 (bron: Movares)



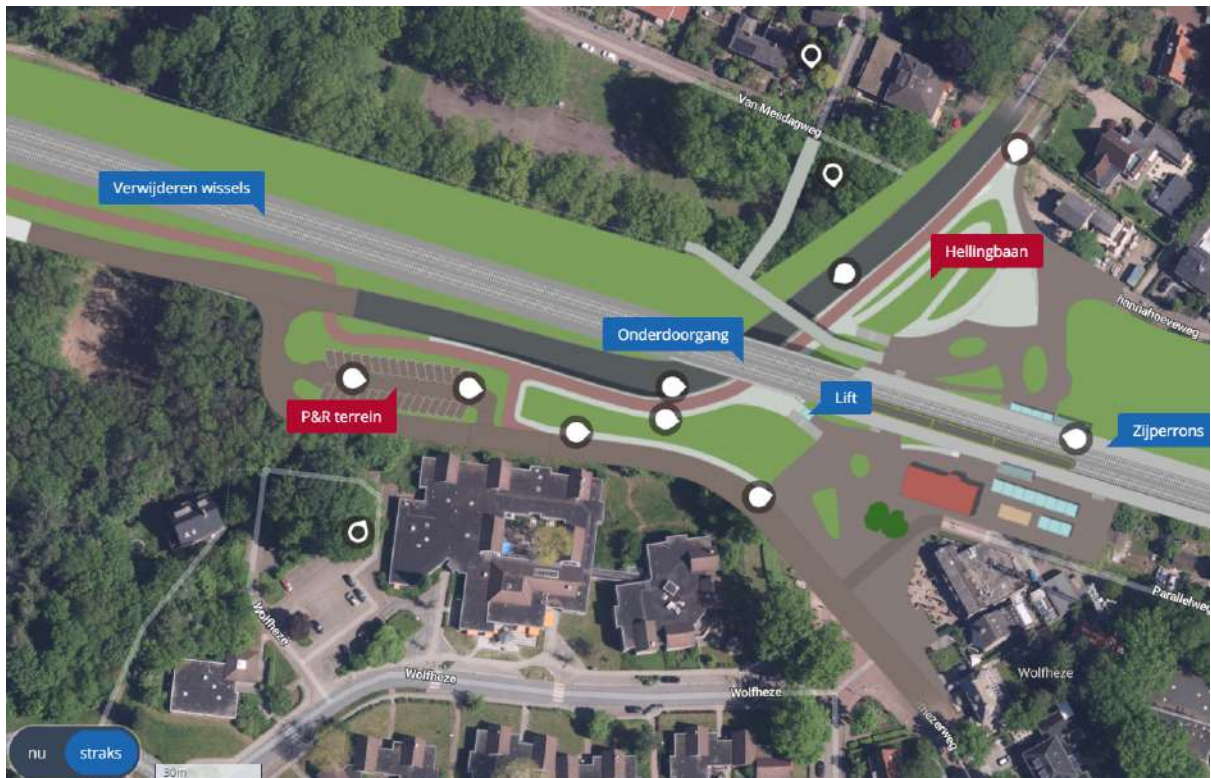
Afbeelding: concept-ontwerpplan sporen en perrons, september 2020 (bron: Movares)



Afbeelding: concept-ontwerpplan 3D volgelvlucht, april 2021 (kijkrichting naar het oosten). Rechts de Wolfhezerweg. Bovenin het station en links de spooronderdoorgang en daarna de Wolfhezerweg en Johannahoeveweg. (bron: Movares)



Afbeelding: luchtfoto bestaande toestand met bestaande functies en gebruik (bron: Movares)



Afbeelding: luchtfoto met daarover concept-ontwerp nieuwe inrichting plangebied (april 2022) met nieuwe functies en gebruik (bron: Movares)



Afbeelding: 3D vogelvluchtvisualisatie (ingezoomd) concept-ontwerp spooronderdoorgang, april 2022 (kijkrichting naar het zuiden) (bron: Movares)





Afbeelding: 3D vogelvluchtvisualisatie (uitgezoomd) concept-ontwerp spooronderdoorgang, april 2022 (kijkrichting naar het zuiden) (bron: Movares)

## Hoofdstuk 3 *Beleid*

### 3.1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk wordt een weergave van het relevante beleid op rijks-, provinciaal -, regionaal en gemeentelijk niveau gegeven. Aangegeven wordt hoe het plan zich verhoudt tot de diverse beleidskaders.

### 3.2 *Rijksbeleid*

#### 3.2.1 *De Nationale Omgevingsvisie*

De NOVI Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving met ambities. In deze NOVI worden de nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortvloeiende opgaven beschreven.

Er worden vier prioriteiten voor Nederland geformuleerd:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren en afwegen van de verschillende belangen en opgaven;

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Er wordt weer gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van ruimte.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: er moet altijd gekeken worden naar de context van het gebied. Keuzes in verschillende gebieden kunnen daarom verschillen.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

#### *Toetsing*

Het Rijk zet in de NOVI onder andere in op de energietransitie, duurzaam groeipotentieel, en sterke en gezonde steden. Het maken combinaties van functies en identiteit speelt daarbij onder meer een rol. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid en veiligheid van Wolfheze ter plaatse van het spoor toeneemt. Ook zorgt de ontwikkeling voor toenemende mogelijkheden voor de spoorweg zelf. Zo wordt de kern Wolfheze veiliger en wordt tevens een bijdrage geleverd aan het goed functioneren van het Nederlandse spoorwegennet. Dit plan is daarom in lijn met de NOVI.

### 3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij het NNN en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van het NNN is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in juridisch-planologische procedures te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

#### *Toetsing*

Het voorgenomen plan raakt geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het bepaalde in het Barro. Wel levert dit plan een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid en het functioneren van het Nederlandse spoorwegennet.

### 3.2.3 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

#### *Toetsing*

Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:448) blijkt dat de realisatie van een (verbindings)weg niet wordt aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarmee wordt geacht dat ook voor de aanleg van een onderdoorgang en bijbehorende infrastructurele ontwikkelingen geen toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen hoeft te worden.

#### *Conclusie*

Onderhavig plan is in lijn met het Rijksbeleid.

### 3.3 Provinciaal beleid

#### 3.3.1 Omgevingsvisie en -verordening Gelderland

Op 19 december 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland vastgesteld. Sinds 1 maart 2019 is deze Omgevingsvisie van kracht. De provincie heeft in de Omgevingsvisie een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal gesteld.

1. Gezond en veilig. Dat = een gezonde leefomgeving, schone en frisse lucht, een schoon milieu, een niet vervuilde bodem, voldoende schoon en veilig (drink)water, bescherming van onze flora en fauna. Dat = voorbereid zijn op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen. En, dat = aandacht hebben voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid.
2. Schoon en welvarend. Dat = een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat, goed bereikbaar en met een goed functionerende arbeidsmarkt en dito kennis- en onderwijsinstellingen. Maar dat = ook: het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen. En: het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie.

Onderdeel van de Omgevingsvisie zijn diverse thematische visieschetsen met de volgende thema's:

1. Energietransitie: van fossiel naar duurzaam.
2. Klimaatadaptie: omgaan met veranderend weer.
3. Circulaire economie: sluiten van kringlopen.
4. Biodiversiteit: werken met de natuur.
5. Bereikbaarheid: duurzaam verbonden.
6. Vestigingsklimaat: een krachtige, duurzame topregio.
7. Woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam.

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

De Omgevingsverordening (laatste inwerking getreden versie is van februari 2022) richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

#### Toetsing

Raadpleging van de digitale kaarten van de Omgevingsvisie en -verordening Gelderland heeft uitgewezen dat het plangebied in zijn geheel binnen een intrekgebied ligt. In een bestemmingsplan krijgen intrekgebieden geen bestemming die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maakt. Onderhavig plan voldoet hieraan en vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

Daarnaast ligt het plangebied in het Nationaal Landschap, maar buiten de Groene ontwikkelingszone en het Geldersch natuurnetwerk. Ontwikkelingen zijn enkel mogelijk wanneer de kernkwaliteiten niet worden aangetast. In voorliggende situatie maakt het plangebied reeds onderdeel uit van de

bebouwde kom van Wolfheze en is het reeds ingericht ten behoeve van stedelijke functies en voorzieningen. In de beoogde situatie zal dit ongewijzigd blijven. Dat geldt ook voor het karakter van het plangebied. Van aantasting van aanwezige kernkwaliteiten van het nationaal landschap is om die reden geen sprake.

Het gebied ligt volgens de Kernkwaliteiten Nationale Landschappen in het gebied 'De Veluwe' en daarbinnen in het deelgebied 'Renkumse en Heelsumse beekdal'. De kernkwaliteiten van dat deelgebied zijn als volgt beschreven:

- Breed open beekdal met een afwisseling van vochtige graslanden, en landbouw
- Aan de kop van de beek loofbos, overgaand in een breed beekdal
- Contrast open beekdal en gesloten randen.

Al de hiervoor genoemde waarden en kenmerken zijn niet aanwezig op de locatie. De locatie (Wolfheze) ligt op een zanderige stuwwal (heuvel) tussen de twee beekdalen in en de locatie ligt dus niet in of nabij de betreffende beekdalen. Sterker nog de betreffende beekdalen liggen geheel buiten (ten westen en oosten van) het deelgebied 'Renkumse en Heelsumse beekdal'. Het lijkt er op dat het de toekenning van het deelgebied 'Renkumse en Heelsumse beekdal' niet juist is voor het gebied waarin Wolfheze ligt.

Van aantasting van aanwezige kernkwaliteiten van het nationaal landschap is om die reden(en) eveneens geen sprake.

### *Conclusie*

Voorliggend plan is in lijn met het provinciaal beleid.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### *3.4.1 Omgevingsvisie Renkum 2040*

Op 29 september 2021 is de ontwerp-'Omgevingsvisie Renkum 2040' ter inzage gelegd. Op 26 januari 2022 is de omgevingsvisie vastgesteld.

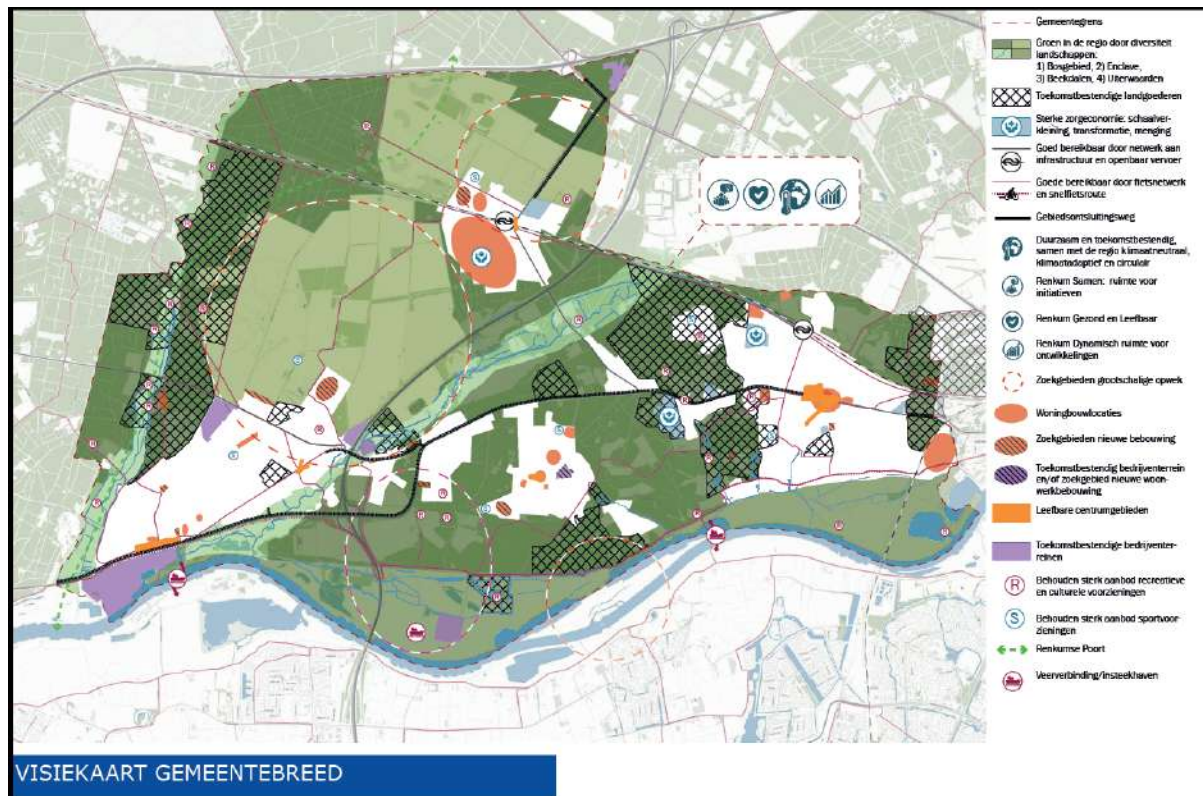
De omgevingsvisie heeft betrekking op het hele grondgebied van de gemeente Renkum, dus op alle zes de dorpen en het buitengebied.

De omgevingsvisie biedt een vooruitblik op de leefomgeving tot het jaar 2040. Het is een langetermijnvisie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Het biedt een stip aan de horizon voor de ambities en doelstellingen met als doelstelling te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

De visie is opgesteld vanuit een integraal perspectief. Dat wil zeggen dat het niet alleen gaat om ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen. Sociale ontwikkelingen en karakteristieken hebben, evenals economische ontwikkelingen namelijk invloed op de invulling van de leefomgeving. Alles wat je ziet, voelt en ruikt komt terug in deze visie. We verstaan hieronder het geheel van onder andere ruimte, water, bodem, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur, sociale cohesie, sociaal domein en cultureel erfgoed. Deze onderdelen zijn in samenhang bekeken en vertaald naar de leefomgeving en de toekomst. Bijna alle aspecten in de gemeente Renkum zijn immers met elkaar verbonden.

Met het opstellen van de omgevingsvisie geeft de gemeente richting en worden de inwoners,

ondernemers en maatschappelijke organisaties geïnspireerd en gemotiveerd om een bijdrage te leveren aan de uitvoering van de visie. Met elkaar bereidt de gemeente zich voor op de toekomst van onze gemeente. De omgevingsvisie wordt een dynamisch document die periodiek aangepast wordt om de relevantie ervan ook op lange termijn te behouden. Ontwikkelingen gaan zo snel dat er over sommige onderwerpen nu niet voldoende kennis is of sommige ontwikkelingen nu nog niet (volledig) te voorzien zijn.

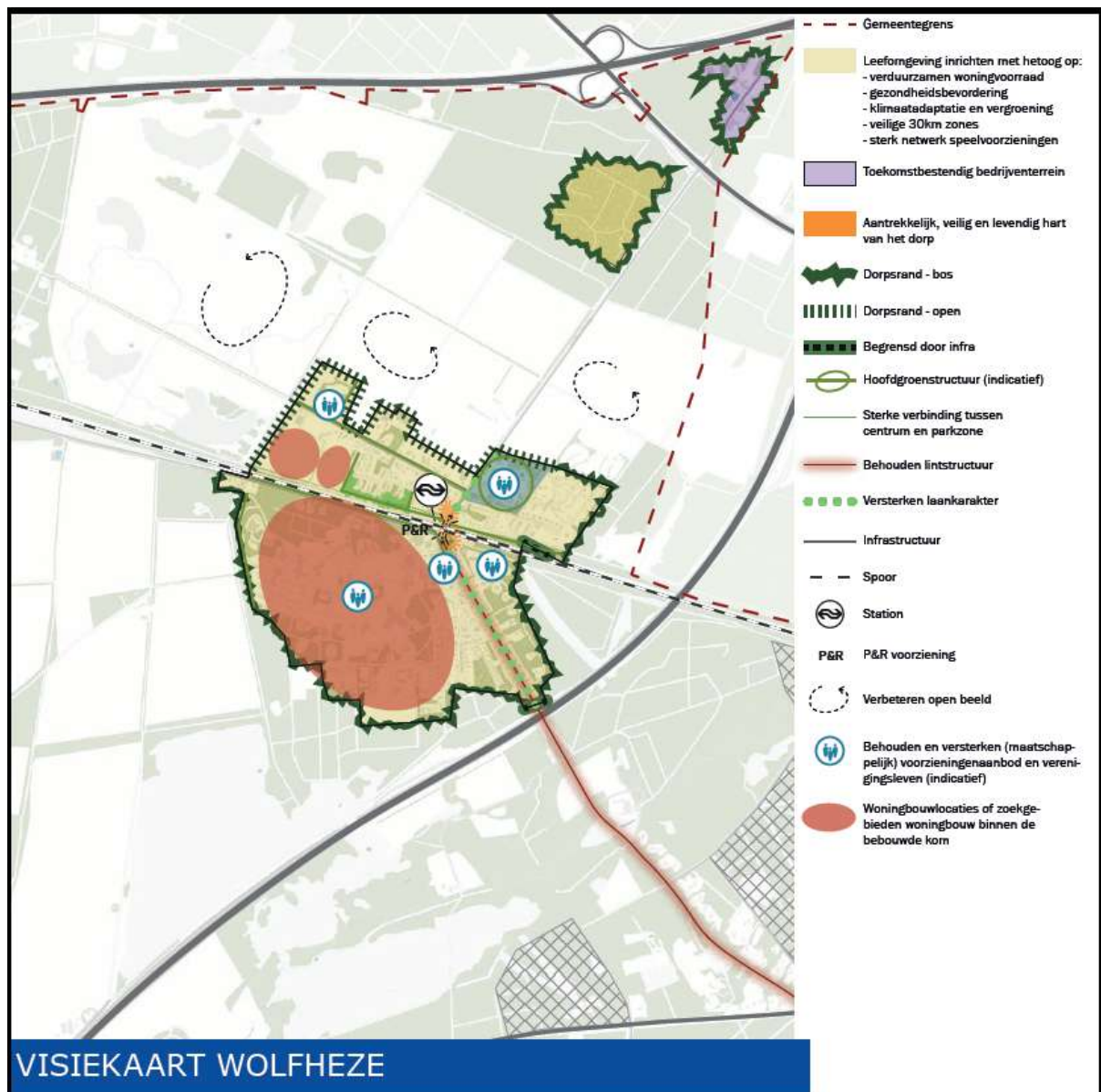


Afbeelding: visiekaart 'Omgevingsvisie Renkum 2040'

### Toetsing

In de 'Omgevingsvisie Renkum 2040' is over het dorp Wolfheze en de spooronderdoorgang in het kort wat beschreven in Hoofdstuk 4,7 'Uitgelicht, de dorpen van Renkum'. Hier is over de spooronderdoorgang het volgende vermeld:

*'We zorgen samen met ProRail en de provincie voor een verkeerstunnel onder het spoor zodat er een veiligere situatie ontstaat. Dit laten we gepaard gaan met een impuls van de ruimtelijke kwaliteit, de levendigheid en de toeristisch-recreatieve waarde. Streefbeeld is een vrijliggend centrumplein gericht op verblijfskwaliteit en groen met daaromheen ruimte voor diverse sociaaleconomische voorzieningen en kleinschalige dienstverlening en vrij van sluipverkeer. Het dorpshart krijgt een sterkere verbinding met de parkzone ten noorden van het spoor. Hier bieden we naast groen, spelen en ruimte voor evenementen ook ruimte voor een P&R voorziening. Samen met het al gerealiseerde toeristisch overstappunt en het versterken van (recreatieve) fietsverbindingen naar omliggende dorpen maken we het dorpshart en het station zo beter bereikbaar. Daarmee rechtvaardigen we het bestaansrecht van het station en stimuleren we een schone gezonde mobiliteit. Een sterk dorpshart en een toekomstbestendig station zijn ten slotte van belang voor Wolfheze als toeristisch recreatieve spil van de Veluwe en voor de verbinding onze gemeente en de regio met sportcentrum Papendal.'*



Afbeelding: visiekaart Wolfheze uit 'Omgevingsvisie Renkum 2040'

### Conclusie

De ontwikkeling van de spooronderdoorgang past in en sluit aan bij de 'Omgevingsvisie Renkum 2040'.

### 3.4.2 Groenstructuurplan 2017-2027

De gemeente heeft haar ambitie en beleid ten aanzien van groenstructuren voor de komende 10 jaar beschreven het groenstructuurplan. De focus van dit plan ligt op de bebouwde kommen en dorpsrand van de zes dorpen en de belangrijkste verbindingswegen. Daarnaast geeft het groenstructuurplan aan welke particuliere groengebieden van betekenis zijn voor de groenstructuur. Gemeentelijke bosgebieden en het overige buitengebied vallen buiten het kader van dit plan.

De hoofddoelstelling van het groenbeleid is het in stand houden, verbeteren en nieuw ontwikkelen van groenvoorzieningen die bijdragen aan een veelzijdige, gevarieerde, gezonde en prettige leefomgeving voor mens, dier en plant". Het groenstructuurplan vertaalt dit naar de volgende doelen:

8. Vastleggen van bestaande, te versterken en nieuw te ontwikkelen groenstructuren.
9. Richtlijnen bieden bij ruimtelijke claims, afstoten en verkoop van het openbaar groen.
10. Functioneren als toetsingsinstrument voor de Bomenverordening.
11. Mede richting geven aan aanleg, beheer en onderhoud.

Het uiteindelijke wensbeeld is weergegeven in de groenstructuurkaarten bestaande uit zes dorpskaarten en één kaart met de verbindingswegen in het buitengebied. De komende planperiode zal worden gewerkt aan het in stand houden, versterken en ontwikkelen van deze groenstructuur.

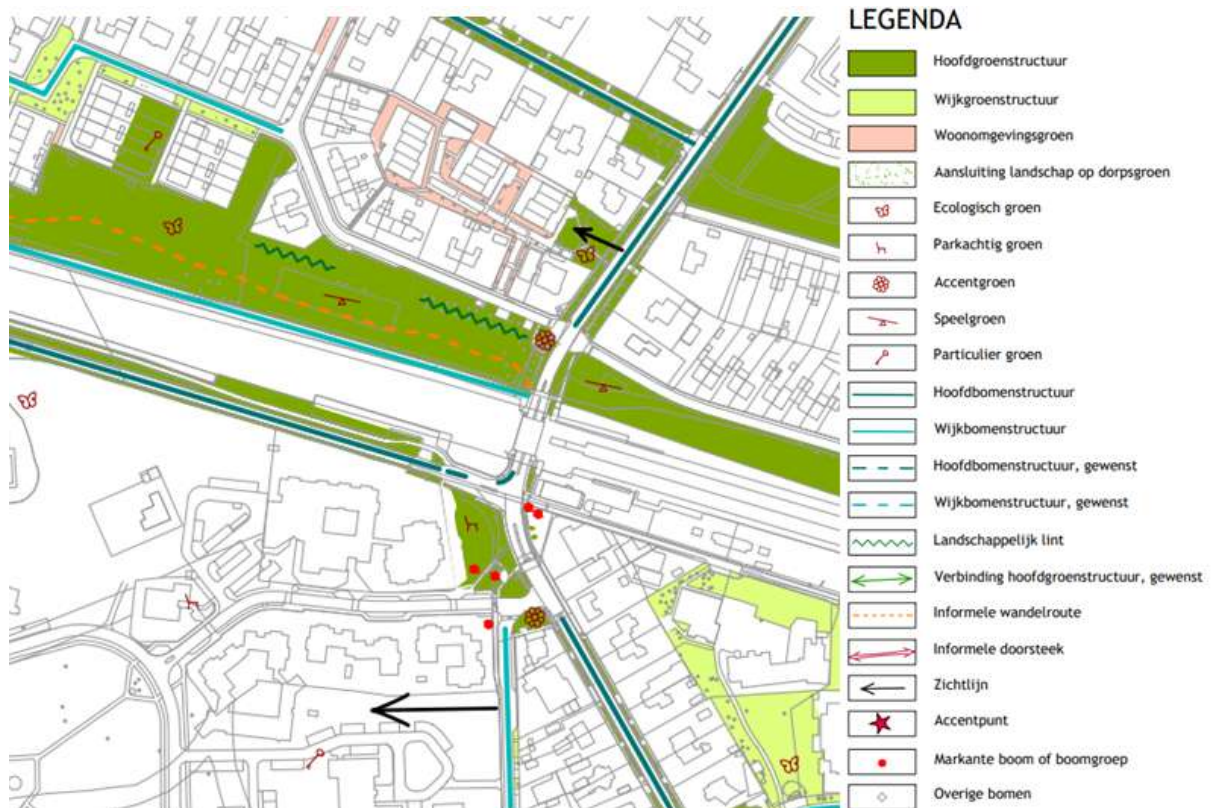
Eén van de acties die in het plan is beschreven is het positief bestemmen van de groenstructuur met bijbehorende regels in het bestemmingsplan voor behoud en bescherming. Mogelijkheid zou kunnen zijn om de gehele groenstructuur in principe als 'groen' te bestemmen en dan door middel van een aanduiding onderscheid te maken in de 'zwaarte' van bescherming. Als voorbeeld kunnen wegbermen met waardevolle bomen worden beschermd met een lichte beschermingsgraad of kan bescherming via het bestemmingsplan geheel achterwege blijven omdat deze gronden vaak meerdere functies hebben en waardevolle bomen al via de Bomenverordening worden beschermd.

In gevallen waar de groenstructuren langs verbindingswegen onderdeel uit maken van een bos- of natuurgebied worden deze expliciet als zodanig bestemd. In geval deze in wegbermen langs agrarisch gebied zijn gelegen krijgen deze structuren geen specifieke bestemming maar is de bescherming van deze structuren via de Bomenverordening gewaarborgd.

### *Toetsing*

In het plangebied bevindt zich een deel van de hoofdgroenstructuur van Wolfheze (zie afbeelding). In het Groenstructuurplan wordt aangegeven dat wanneer aantasting van deze structuur onvermijdelijk is, een voorstel voor compensatie wordt gedaan. Binnen voorliggende ontwikkeling is het onvermijdelijk dat een aantal bomen binnen deze hoofdgroenstructuur verwijderd moeten worden. Ter compensatie van de kap van deze bomen worden er elders in het plangebied diverse nieuwe bomen aangeplant, zodat het groene karakter van het plangebied zo veel mogelijk gewaarborgd blijft en de ambities uit het groenstructuurplan zo veel mogelijk kunnen worden gerealiseerd. Het nieuwe centrumplein vormt een locatie waar nieuwe planten geplant worden.





Afbeelding: Uitsnede Groenstructuurplan 2017-2027 ter hoogte van het plangebied

**Conclusie**

Met inachtneming van het terug planten van extra bomen ter compensatie van de te kappen bomen is de ontwikkeling in lijn met het groenstructuurplan.

## Hoofdstuk 4    *Uitvoerbaarheid*

### 4.1    *Inleiding*

In het kader van het bestemmingsplan dient de uitvoerbaarheid van het plan te worden aangetoond ten aanzien van verschillende sectorale aspecten, zoals bodem, lucht, geluid, water en archeologie en cultuurhistorie.

Hierna wordt het plan beoordeeld op al deze aspecten.

### 4.2    *Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)*

Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.-plicht voor besluiten. Een plan is plan-m.e.r.-plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.-plichtige activiteiten.

#### *Toetsing*

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een spoorwegonderdoorgang en het verleggen van een aantal wegen in Wolfheze. Het plan kan worden gekwalificeerd als een activiteit als bedoeld in categorie D.1.2, en/of categorie D.11.2 in de bijlage van het Besluit m.e.r., namelijk 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg ' en/of 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De drempelwaarden van deze activiteiten zijn als volgt geformuleerd;

#### D.1.2:

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracé lengte van 5 kilometer of meer.

#### D.11.2:

“in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.”

Het totale plangebied van dit plan blijft ruim onder de indicatieve drempelwaarden. Daarom kan in eerste instantie met een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden volstaan. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt beoordeeld of de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hierbij moet in het bijzonder worden nagegaan of er sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Daarbij dient te worden ingegaan op de volgende onderdelen:

- a. de kenmerken van het project;
- b. de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- c. de kenmerken van het potentiële effect.

### *Conclusie*

Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de meeste milieuaspecten geldt dat er geen effect optreedt. Uitsluitend voor wat betreft natuur (soortenbescherming) en geluid zijn er mogelijk (tijdelijk) negatieve milieueffecten, maar die zijn niet als een belangrijk negatief milieueffect te kwalificeren. Het volgen van een m.e.r.- (beoordelings-) procedure is daarom niet nodig. Het college van burgemeester en wethouders van Renkum heeft op basis hiervan (en de vormvrije m.e.r.-beoordeling) op 14 december 2021 besloten (m.e.r.-beoordelingsbesluit) dat geen milieueffectrapportage nodig is.

### **4.3 Bodem**

In het kader van de planologische procedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk.

### *Toetsing*

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is voorzien in een Conditionerend onderzoek bodem, verhardingen en asbest. Op basis van dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Ter plaatse van boring A06 en W40 (en de sterk verontreinigde spots met zink uit het NO (Movares 2007) is op basis van de aangetoonde sterke verontreinigingen met respectievelijk PAK en koper, lood en zink een melding ingevolge de Wbb noodzakelijk. In beide gevallen is echter geen sprake van een formeel geval van ernstige bodemverontreiniging, maar moet wel in sterk verontreinigde grond gegraven worden.
- De onderzoekslocatie is geschikt voor de toekomstige functie (infrastructuur) en de geplande werkzaamheden brengen in milieuhygiënisch opzicht geen beperkingen met zich mee.
- Het asfalt van de onderzoekslocatie (m.u.v. het asfalt t.p.v. boring A01) is geschikt voor warm hergebruik. Het asfalt ter hoogte van boring A01 dient als teerhoudend te worden afgevoerd (ca. 95 ton).
- De wegfundering van de onderzoekslocatie geldt als toepasbare bouwstof (met uitzondering van de wegfundering ter hoogte van boring A08) en is geschikt voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof.

Vervolgonderzoek wordt voor de onderzoekslocatie niet noodzakelijk geacht.

### *Conclusie*

Met inachtneming van het voorgaande vormt het aspect bodem geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

## 4.4 Lucht

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub>. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

### Toetsing

Met de voorliggende ruimtelijke ontwikkeling wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan te vergroten. Infrastructuur is immers geen milieugevoelige functie. Tevens is de voorgenomen ontwikkeling niet gericht op het aantrekken van meer verkeer. Er wordt namelijk een herinrichting van een onveilig c.q. onwenselijk verkeersknooppunt mogelijk gemaakt door middel van een spooronderdoorgang met aanpassingen in het lokale wegennet. Het plan zal daarom niet betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit maakt dat een onderzoek luchtkwaliteit niet noodzakelijk is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de NSL-monitoringstool geraadpleegd om te controleren of er sprake is van (dreigende) grenswaardeoverschrijdingen. Uit deze raadpleging

blijkt dat er geen sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen.

### Conclusie

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

## 4.5 Geluid

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het kader van de te verlenen omgevingsvergunning moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

### Toetsing

Met voorliggend plan is sprake van de realisatie van een spooronderdoorgang met bijbehorende wijzigingen aan het direct omliggende wegennet. De Wolfhezerweg en Parallelweg worden verlegd en krijgen een maximum snelheid van 30 km/uur. Bij fysieke wijziging(en) aan (een) weg(en) schrijft de Wet geluidhinder voor dat akoestisch onderzoek moet plaatsvinden. Met een akoestisch onderzoek reconstructie is beoordeeld wat de wijziging van de weg voor effecten heeft op bestaande omliggende geluidgevoelige functies. Navolgend zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven:

- Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de Wolfhezerweg en Parallelweg er een overschrijding plaatsvindt van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB). De hoogste geluidbelasting bedraagt 55 dB. De gehanteerde maximale ontheffingswaarde (63 dB) wordt niet overschreden. De achtergevel en de zuidgevel van de meeste woningen is geluidsluw (een geluidbelasting gelijk aan/lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB).
- Gezien de overschrijdingen van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de heersende geluidsbelasting vanuit de huidige situatie berekend. Dit ter bepaling van een mogelijk significante toename van 2 dB of meer ten gevolge van de fysieke wijziging van de wegen. Daaruit volgt dat in de huidige situatie voor diverse woningen geldt dat reeds sprake is van een overschrijding van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB).
- Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten noorden van de spoorwegeronderdoorgang, en ten oosten van de Wolfhezerweg afneemt, terwijl de geluidbelasting waarneembaar (>1,5 dB) op de adressen Wolfheze 2, Wolfheze 20 en Wolfhezerweg 86 toeneemt. Er is enkel aan de Wolfheze 2 sprake van een overschrijding van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB). Omdat de onderzochte wegen straks een maximum snelheid van 30 km/uur krijgen, is sprake van niet-gezoneerde wegen. Een hogere waardenbesluit is om die reden niet mogelijk.
- Vanwege de overschrijding van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB) ter plaatse van het adres Wolfheze 2 heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening maatregelenonderzoek plaatsgevonden. Hieruit volgt dat maatregelen aan de bron en in de overdracht niet voldoende soelaas bieden, of onwenselijk zijn. Er dienen derhalve maatregelen bij de ontvanger te worden overwogen om de binnenwaarde van 33 dB en een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Dit dient in een bouwakoestisch onderzoek aangetoond te worden.
- De spooraanpassing past binnen het GPP (geluidproductieplafond) waardoor het treffen van maatregelen door de spoorbeheerder niet noodzakelijk is.
- Bij het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting is geconstateerd dat de geluidbelasting vanuit railverkeerslawaai maatgevend is.

- Om inzicht te kunnen krijgen in de eventueel benodigde gevelmaatregelen ter plaatse van Wolfheze 2 is het nodig om de gecumuleerde geluidbelasting te bepalen. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 65 dB. Om te voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB zou hier een karakteristieke geluidwering van de gevel van 32 dB vereist zijn.

Het onderzochte pand ter plaatse van het adres Wolfheze 2 waar sprake is van de overschrijding van de gehanteerde voorkeursgrenswaarde (48 dB) is op dit momenteel niet in gebruik als geluidgevoelige functie. Het pand is in de vorm ook niet geschikt om daartoe te worden ingericht. Om die reden is het niet noodzakelijk om akoestische maatregelen op dit punt te treffen.

### *Conclusie*

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

## **4.6 Milieuzonering**

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

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009)" als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'.

In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

### *Toetsing*

Met het voorliggende plan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal gevoelige functies ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan te vergroten. Infrastructuur is immers geen milieugevoelige functie en zorgt er dan ook niet voor dat omliggende bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast.

Wel wordt een spoorwegstation in het kader van bedrijven en milieuzonering gezien als een hinderveroorzakende functie (milieucategorie 3.2), waarvoor een maximale richtafstand geldt van 50 meter in gemengd gebied. Het betreft hier echter een bestaand spoorwegstation, waarbij geldt dat de perrons en de inrichting compacter worden ingericht door het wegvallen van het middenperron,

waarmee de afstand ten opzichte van omliggende hindergevoelige functies wordt vergroot.

### *Conclusie*

Met inachtneming van het voorgaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

## **4.7 Externe veiligheid**

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

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

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand/het invloedsgebied van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp.

### *Toetsing*

Met de voorgenomen ontwikkeling worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare functies mogelijk gemaakt in het kader van externe veiligheid. Daarnaast is er geen sprake van het mogelijk maken van nieuwe risicobronnen. Wel loopt aan de noordzijde van het plangebied een hogedrukaardgasleiding. Deze gasleiding zal als gevolg van de werkzaamheden deels verlegd moeten worden. De verlegging is beperkt te noemen en zal geen significante externe veiligheidseffecten veroorzaken. Het nieuwe tracé van de gasleiding zal worden voorzien van een dubbelbestemming.

### *Conclusie*

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## **4.8 Water**

### *Rijksbeleid*

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld.
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater.
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement.
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

### *Provinciaal beleid*

In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen met betrekking tot het aspect water. Het gaat onder meer om de onderwerpen Grond- en drinkwater (artikel 2.6 en artikel 3.3) en vaarwegen (hoofdstuk 4). Het plangebied en de wijde omgeving zijn aangewezen als 'intrekgebied' (reserveringsgebied voor potentiële, toekomstige waterwinning). In artikel 2.6.3 van de verordening is opgenomen dat in een intrekgebied geen bestemming mag worden opgenomen die het mogelijk maakt fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, te winnen.

### *Beleid Waterschap*

Vanaf 1 januari 2016 is het Waterbeheerprogramma van het Waterschap Vallei en Veluwe van kracht. Het is bewust neergezet als een programma en niet meer als een waterbeheerplan. De maatregelen zijn op hoofdlijnen uitgewerkt, het "hoe" volgt bij het jaarlijks vaststellen van de begroting.

De zorg voor de kerntaken "beschermen tegen overstroming", "schoon en voldoende oppervlaktewater" en "zuiveren van afvalwater" blijft voorop staan. Daarbij wil het waterschap wel meer toe naar een integrale benadering van de gezamenlijke opgave. Het waterschap wil haar ambities en doelen steeds sterker bereiken samen met de waterpartners. De ambities zijn:

- We beschermen ons gebied tegen overstromingen.
- We zorgen voor de juiste hoeveelheid water.
- We zorgen voor de goede oppervlaktewaterkwaliteit.
- Schoon en vuil water worden zo veel mogelijk gescheiden.



- We halen de hoogst mogelijke waarde uit water.
- We beheren afvalwaterketen en watersysteem als één geheel samen met onze partners.

Samen met gemeenten wil het waterschap schoon hemelwater en afvalwater zoveel mogelijk aan de bron scheiden. Dit om de negatieve effecten van extreme buien (lagere waterkwaliteit door overstorten) en droogte (lagere waterkwaliteit door geen watertoevoer, hittestress), als gevolg van klimaatverandering, te voorkomen. Hiertoe stelt het waterschap een beleidsplan op en voert dit uit.

Binnen de verantwoordelijkheden van de waterpartners voor grondwaterbeheer wil het waterschap de samenwerking initiëren en als grondwaterloket fungeren. De start betreft het vormen van een gezamenlijk grondwaterkennisteam.

Binnen de jaarcyclus wordt door het waterschap verantwoording afgelegd over de inhoudelijke doelen en resultaten. In de cyclus wordt een moment ingebouwd om op collegiale basis met de waterpartners de programmering voor het komende jaar af te stemmen.

### *Toetsing*

#### *Bestaande situatie*

In de huidige situatie is het plangebied grotendeels verhard en in gebruik als spoor, de bestaande voetgangerstunnel, omliggende infrastructuur (wegen, fietsenpaden en trottoirs), een parkeerplaats en groenstroken en perkjes. De maaiveldhoogte binnen het plangebied bedraagt circa NAP + 33,5 meter. Het freatisch grondwater bevindt zich op circa 17 meter beneden maaiveld. De bodem bestaat uit een antropogene zandlaag.

#### *Oppervlaktewater*

In het plangebied is momenteel geen oppervlaktewater aanwezig.

#### *Waterveiligheid*

In of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen primaire of regionale waterkeringen aanwezig. Als gevolg van de klimaatverandering nemen de overstromingsrisico's toe. Op de waterkaart zijn daarom zogenaamde dijkkringgebieden vastgelegd. Voorliggend plangebied ligt relatief hoog en is zodoende niet aangewezen als dijkkringgebied.

#### *Wateroverlast*

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen neemt het oppervlakte verhard in veel gevallen toe. Toch zal het toekomstige gebied moeten voldoen aan het watersysteem zoals dat tegenwoordig wordt voorgesteld waarin rekening is gehouden met klimaatverandering.

Een belangrijk principe is dat een deel van het afstromend hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en dus niet direct afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. Bij lozing op oppervlaktewater zal hiervan een melding gedaan moeten worden bij het waterschap. Het hemelwater zal, net zoals in de huidige situatie, via de natuurlijke weg in de bodem infiltreren.

### *Waterkwaliteit*

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die het hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal rioloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

### *Riolering*

De gemeente heeft een zorgplicht voor doelmatige verwerking en afvoer van hemelwater, afvalwater en grondwater. Er kan waar nodig gebruik worden gemaakt van de bestaande rioolstelsels

### *Beheer en onderhoud*

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Waterschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater. Het Waterschap is de beheerder van het totale watersysteem en van de waterkeringen. Het onderhoud van de waterkeringen en hoofdwatergangen is tevens de verantwoordelijkheid van het Waterschap. Het onderhoud van de overige watergangen ligt bij particulieren, de gemeente en andere instanties.

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke inzamelings- en transportstelsel ligt bij de gemeente tot aan het eindgemaal dat in beheer is van Waterschap Vallei en Veluwe. Het Waterschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

### *Conclusie*

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## **4.9 Archeologie en cultuurhistorie**

Bij elk ruimtelijk initiatief wordt een beschrijving gevraagd over de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden wordt omgegaan. Bij het maken van plannen kan rekening gehouden worden met elementen die er vroeger wel waren, maar nu niet meer. Een bijzonder onderdeel van cultuurhistorie is archeologie.

### *4.9.1 Archeologie*

Archeologie gaat over de verwachte cultuurhistorisch waarde in de bodem. In 1992 is op Malta het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlands parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Monumentenwet 1988.

Op basis van deze wet zijn mogelijke vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem

altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van waardevolle zaken. In het kader van de een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de Monumentenwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn zodat waar nodig die waarden veiliggesteld kunnen worden en/of het initiatief aangepast kan worden. Ook de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) uit 2007 is in dit kader van belang. De verantwoordelijkheid voor cultuurhistorische waarden ligt bij de gemeente.

#### *Toetsing*

Op basis van het geldende bestemmingsplan is geconstateerd dat het plangebied binnen een zone ligt met een lage archeologische verwachtingswaarde. In het geldende bestemmingsplan wordt gesteld dat gebieden met een lage verwachting geen bescherming behoeven en zodoende zijn vrijgegeven voor ontwikkeling. Daarom is voor deze ontwikkeling geen archeologisch onderzoek verricht.

#### *4.9.2 Cultuurhistorie*

Om de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afwezig van het belang van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Een verantwoorde verankering van de cultuurhistorie in structuurvisie, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages is gewenst. Het voornaamste doel is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken. De aandacht voor cultuurhistorie is ook wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 onder 2).

#### *Toetsing*

Op de locatie zijn geen erkende cultuurhistorische waarden aanwezig.

#### *Conclusie*

Met inachtneming van het voorgaande vormt het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

#### *4.10 Natuurwaarden*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

#### *Toetsing*

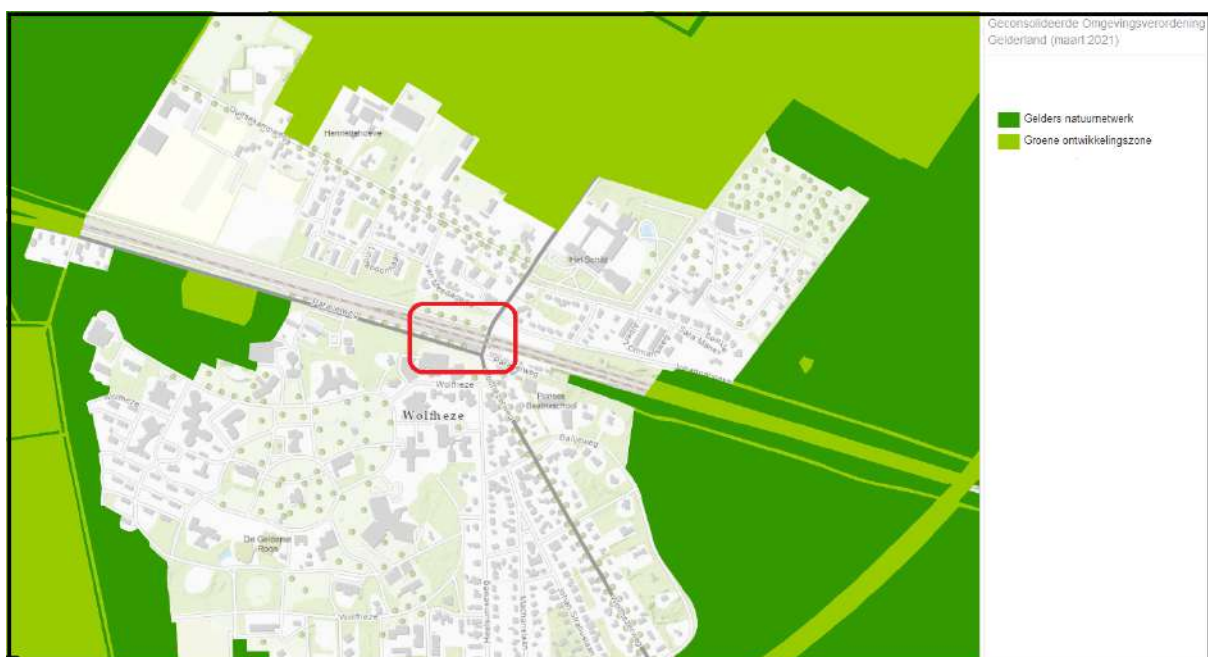
Ekoza heeft met een quick scan natuur onderzocht of er beschermde natuurwaarden, volgens de nu geldende natuurwet- en regelgeving aan- of afwezig zijn in het plangebied. Ook is nagegaan of de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, mogelijke negatieve effecten kan hebben op beschermde natuur buiten het plangebied. Navolgend worden de conclusies van de quick scan uiteengezet.

### Soortenbescherming

Uit de quick scan volgt dat de beoogde ontwikkeling mogelijk negatieve gevolgen heeft op de steenmarter, wezel, vleermuizen, zandhagedis en hazelworm. Daarom is nader onderzoek naar deze soorten verricht om te kunnen bepalen in hoeverre dat uitgesloten kan worden dat de aanwezige beschermde diersoorten negatieve effecten ondervinden door de voorgenomen ontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat er een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd dient te worden gezien de aanwezigheid van een zandhagedis. Tevens dienen mitigerende en compenserende maatregelen genomen te worden om negatieve effecten op soorten en individuen zoveel als mogelijk het voorkomen.

### Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op slechts 250 meter van het Natura 2000-gebied de Veluwe. Tijdens de aanleg van de onderdoorgang en de verhoging rondom het spoor, zal de stikstofuitstoot hoger zijn dan in de huidige situatie. Met de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) per 01 juli 2021 heeft de wetgever een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk gemaakt van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector. Deze vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten waarvan de emissies tijdelijk en beperkt zijn. Zodoende kan een berekening achterwege blijven. Van een verkeersaantrekkende werking door het aanleggen van de spoorwegonderdoorgang is geen sprake. Andere negatieve effecten op het Natura-2000 gebied worden niet verwacht. Onderstaande afbeeldingen geven de locatie van het plangebied weer ten opzichte van GNN, GO en Natura 2000.



Afbeelding: ligging plangebied t.o.v. Gelders NatuurNetwerk en Groene Ontwikkelingszone (bron: Geconsolideerde Omgevingsverordening Gelderland, maart 2021)



Afbeelding: ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebied 'De Veluwe'.

#### *Beschermde houtopstanden*

Bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt geen houtopstand geveld waarop de regels van de Wet natuurbescherming van toepassing zijn. De bescherming van houtopstanden vormt dan ook geen beperking voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Conclusie*

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

### **4.11 Verkeer en parkeren**

Voorliggend project voorziet planologisch gezien in de realisatie van een nieuw (spoor)wegverkeersknooppunt en zal zorgen voor een veiligere verkeerssituatie, betere doorstroming en betere verbinding tussen Wolfheze-Noord en Wolfheze-Zuid. Het voorliggende plan heeft geen extra verkeersbewegingen tot gevolg. Daarnaast worden geen nieuwe functies toegestaan. Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

Door de spooronderdoorgang kunnen de Johannahoeveweg en de Van Mesdagweg straks niet meer ontsloten worden op de Wolfhezerweg. Het verkeer kan dus straks niet meer via die wegen ontsluiten op de Wolfhezerweg. Dat verkeer dient dan te gaan via de Duitsekampweg respectievelijk de Sara Mansveltweg. Daarnaast is een nieuw woningbouwplan in ontwikkeling (Boven Heide) aan de Duitsekampweg voor circa 50 woningen. Daarom is voor de zekerheid en duidelijkheid een verkeersonderzoek uitgevoerd met o.a. de vraag of de Duitsekampweg en de Sara Mansveltweg die nieuwe verkeersaantallen aan kunnen, of de ontsluiting op de Wolfhezerweg dat aan kan, of aanvullende maatregelen eventueel nodig / wenselijk zijn op die wegen en de vraag of de aansluiting van de Van Mesdagweg op de Duitsekampweg bereikbaar blijft voor bijvoorbeeld de brandweer en

dergelijke en/of dat daar nog aanvullende verkeersmaatregelen wenselijk / nodig zijn op de Van Mesdagweg bij de aansluiting op de Duitsekampweg. Dat onderzoek is als Bijlage 6 opgenomen.

Uit dat onderzoek blijkt o.a. het volgende:

#### Verkeersbewegingen en intensiteiten als gevolg van de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg

Met de realisatie van de spooronderdoorgang zijn beide woongebieden bereikbaar via de Duitsekampweg en de Sara Mansveldweg. De wijzigingen in de toekomst van de verkeersintensiteiten in deze beide straten zijn, als gevolg van de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg, onderzocht. Onderzocht is of de toekomstige verkeerssituatie (realisatie planlocatie Boven Heide en afsluiting kruispunt Wolfhezerweg - Van Mesdagweg en Wolfhezerweg - Johannahoeveweg) de verkeersgroei kan verwerken. Dit gebeurt op basis van de verkeersgeneratie van het nieuwe woningbouwprogramma Boven Heide en de huidige verkeersgeneratie.

In de verkeersstudie wordt geconcludeerd dat na de realisatie van de wijk Boven Heide de aanliggende infrastructuur de verkeerstoename vlot en veilig kan verwerken. Uit het onderzoek blijkt dat de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg voor een relatief beperkte toename van verkeer op de Duitsekampweg en de Sara Mansveltweg leidt. Gezien de grote restcapaciteit van beide straten leidt dit niet tot problemen. Door de aanleg van een gelijkwaardige kruising van het plangebied op de Duitsekampweg, in combinatie met een goede uitstraling van de 30km/u zone, heeft de aanleg van de nieuwe bebouwing (de 50 woningen in Boven Heide) in het plangebied zelfs een positieve invloed op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, aangezien een extra snelheidsremmer wordt geplaatst in de vorm van een verhoogd kruispuntplateau.

De afsluiting van het kruispunt Wolfhezerweg - Van Mesdagweg en Wolfhezerweg - Johannahoeveweg zorgt voor een relatief beperkte toename van verkeer op de Duitsekampweg en de Sara Mansveltweg. Gezien de grote restcapaciteit van beide straten leidt dat niet tot problemen. Wel wordt geadviseerd om over een lengte van circa 30 meter vanaf de Wolfhezerweg op de Sara Mansveltweg een parkeerverbod in te stellen, zodat het tegemoetkomende verkeer elkaar goed kan passeren.

#### Dimensionering wegen en bochten

In de verkeersstudie is de dimensionering van wegen en bochten voor gebruik door groot verkeer, zoals onder meer de vuilniswagen, onderzocht. Hieruit blijkt het volgende:

Voor wat betreft de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt geconcludeerd dat de veranderende verkeerssituatie niet leidt tot een slechtere bereikbaarheid. Alle wegen en straten in het gebied zijn voldoende breed voor een maatgevend brandweervoertuig. Ook de bochten zijn voldoende ruim voor de doorgang van een maatgevend brandweervoertuig. Geadviseerd wordt de ontwikkelingen en de gevolgen daarvan te bespreken met de verkeersadviseurs van de politie, ambulance en lokale brandweer. Daarnaast wordt geadviseerd om een 'testrit' door het gebied te maken met een maatgevend brandweervoertuig om eventuele knelpunten te inventariseren en oplossingsrichtingen te bespreken.

#### **4.12 Kabels en leidingen**

Zoals eerder beschreven bevindt zich in het plangebied een gasleiding, die gedeeltelijk verlegd zal worden. Verder bevinden zich verder geen andere planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied.

## 4.13 Trillingen

### *Algemeen*

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Om aan te kunnen tonen of er voor een beoogd plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om mogelijke trillingshinder inzichtelijk te maken. Er is een aantal richtlijnen en beleidsregels die hiervoor worden gebruikt, namelijk:

- SBR-richtlijn;
- Beleidsregel trillingshinder spoor;
- Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen;
- Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening.

De gebruikelijke gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit verschillende trillingsonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden boven de streefwaarde van  $V_{max}$  van 0.1 komen. Binnen een afstand van 100 meter tot het spoor moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met spoortrillingen en het voorkomen van hinder hierdoor. Dat binnen een zone van 100 meter tot het spoor rekening gehouden moet worden met trillingen betekent niet dat er binnen deze zone altijd maatregelen nodig zijn.

### *Toetsing*

Voorliggend plan voorziet in het realiseren van een spooronderdoorgang en het verleggen van enkele lokale wegen. Daarbij wordt de toegankelijkheid van het station van Wolfheze verbeterd en zal een aantal sporen worden verwijderd. Er worden geen nieuwe gebouwen gerealiseerd. Omdat in voorliggende situatie geen sprake is van nieuwbouw rondom het spoor is het uitvoeren van onderzoek naar trillinghinder niet noodzakelijk.

### *Conclusie*

Het aspect trillinghinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## 4.14 Economische uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke procedure onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het project. De ontwikkelingen die concreet mogelijk worden gemaakt door de ruimtelijke procedure moeten (economisch) uitvoerbaar zijn, omdat er anders sprake is van een oneigenlijke bestemming.

De werkzaamheden worden in samenwerking met de provincie Gelderland, het Rijk en ProRail uitgevoerd. Voor het gemeentelijk aandeel in deze samenwerking zijn reeds de benodigde financiële budgetten verzekerd. Hiermee wordt geacht dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is aangetoond.

## Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

### 5.1 Algemeen

#### 5.1.1 Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2. de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (het overgangsrecht is hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (voorheen: bouwvergunning) en regels voor het verrichten van 'werken' (voorheen: aanlegvergunning).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid. Een bestemmingsplan kan echter niet alles regelen. Via het Besluit omgevingsrecht is het bijvoorbeeld mogelijk om in bepaalde situaties vergunningvrij te bouwen ondanks dat het bestemmingsplan die bebouwing niet toestaat. In die gevallen gaat hetgeen bij wet vergunningvrij gebouwd kan worden voor op de bepalingen van het bestemmingsplan.

#### 5.1.2 Verbeelding, regels en toelichting

Een bestemmingsplan moet worden opgezet volgens de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) daaraan stelt en de wettelijk voorgeschreven opzet en vormgeving van de 'RO standaarden 2012'.

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen, te weten een 'toelichting', de 'regels' en een 'verbeelding'. De verbeelding (voorheen bekend als 'plankaart') en de regels (voorheen bekend als 'voorschriften') vormen samen het juridische deel van het bestemmingsplan. Alleen deze twee zijn bindend voor de burger en de overheid. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemming met een bestemmingsvlak en soms via aanduidingen. De planregels van het



bestemmingsplan bevatten de juridische verklaring, middels maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden, van de op de verbeelding weergegeven bestemmingen en aanduidingen.

Die toegekende gebruiks- en bouwmogelijkheden aan gronden kunnen, naast de rechtstreekse bestemming, op de verbeelding op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkelbestemming' (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regel van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van een bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan, alleen indien de regels en de verbeelding nog onduidelijkheden bevatten.

### 5.1.3 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn, zoals voorgeschreven in de 'RO standaarden 2012', verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2). Zo moet onder 'bouwperceel' verstaan worden: *'een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten'*. Het moet dus gaan om gronden met dezelfde bestemming die ook in eigendom zijn van dezelfde persoon, dan wel gronden die gehuurd worden door die persoon.
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouw- en gebruiksregels en, eventueel, ook een regels voor het 'uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen.
 

Ieder artikel van de hoofdbestemmingen kent, eveneens conform de 'RO standaarden 2012', een vaste opzet. Per hoofdbestemming is een bestemmingsregeling, opgenomen, voor zover van toepassing bestaande uit:

  - a. bestemmingsomschrijving: waarvoor mogen de gebouwen en gronden gebruikt worden in die bestemming;
  - b. bouwregels: een beschrijving van de toelaatbare bouwwerken;
  - c. nadere eisen;
  - d. afwijken van de bouwregels;

- e. specifieke gebruiksregels;
- f. afwijken van de gebruiksregels;
- g. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- h. wijzigingsbevoegdheid.

De situering van de toegelaten gebouwen is bepaald door bouwvlakken op de verbeelding en door de bepalingen (soms in combinatie met aanduidingen) in de planregels.

Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens:
  - a. anti-dubbeltelregel: Deze bepaling regelt dat grond die reeds eerder bij een verleende bouw- of omgevingsvergunning is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning mag worden meegenomen. Deze regel is wettelijk verplicht om op te nemen in een bestemmingsplan en is rechtstreeks overgenomen uit het Bro;
  - b. algemene bouwregels: Hierin worden algemene bouwregels opgenomen die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. Zo wordt hierin het ondergronds bouwen geregeld en worden bouwwerken die afwijken van de regeling in het bestemmingsplan, maar wel met een vergunning zijn gebouwd, 'positief' bestemd;
  - c. algemene gebruiksregels: In dit artikel wordt een algemeen gebruiksverbod gegeven, wat geldt voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan, voor gebruik in strijd met de bestemming;
  - d. algemene afwijkingsregels: In dit artikel wordt aangegeven in hoeverre met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het plan voor algemene en geringe afwijkingen van de bouwregels (maatvoering) voor zover al elders in de planregels in afwijkingen is voorzien. Hiermee kan in specifieke situaties maatwerk worden geboden en biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit.
  
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen.
  - a. overgangsregels: Deze regel is wettelijk verplicht om op te nemen in een bestemmingsplan en is rechtstreeks overgenomen uit het Bro. Dit artikel bevat regels die als doel hebben bestaande situaties (gebruik of bouwwerken), welke niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan, te regelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebruik en bouwen. Het overgangsrecht met betrekking tot bouwen en bouwwerken regelt dat bouwwerken die aanwezig waren ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, maar in strijd zijn met het bestemmingsplan, onder overgangsrechtelijke bescherming vallen. Dat wil zeggen dat deze bouwwerken mogen blijven bestaan. Deze bescherming geldt ook voor bouwwerken die op deze peildatum legaal kunnen worden gebouwd, maar nog niet zijn gebouwd.

De regeling bevat voorts een bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om bij een omgevingsvergunning af te wijken ten behoeve van een beperkte uitbreiding (maximaal 10%) van het niet in het nieuwe bestemmingsplan passende bouwwerk.

Bouwwerken die wel bestonden op de genoemde peildatum, maar zijn gebouwd zonder (omgevings)vergunning, zijn expliciet uitgesloten van de beschermende werking van het overgangsrecht.

Het overgangsrecht voor met het nieuwe bestemmingsplan strijdig gebruik regelt dat het gebruik van gronden dat bestaat op het moment dat het nieuwe bestemmingsplan van kracht

wordt, mag worden voortgezet. Het bestaande gebruik dat (ook) in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan, is echter van deze beschermende werking van het overgangsrecht uitgesloten, indien het op grond van het recht nog mogelijk is om hiertegen op te treden.

- b. slotregel: Dit artikel bevat de titel (naam) van het vast te stellen bestemmingsplan.

## 5.2 Planregels

### 5.2.1 Bestemmingen in dit bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan kent de volgende eindbestemmingen: 'Centrum - 1', 'Groen', 'Groen - Park', 'Verkeer' en 'Verkeer - Spoorverkeer'.

Daarnaast kent het bestemmingsplan de volgende dubbelbestemming: 'Leiding - Gas'.

### 5.2.2 Bestemmingen

#### *Centrum - 1*

De bestemming 'Centrum- 1' is toegekend aan het bestaande (winkel-/horeca-)pand aan de Parallelweg 5 (het voormalige stationsgebouw), die deze bestemming ook al had in het vorige bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'.

Binnen deze bestemming mogen de percelen worden gebruikt ten behoeve van diverse functies, namelijk horeca, detailhandel, kantoren, dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen, maatschappelijke voorzieningen en woningen. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het bouwvlak. De maximale goot- en bouwhoogte is opgenomen op de verbeelding.

#### *Groen*

De bestemming 'Groen' is toegekend aan de binnen het plangebied voorkomende grotere en groenvoorzieningen (vaak begrensd door kadastrale grenzen). Het gaat om de strook langs het spoor in het oosten en het goenveldje tussen de Van Mesdagweg en Wolfhezerweg ten noorden van Wolfhezerweg 94-98. Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, parken en plantsoenen, (wandel)paden, speelvoorzieningen en watervoorzieningen. (Kleinere) groenstroken langs wegen hebben meestal de bestemming 'Verkeer' gekregen. Binnen de bestemming 'Groen' mogen geen gebouwen worden opgericht.

#### *Groen - Park*

De bestemming 'Groen - Park' is toegekend aan de binnen het plangebied voorkomende grotere waardevolle grote groenvoorziening. Deze bestemming geldt voor het groene gebied ten noorden van de spoorlijn en ten zuiden van de Van Mesdagweg. Deze gronden zijn bestemd voor bedoeld voor groenvoorzieningen, parken, bos, behoud en herstel van landschapswaarden en cultuurhistorische waarden, (wandel)paden, speelvoorzieningen, watervoorzieningen en plantsoenen. Wegen en parkeervoorzieningen kunnen niet in deze bestemming worden gerealiseerd. Binnen de bestemming 'Groen - Park' mogen geen gebouwen worden opgericht.

Het speelterrein en het daar ook voor evenementen gebruikte groene gebied ten noorden van de spoorlijn en de Van Mesdagweg hebben de aanduidingen 'speelterrein' en 'evenemententerrein' gekregen.

### *Verkeer*

De bestemming 'Verkeer' is voornamelijk toegekend aan wegen, fiets en wandelpaden, parkeerplaatsen en de daarnaast gelegen (kleine) groenstroken binnen het plangebied. Daarnaast zijn in deze bestemming ook andere functies toegestaan, zoals tunnels en waterhuishoudkundige voorzieningen en groenvoorzieningen. Op de percelen met deze bestemming zijn alleen kleine gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer, wegverkeer of nutsvoorzieningen toegestaan.

### *Verkeer - Spoorverkeer*

De bestemming 'Verkeer - Spoorverkeer' is voornamelijk toegekend aan de spoorlijn Utrecht - Arnhem en de bijbehorende bermen en eigendommen van ProRail / Railinfrastructuur. De gronden zijn bestemd voor het spoorverkeer, maar ook voor wegen en paden met bijbehorende bruggen, tunnels en groenvoorzieningen. Op de percelen met deze bestemming zijn alleen kleine gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer, wegverkeer of nutsvoorzieningen toegestaan. Het bestaande gebouw van ProRail langs het spoor (naast het voormalige stationsgebouw) heeft een bouwvlak gekregen. Verder zijn hier bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan ten behoeve van het (spoor)verkeer, zoals voor de elektrificering van het spoor en geluidschermen.

### *5.2.3 Dubbelbestemmingen*

Het plan bevat verder één zogenoemde dubbelbestemming. Dubbelbestemmingen vallen als het ware over "onderliggende" materiële bestemmingen heen en houden beperkingen in voor de bouw-, aanleg- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen. Dubbelbestemmingen dienen dus een specifiek ruimtelijk belang en zijn vrijwel allen eerder in het gemeentelijk beleid, waaronder de gemeentelijke bouwverordening, vastgelegd. Het bestemmingsplan kent de volgende dubbelbestemming: 'Leiding - Gas'. Hierna wordt de dubbelbestemming beschreven.

### *Leiding - Gas*

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' is opgenomen ter plaatse van de in de ondergrond aanwezige gasleidingen. Rondom de gasleiding ligt een zone van 8 meter (4 meter aan beide zijden van de hartlijn van de leiding) waarbinnen ter bescherming van de gasleiding een bouwverbod is opgenomen. Ter bescherming van de leiding is een bouwverbod opgenomen. Van dit verbod kan door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken. Daarnaast is een omgevingsvergunningsplicht opgenomen voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

## Hoofdstuk 6 Procedure

### 6.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie. Echter hier zijn geen belangen van de partners aanwezig, want gelegen in de bebouwde kom waarbij ter plaatse al een 'uit te werken woonbestemming' geldt. Indien partners van mening (zouden) zijn dat dit wel het geval is kunnen zij een zienswijze indienen over het ontwerpplan.

### 6.2 Zienswijzen

#### 6.2.1 algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022' heeft vanaf 30 maart 2022 gedurende zes weken, dus tot en met 10 mei 2022 ter inzage gelegen. In de genoemde periode zijn twee zienswijzen ingediend. In het Gemeenteblad van woensdag 30 maart 2022 en in het huis-aan-huis blad Rijn en Veluwe van woensdag 30 maart 2022 is de ter inzage legging bekend gemaakt. Ook op de gemeentelijke website is deze bekendmaking gepubliceerd. Het bestemmingsplan heeft in deze periode analoog ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Het bestemmingsplan was digitaal ook in te zien op de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en op de gemeentelijke website [www.renkum.nl](http://www.renkum.nl).

Voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op 29 december 2021 de kennisgeving op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gepubliceerd in het Gemeenteblad en in de Rijn en Veluwe en op de gemeentelijke website (op 22 december 2021 heeft die ook al in het Gemeenteblad gestaan). In die kennisgeving was aangegeven dat het ontwerpbestemmingsplan naar verwachting binnen een maand (medio januari 2022) in ontwerp ter inzage gelegd zou worden.

Hierna zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

#### 6.2.2 zienswijze 1

Sara Mansveldweg 30, Wolfheze

Ontvangst zienswijze: 22 april 2022

Inboeknummer: 155654

#### samenvatting :

Het voorgestelde viaduct (spooronderdoorgang Wolfheze) zal het aantal incidenten bij het spoor in Wolfheze slechts marginaal verminderen. Immers: verreweg het grootste deel van de (dodelijke) incidenten bij het spoor in Wolfheze betreft suicides. De aanleg van een viaduct zoals nu voorgesteld zal op geen enkele manier bijdragen aan het substantieel verminderen van het aantal incidenten. Suicides vinden meestal plaats vanaf het perron, zelden bij de spoorwegovergang.

Veel beter was het geweest om ter hoogte van het dorp Wolfheze de sporen voor doorgaand treinverkeer verdiept aan te leggen dus door een spoortunnel onder de Wolfhezerweg en onder de perrons door, ongeveer net zoals dat in Abcoude gedaan is. Daarbij kunnen de stoptreinen gewoon blijven rijden op het huidige niveau. Immers: niemand zal het in zijn hoofd halen om voor een stoptrein te springen. Die kan makkelijk stoppen voor hij iemand zal raken.

Daar komt bij dat het voorgestelde plan geen rekening houdt met de intensivering van het treinverkeer in de komende decennia. Zowel de frequentie van sneltreinen als de frequentie van ICE'S zal naar verwachting de komende jaren fors toenemen, waardoor het steeds wenselijker wordt om stoptreinen en doorgaande snelle treinen van elkaar te scheiden. Bij grote infrastructurele projecten is het daarom van groot belang om hier steeds rekening mee te houden. Helaas heeft reclamant van ProRail begrepen dat zij hier geen budget voor krijgen en hier dus ook geen rekening mee kunnen houden.

Kortom gemeente Renkum: bezint eer ge begint. Stel de huidige plannen bij en maak er een toekomstbestendige en effectieve variant op. Dat kost nu wat meer maar bespaart op den lange duur veel meer.

En voor de NS en ProRail de vraag: wat zijn de directe en indirecte kosten van een suïcide op het spoor Utrecht-Arnheim? Wat kost het ziekteverzuim van NS personeel als gevolg van een "aanrijding met een persoon"? Wat kost het om het spoor weer vrij te maken voor treinverkeer? Wat zijn de werkelijke kosten van al het stilgezette treinverkeer - of liever gezegd: wat is het ons waard om de continuïteit van het nationale en internationale treinverkeer zoveel mogelijk te waarborgen? Wat bespaar je - naast mensenlevens - als je de suïcides op het spoor werkelijk effectief aanpakt?

#### **reactie:**

De spooronderdoorgang is bedoeld om het aantal conflictsituaties te verminderen en daarmee de kans op ongelukken vanwege het oversteken van het spoor. Ook wordt hiermee voorkomen dat verkeer moet wachten achter gesloten spoorbomen. Het gaat daarbij niet om het voorkomen van zelfmoordpogingen. Dat is lastig compleet tegen te gaan en onafhankelijk van de gekozen oplossing. Het doel van het aanleggen van de onderdoorgang is om de doorstroming van het verkeer en de veiligheid van weg- en fietsverkeer en voetgangers die het spoor oversteken te verbeteren.

Een verdiepte ligging van het spoor zelf is niet aan de orde. In het verleden zijn verschillende varianten onderzocht en afgewogen. Een verdiepte ligging is financieel niet haalbaar gebleken.

In het project worden de huidige drie sporen met eilandperron aangepast naar twee sporen met zijperrons, waardoor de onderdoorgang korter is geworden. De variant die reclamant voorstelt zou een uitbreiding naar vier sporen opleveren. Twee doorgaande in een tunnelbak en twee voor de sprinters op het huidige niveau. Dit heeft ruimtelijk een grote impact, is financieel niet haalbaar en draagt niet bij aan de oversteekbaarheid van de sporen door gemotoriseerd en langzaam verkeer. De voorgestelde optie is daarmee geen realistisch alternatief.

#### **conclusie:**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### 6.2.3 zienswijze 2

Adviesgroep Verkeersafwikkeling Wolfheze

Ontvangst zienswijze: 6 mei 2022

Inboeknummer: 156535

### **samenvatting:**

Om een en ander te verduidelijken is de zienswijze opgedeeld in:

1. Ter inleiding.
2. Deel 1. Zienswijze Het verkeer en de hulpverlening:
3. Deel 2. Zienswijze De woonomgeving en verkeerscirculatie in de aanpalende wijken.
4. Bijlagen.

#### *1. Ter inleiding.*

De Adviesgroep Verkeersafwikkeling Wolfheze (hierna: 'de adviesgroep') is in samenspraak met de toenmalige wethouder eind 2017 tot stand gekomen. Dit n.a.v. een moeizaam verlopen bijeenkomst voor de inwoners van Wolfheze. Onderwerp de ontwikkelingen rondom houtzagerij Willemsen Naaldhout. De doelstelling van de adviesgroep is de verbinding tussen gemeentelijke overheid en de inwoners van Wolfheze te bevorderen. Dit d.m.v. openheid en een participatie traject.

De adviesgroep acht dit van belang vanwege de onvrede die destijds is ontstaan en waarvan ook nu nog de gevolgen merkbaar zijn. Door de adviesgroep, worden de inwoners eenmaal per vier maanden via een nieuwsbrief op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen. De adviesgroep maakt bewust geen gebruik van de sociale media en trachten via een open overleg met gemeente en inwoners tot aanpassing c.q. verbetering van het voorliggende bestemmingsplan te komen.

#### *2. Deel 1. Zienswijze; Het verkeer en de hulpverlening:*

De adviesgroep heeft in de afgelopen tijd d.m.v. enquêtes onder de inwoners en ook huis aan huisgesprekken in Wolfheze-Noord veel informatie ingewonnen. Daarbij kwam nadrukkelijk naar voren dat de hulpverlening zeer te wensen overlaat. Deze arriveert veelal te laat.

De cijfers die in de loop der jaren via de burgemeester (portefeuillehouder politie, veiligheid, brandweer en veiligheidsregio) naar buiten zijn gebracht zijn voor Wolfheze-Noord erg laag. Een 67%, terwijl de norm 95% moet zijn van aanwezigheid ter plekke binnen 15 minuten, de brandweer binnen 8 minuten). In het laatste overzicht wordt door hen zelf de score van 38% over 2019 gemeld. RTL-nieuws meldde in 2018 dat Wolfheze een van de slechtst bereikbare plaatsen in de provincie Gelderland is voor wat betreft de hulpverlening. Twee jaar geleden werd bekend dat Wolfheze op de vierde plaats binnen Nederland staat vanwege de vele inbraken bij dorpen die dicht bij de snelwegen zijn gelegen (vluchtroutes). Daarnaast is binnen de dorpsgrenzen een voorziening voor forensische psychiatrie gevestigd welke een snelle inzet van de hulpverlening nodig kan laten zijn.

Na een oproep leverde de inventarisatie van gegevens een zorgwekkend beeld op. En dan te weten dat het hier mogelijkwijs om het tipje van een ijsberg gaat. Dit valt af te leiden uit het gegeven dat men er niet meer over kan of wil praten. Er bleek zelfs sprake van ernstige traumatische ervaringen, met enkele gevallen overlijden tot gevolg vanwege de te laat aanwezige hulpverlening. (Zie hiervoor bijlage 4. Inventarisatie informatie van inwoners Wolfheze-Noord en in bijlage 5 te late gevallen ambulance 2021).

De adviesgroep heeft sinds 2018 met enige regelmaat gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het bijwonen van commissievergaderingen en daarin ook ingesproken als het gaat over de onderdoorgang. Telkens weer met de boodschap dat de inwoners van de Van Mesdagweg en Johannahoeveweg open willen houden vooral t.b.v. de hulpverlening. Zo ook als extra ontsluiting van de wijken, in overeenstemming met de door de gemeenteraad geaccordeerde notitie 'Van analyse naar uitgangspunten.' Zie bijlage 1 en de hierna opgenomen afbeelding.



Afbeelding: route 'achter van Wolfhezerweg 94-98 langs' met voorbeelden van open verharding.

D.d. 25 sept. 2020 vond een overleg plaats met de hulpverlening onder leiding van de projectmanager van de provincie. Daar zijn door medewerkers van de hulpverlening vanwege de nieuwe onderdoorgang diverse verträgen (4) gemeld, die door de aanwezige leiding ook werden erkend. (Zie bijlage 3). De leidinggevende gaven aan de verträgen per dienst in beeld te willen brengen om die ook te kunnen presenteren bij een te organiseren inwonersbijeenkomst om uitleg te geven over hun werkwijze, o.a. de verschillen in oproepsystemen.

Door de projectleider van de provincie is als oplossing naar voren gebracht, de door het architectenbedrijf Movares al in 2018 ingebrachte oplossing 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' de hulpdiensten zo snel als mogelijk de wijken te kunnen gebruiken. Dit i.p.v. omrijden via wegen met extra drempels en extra verträgen. In bijlage 2 (Vergadering 25 sept. 2020) en hierna weergegeven is volgens de adviesgroep het beste alternatief door medewerkers van de hulpverlening, provincie, Movares en inwoners en door de gemeente voorgesteld.





*Afbeelding: het beste alternatief door medewerkers van Hulpverlening Provincie en Movares en bewoners en door gemeente is voorgesteld (vergadering 25 september 2020).*

In de gemeenteraad d.d. 9 juni 2021, onderwerp de onderdoorgang, is door de toenmalige projectleider, duidelijk uitgesproken dat deze zogenaamde calamiteitenroute 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' binnen de begroting van het project is opgenomen. En dat de route nog in de tekening moet worden ingepast. Dit n.a.v. de specifieke vraag hierover gesteld door de woordvoerder van de adviesgroep, omdat in het gepresenteerde nieuwe plan de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg in tegenstelling tot de wens van de inwoners en advies van de adviesgroep toch worden afgesloten.

De mededeling van de projectleider dat 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' is gegarandeerd was een geruststellende mededeling, welke de gemoederen ietwat tot rust bracht.

In de (digitale) bijeenkomst d.d. 15 dec. 2021, waarin vragen door inwoners konden worden gesteld had de adviesgroep de indruk dat mogelijkwerwijs de melding van de projectleider dat van 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' is opgenomen binnen de begroting even aan de aandacht is ontsnapt.

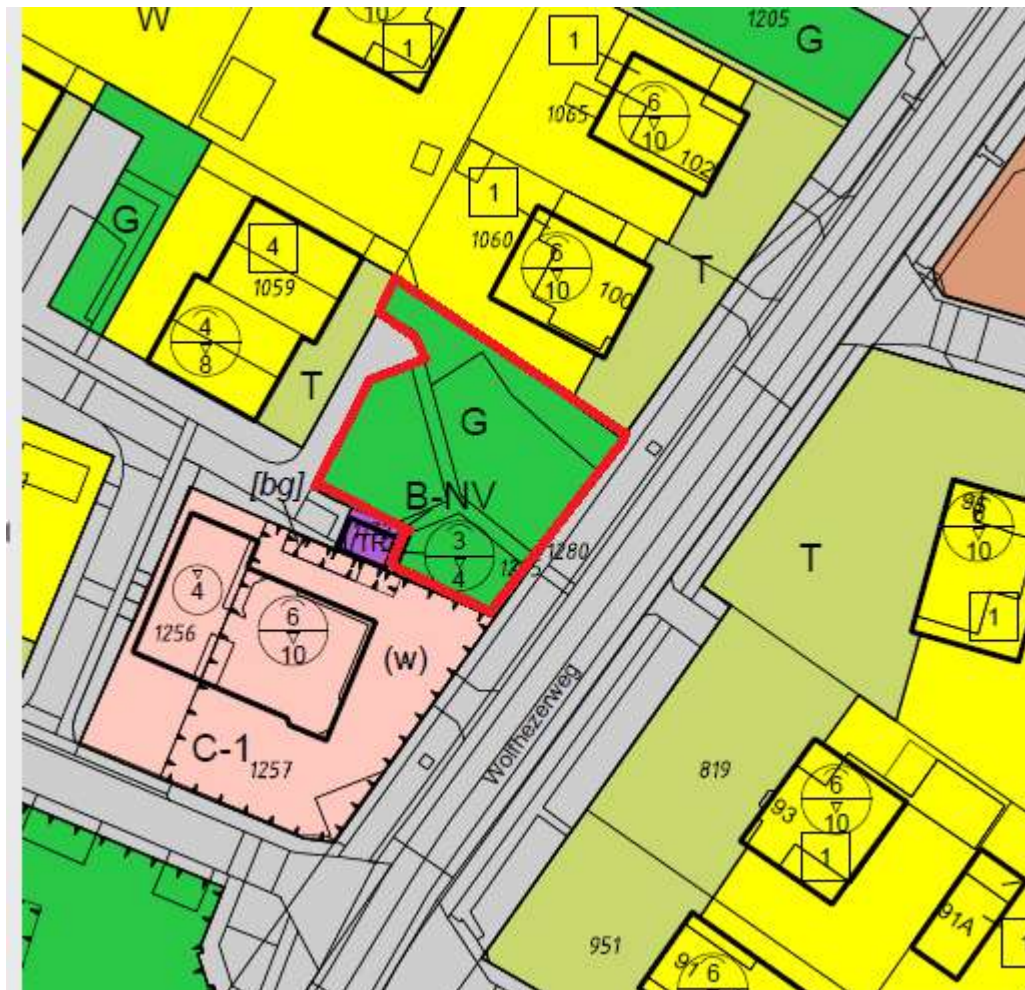
Groot was dan ook de verbazing van de adviesgroep als blijkt dat wanneer de adviesgroep het bestemmingsplan onder ogen kreeg, dat het lijkt dat een en ander m.b.t. de ruimte 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' mogelijk buiten het bestemmingsplan over de onderdoorgang is gehouden. In hoeverre in de overdracht door de toenmalige naar de nieuwe projectleider die garantie wel is gemeld is onduidelijk.

Dit terwijl de medewerkers van de hulpdiensten, architectenbureau Movares, de provincie, de gemeente en de inwoners deze aanpassing om de wijken het snelst te bereiken allemaal voorstander hiervan zijn. (Sluit ook aan bij de aangenomen motie op 28 april 2021 voor aspecten op het gebied van infrastructuur, veiligheid, groen, inwonersparticipatie etc. die van doen hebben met de leefkwaliteit van de bevolking van Wolfheze;)

In de zienswijze op dit punt vraagt de adviesgroep de gemeente daarom om een aanpassing van de plangrens van het bestemmingsplan. Het gaat dan om het plangebied van het bestemmingsplan te vergroten en het groengebied tussen Wolfhezerweg 94 en Wolhezerweg 100 toe te voegen aan het plangebied. Het betreft een zeer beperkte aanpassing, de bestemming groenvoorziening kan mogelijkwerwijs worden gehandhaafd. Er is slechts een poreuze verharding, die de groei van grassen

mogelijk maakt, nodig. Deze voorziening zal incidenteel, enkel en alleen door hulpverleners, worden gebruikt. Via een goede bestemmingsplanregeling kan dan mogelijk gemaakt worden dat hierover, indien nodig, alleen hulpdiensten kunnen rijden.

Het gaat dan om het onderstaande rood omlijnde gedeelte van het huidige bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'.



Omdat de hulpdiensten al grote problemen hebben om Wolfheze te bereiken, is van wezenlijk belang dat er niet meer tot vertraging leidende obstakels bijkomen. Door de hulpdiensten zelf gemelde vertragingen vanwege de onderdoorgang maken het alleen maar erger en komt men nog later op de plek des onheils aan. De keuze voor 'Achter het perceel Wolfhezerweg 94-98 langs' is een vanzelfsprekende.

### 3. Deel 2. Zienswijze; De woonomgeving en verkeerscirculatie in de aanpalende wijken.

Daarnaast wil de adviesgroep wijzen op een ander complicerend gevolg van het voorliggende plan. Het conceptbestemmingsplan beperkt zich tot de verkeerssituatie voor spoor-en wegverkeer. De impact die een en ander heeft op het woon-en leefmilieu in de beiden wijken ter linker- en rechterzijde van de Wolfhezerweg ten noorden van de spoorweg zijn buiten beschouwing gelaten. Enkel worden genoemd aanpassingen aan de groen- en speelvoorzieningen om de onderdoorgang en aanpassing van de Wolfhezerweg en de Parallelweg mogelijk te maken.

Voorspelbaar is dat de verkeersbewegingen binnen beiden wijken als gevolg van de afsluiting van de Van Mesdagweg als ook van de Johannahoeveweg zullen toenemen. De in- en uitgang voor het verkeer zijn beperkt tot de Duitsekampweg en de Sara Mansveldweg. Nu al is duidelijk dat vooral de Duitsekampweg en de Van Mesdagweg meer belast gaat worden, Het huidige wegensysteem is daarop niet berekend. Verkeersdeelnemers als de vuilniswagens, de glasbakauto en dus ook de brandweer hebben de grootst mogelijke moeite met het bochtenwerk. Daarbij is bijvoorbeeld de Van Mesdagweg een flessenhals.

Daarbij gaat vooral Wolfheze-Noord groeien. Er zijn bouwplannen, nu en in de verdere toekomst. Denk o.a. aan Boven-Heide (en Barenbrug?) in relatie tot de Duitsekampweg. Men denkt er daarbij aan dat de weinige voorzieningen die Wolfheze heeft gelegen zijn in Wolfheze-zuid. Toegezegd is door het projectmanagement, de totale verkeerssituatie in Wolfheze-noord integraal in beeld te brengen. Tot nu toe is daaraan geen gevolg gegeven.

Het moge duidelijk zijn dat ook hierdoor de kwaliteit van de hulpverlening in het geding is.

Met andere woorden een integrale aanpak ligt voor de hand, zo vindt de adviesgroep. Dit kan door een goede verkeersanalyse (verkeersaantallen). Maar ook analyse van/ advies over de bestaande maatvoeringen van wegen (o.a. Van Mesdagweg) en de eventuele te nemen besluiten om alles op bijvoorbeeld de Van Mesdagweg in de toekomst verkeerskundig goed te laten lopen. Denk aan eventuele toekomstige verkeersbesluiten om wel of niet (aan één zijde) langs de weg te mogen parkeren (van Mesdagweg, Sara Mansveldweg en Johannahoeveweg); eventueel instellen van éénrichtingverkeer op entree Van Mesdagweg/ Duitsekampweg en/of Lindenboomlaan/ Duitsekampweg; eventuele aanpassingen van de straatprofielen voor passeerbaarheid/ bereikbaarheid van vuilniswagens en dergelijke.

Bij de zienswijze zijn nog een zestal bijlagen bijgevoegd met voorbeelden / nadere verduidelijkingen van hetgeen in de zienswijze is vermeld. De belangrijkste afbeeldingen zijn hiervoor weergegeven.

#### **reactie:**

##### *Ad. 1. Het verkeer en de hulpverlening:*

Zoals in de zienswijze ook is aangegeven zit de kern niet in de spooronderdoorgang, maar al in de huidige situatie. Hierover is overleg met de hulpdiensten geweest. Er wordt op dit moment over dit onderwerp een vervolgspraak met de hulpdiensten gemaakt. Het onderwerp heeft de aandacht van de burgemeester, die bij deze overleggen aanwezig is en ook de portefeuillehouder van het project Spooronderdoorgang is hierbij betrokken.

Binnen het project onderzoeken we, in overleg met de hulpdiensten, of de bereikbaarheid in geval van calamiteit kan worden geoptimaliseerd. De voorgestelde toevoeging van een mogelijke calamiteitsroute over de groenstrook tussen de Wolfhezerweg 94 en 100 is ruimtelijk inpasbaar en kan in geval van calamiteiten een goed alternatief zijn. Gelet hierop wordt voorgesteld deze mogelijkheid op te nemen in het bestemmingsplan.

Het terrein heeft in het nu geldende bestemmingsplan 'Wolfheze 2017' de bestemming 'Groen'. Daarbinnen zijn o.a. groenvoorzieningen maar ook voet-, ruiters- en rijwielpaden toegestaan met de bijbehorende verhardingen. Daarnaast zijn ondergeschikt ook parkeervoorzieningen toegestaan. Maar of daarmee ook een (incidenteel te gebruiken maar wel voor altijd bedoeld gebruik als) calamiteitsroute voor hulpdiensten toegestaan is, is niet geheel duidelijk. Daarom zal, voor de

zekerheid en duidelijkheid, het bedoelde gebied toegevoegd worden aan het bestemmingsplan. Hierbij houdt het gebied de huidige bestemming 'Groen' waarbij een specifieke regeling voor het gebruik als calamiteitenroute voor hulpdiensten wordt opgenomen.

• *Ad. 2. De woonomgeving en verkeerscirculatie in de aanpalende wijken:*

In het voortraject is een aantal punten met betrekking tot de aanpalende wijken en verkeerscirculatie onderbelicht gebleven. Er is de afgelopen periode dan ook een verkeersstudie afgerond. Toevallig is in de zienswijze ook om een dergelijke verkeersstudie gevraagd. In de verkeersstudie zijn verschillende aspecten die ook door omwonenden zijn ingebracht, waaronder de bereikbaarheid en verkeersintensiteiten, onderzocht. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan. Samengevat zijn de resultaten van dit onderzoek als volgt.

Verkeersbewegingen en intensiteiten als gevolg van de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg

Met de realisatie van de spooronderdoorgang zijn beide woongebieden bereikbaar via de Duitsekampweg en de Sara Mansveldweg. De wijzigingen in de toekomst van de verkeersintensiteiten in deze beide straten zijn, als gevolg van de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg, onderzocht. Onderzocht is of de toekomstige verkeerssituatie (realisatie planlocatie Boven Heide en afsluiting kruispunt Wolfhezerweg - Van Mesdagweg en Wolfhezerweg - Johannahoeveweg) de verkeersgroei kan verwerken. Dit gebeurt op basis van de verkeersgeneratie van het nieuwe woningbouwprogramma Boven Heide en de huidige verkeersgeneratie.

In de verkeersstudie wordt geconcludeerd dat na de realisatie van de wijk Boven Heide de aanliggende infrastructuur de verkeerstoename vlot en veilig kan verwerken. Uit het onderzoek blijkt dat de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg voor een relatief beperkte toename van verkeer op de Duitsekampweg en de Sara Mansveltweg leidt. Gezien de grote restcapaciteit van beide straten leidt dit niet tot problemen. Door de aanleg van een gelijkwaardige kruising van het plangebied op de Duitsekampweg, in combinatie met een goede uitstraling van de 30km/u zone, heeft de aanleg van de nieuwe bebouwing (de 50 woningen in Boven Heide) in het plangebied zelfs een positieve invloed op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, aangezien een extra snelheidsremmer wordt geplaatst in de vorm van een verhoogd kruispuntplateau.

De afsluiting van het kruispunt Wolfhezerweg - Van Mesdagweg en Wolfhezerweg - Johannahoeveweg zorgt voor een relatief beperkte toename van verkeer op de Duitsekampweg en de Sara Mansveltweg. Gezien de grote restcapaciteit van beide straten leidt dat niet tot problemen. Wel wordt geadviseerd om over een lengte van circa 30 meter vanaf de Wolfhezerweg op de Sara Mansveltweg een parkeerverbod in te stellen, zodat het tegemoetkomende verkeer elkaar goed kan passeren.

Dimensionering wegen en bochten

In de verkeersstudie is de dimensionering van wegen en bochten voor gebruik door groot verkeer, zoals onder meer de vuilniswagens, onderzocht. Hieruit blijkt het volgende:

Voor wat betreft de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt geconcludeerd dat de veranderende verkeerssituatie niet leidt tot een slechtere bereikbaarheid. Alle wegen en straten in het gebied zijn voldoende breed voor een maatgevend brandweervoertuig. Ook de bochten zijn voldoende ruim voor de doorgang van een maatgevend brandweervoertuig. Geadviseerd wordt de ontwikkelingen en de gevolgen daarvan te bespreken met de verkeersadviseurs van de politie, ambulance en lokale brandweer. Daarnaast wordt geadviseerd om een 'testrit' door het gebied te maken met een

maatgevend brandweervoertuig om eventuele knelpunten te inventariseren en oplossingsrichtingen te bespreken.

### Bereikbaarheid hulpdiensten

Met betrekking tot de bereikbaarheid hulpdiensten en het toevoegen van een extra route in geval van calamiteiten wordt verwezen naar de reactie onder deel één van deze zienswijze en naar de ambtshalve wijzigingen.

### **conclusie:**

De zienswijze leidt de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast en vergroot. De groenstrook tussen de Wolfhezerweg 94 en Wolfhezerweg 100 wordt opgenomen in het plangebied met de bestemming 'Groen'. Daar wordt ten opzichte van de huidige bestemde situatie voor een gedeelte de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' opgenomen (zie ook de ambtshalve aanpassing in hoofdstuk 6.4 en de daar getoonde afbeelding). In de regels wordt daarom nu de bestemming 'Groen' toegevoegd, welke gelijk is aan de huidige bestemming van het perceel in het bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'. Maar daar wordt de volgende regeling voor de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' (sv-c) opgenomen:
  1. *'Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' is tevens een calamiteitenroute toegestaan'.*

Daarbij is ook, ter verduidelijking, in artikel 1 'begrippen' het begrip 'calamiteitenroute' opgenomen, die als volgt luidt:

2. *'Een weg of pad, uitsluitend toegankelijk voor en uitsluitend te gebruiken door hulpdiensten en langzaam verkeer (zoals voetgangers en fietsers)'.*
- De rapportage verkeerskundige effecten ontwikkeling Bovenheide en spooronderdoorgang Wolfheze wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In de toelichting van het bestemmingsplan worden de conclusies uit de rapportage "verkeerskundige effecten ontwikkeling Bovenheide en spooronderdoorgang verkeerstunnel Wolfheze opgenomen.

### **6.3 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen**

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is het volgende aangepast:

- het plangebied van het bestemmingsplan wordt aangepast en vergroot. De groenstrook tussen de Wolfhezerweg 94 en Wolfhezerweg 100 wordt opgenomen in het plangebied met de bestemming 'Groen'. Daar wordt ten opzichte van de huidige bestemde situatie voor een gedeelte de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' opgenomen (zie ook de ambtshalve aanpassing in hoofdstuk 6.4 en de daar getoonde afbeelding). In de regels wordt daarom nu de bestemming 'Groen' toegevoegd, welke gelijk is aan de huidige bestemming van het perceel in het bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'. Maar daar wordt de volgende regeling voor de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' opgenomen:
  1. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' is tevens een calamiteitenroute toegestaan.

Daarbij is ook, ter verduidelijking, in artikel 1 'begrippen' het begrip 'calamiteitenroute'

opgenomen, die als volgt luidt:

2. Een weg of pad, uitsluitend toegankelijk voor en uitsluitend te gebruiken door hulpdiensten en langzaam verkeer (zoals voetgangers en fietsers).
- De rapportage verkeerskundige effecten ontwikkeling Bovenheide en spooronderdoorgang Wolfheze wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In de toelichting van het bestemmingsplan worden de conclusies uit de rapportage “verkeerskundige effecten ontwikkeling Bovenheide en spooronderdoorgang verkeerstunnel Wolfheze opgenomen. (zie ook de ambtshalve aanpassingen).

## 6.4 Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

### Toelichting:

- In hoofdstuk 1 zijn enkele oude afbeeldingen van de spoorwegovergang en het station Wolfheze toegevoegd. Ook is een uitgebreidere beschrijving van het plangebied opgenomen in hoofdstuk 1.2.
- Er is een verkeerskundigonderzoek in opdracht van o.a. de gemeente uitgevoerd over de verkeersgevolgen van de spooronderdoorgang en de afsluiting van de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg en de woningbouwontwikkeling van Bovenheide aan de Duitsekampweg. In de zienswijzen is ook om een dergelijk onderzoek gevraagd. Het onderzoek is als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. In de toelichting van het bestemmingsplan worden de conclusies uit de rapportage “verkeerskundige effecten ontwikkeling Bovenheide en spooronderdoorgang verkeerstunnel Wolfheze opgenomen. Dus deze ambtshalve aanpassing is gelijk aan die van de eerder genoemde zienswijze.

### Regels:

- In het ontwerpbestemmingsplan is ook de bestemming 'Groen' opgenomen (oor een gebied in het noordoosten van het plan / ten noorden van het spoor. Deze groenbestemming en locatie is gelijk aan die van het huidige bestemmingsplan 'Wolfheze 2017'. Per abuis is de bestemming 'Groen' niet opgenomen in de regels van het ontwerpbestemmingsplan. Dat is nu alsnog gedaan. Zie verder ook de aanpassing van de verbeelding (ambtshalve en naar aanleiding van de zienswijzen). Door de toevoeging van een gebied tussen Wolfhezerweg 94-98 en Wolfhezerweg 100 wordt ook een gebied met de bestemming 'Groen' toegevoegd.

### Verbeelding:

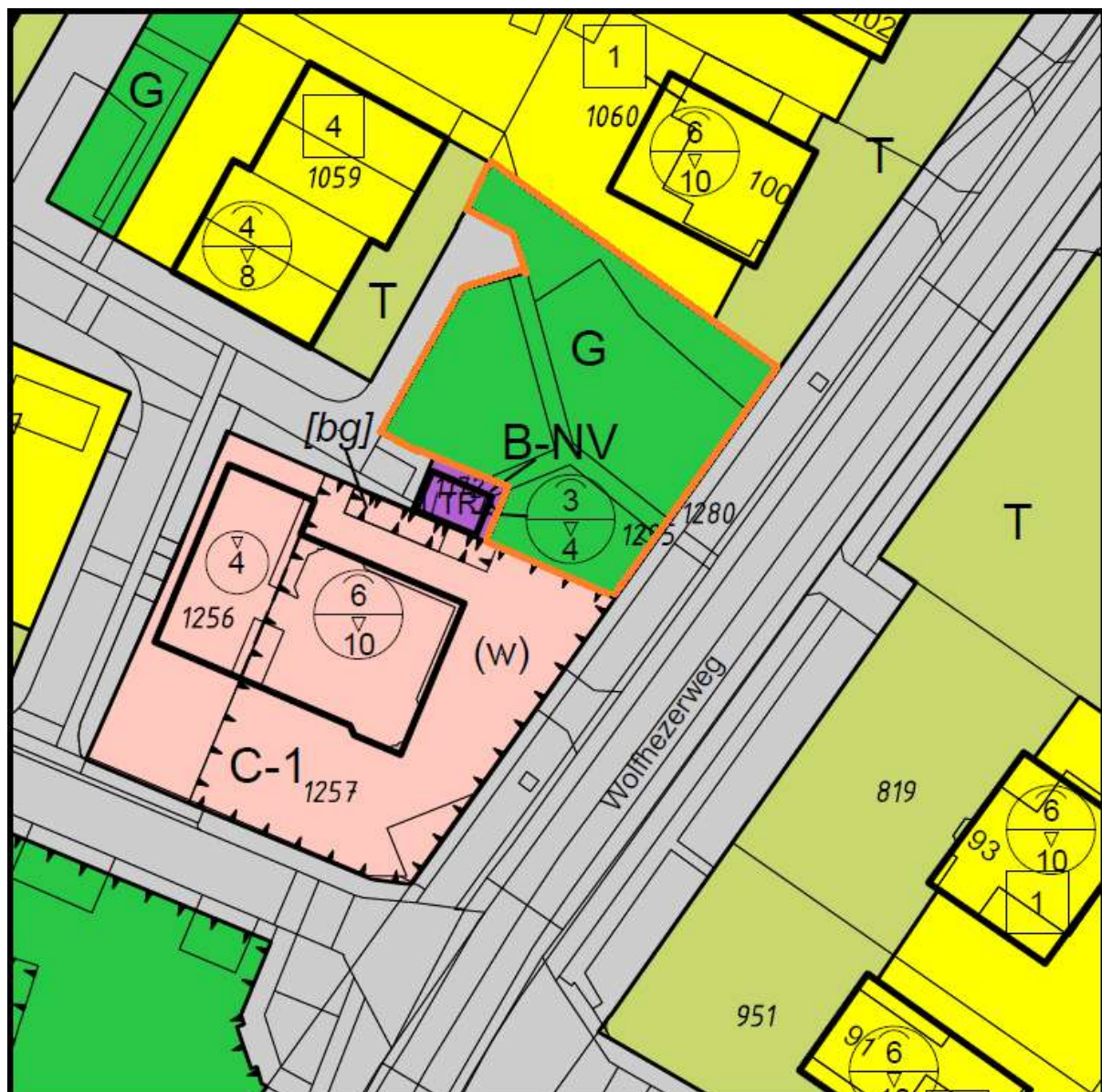
Vanwege de verdiepte aanleg van de spooronderdoorgang verliest het woonperceel Wolfhezerweg 94-98 zijn huidige inrit/uitrit op de Wolfhezerweg. Die moet nu verlegd worden naar het noorden toe. Dat betekent dat het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan vergroot moet worden naar het noorden toe. Dat is gelijk aan het gebied wat toegevoegd wordt naar aanleiding van de zienswijzen (calamiteitenroute). Omdat in de daar nu nog geldende bestemming 'groen' alleen verhardingen en gebruik ten behoeve van langzaam verkeer zijn toestaat, en in principe niet voor gemotoriseerd wegverkeer of een (grote) inrit / uitrit en parkeren, dient dat gedeelte de bestemming 'Verkeer' te krijgen. De nieuwe inrit/uitrit, dient vanuit verkeersveiligheid, tegenover de inrit/uitrit van de woning aan de Wolfhezerweg 93 komen. Ook omdat iets zuidelijker in het groengebied een

nutsgebouwtje staat.

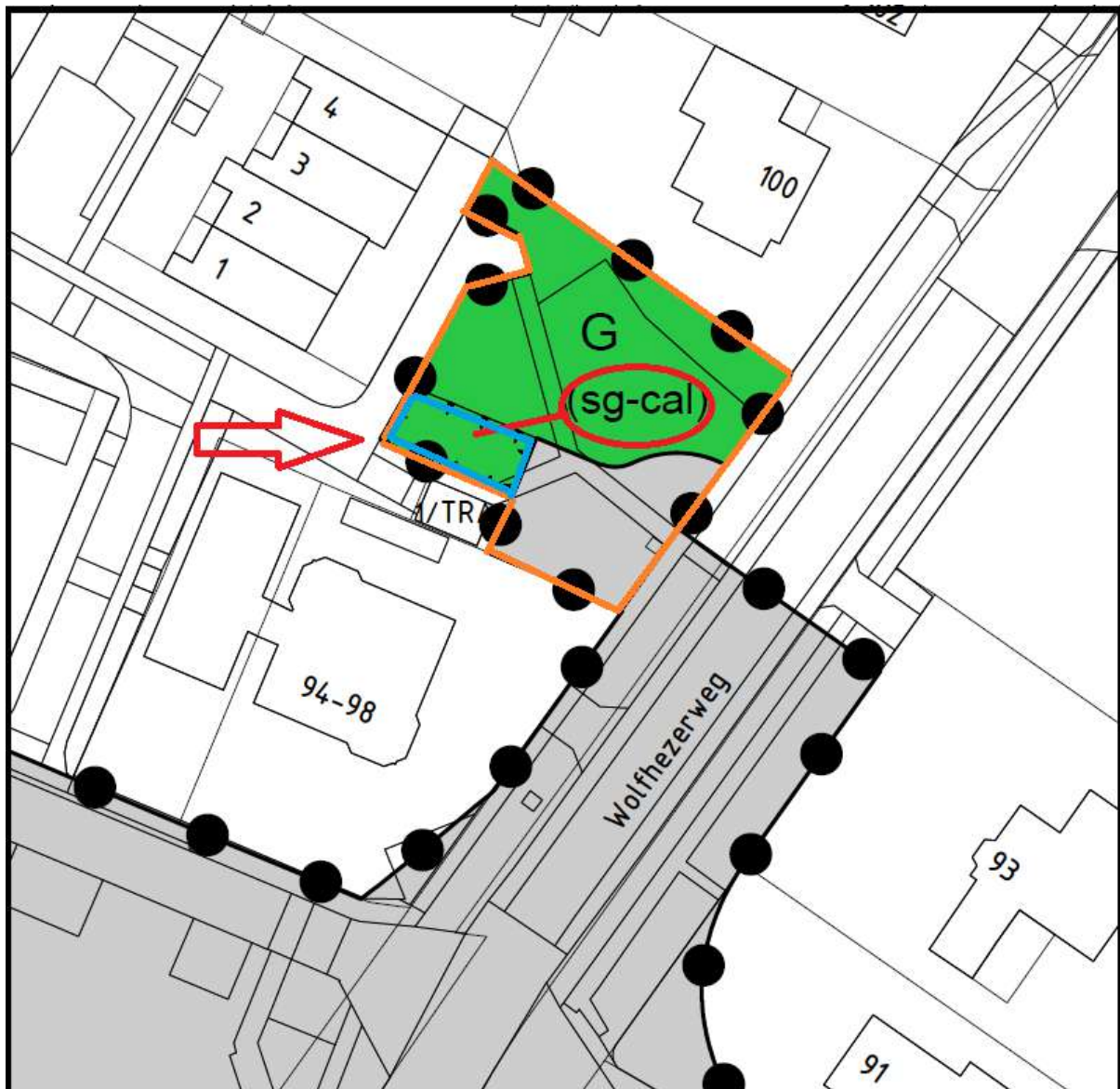
Die nieuwe inrit/uitrit met eventuele parkeerplaatsen krijgt dus in het voorliggende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'. Dit gedeelte ligt in het verlengde van het gebied waar de calamiteitenroute is voorzien. Dus via de nieuwe / inrit / uitrit van Wolfhezerweg 94-98 wordt ook de calamiteitenroute ontsloten op de Wolfhezerweg. Zie de onderstaande oude en nieuwe situatie in de bestemmingsplannen.

Het plangebied van het bestemmingsplan wordt daarom vergroot ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Zie ook de aanpassing naar aanleiding van de zienswijzen. Op de onderstaande afbeeldingen is te zien om welk gebied het gaat en wat de huidige en nieuwe bestemming van het gebied wordt.

Dat gebied heeft dus in het huidig geldende bestemmingsplan 'Wolfheze 2017' de bestemming 'Groen'. Het noordelijk en westelijke deel behoudt die groen-bestemming in het nieuwe bestemmingsplan. Het zuidwestelijke deel krijgt naar aanleiding van de zienswijzen ook de aanduiding calamiteitenroute. Het zuidoostelijke deel krijgt de bestemming 'Verkeer'.



Afbeelding verbeelding bestemmingsplan 'Wolfheze 2017' met in 'oranje' het plangebied (bestemming 'Groen') wat wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022'. Zie ook de navolgende afbeelding(en).



Toevoeging plangebied bestemmingsplan (oranje gebied). Met in blauw het gebied van de aanduiding 'calamiteitenroute' (sg-cal) en in 'grijze kleur' de bestemming 'Verkeer'. De rest van het toegevoegde plangebied houdt net als in het bestemmingsplan 'Wolfheze 2017' de bestemming 'Groen'.





Verbeelding ontwerpbestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022'



Verbeelding vast te stellen bestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022', met toevoeging plangebied in het noorden.



# *Regels*

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

#### 1.1 *plan*:

het bestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022' met identificatienummer NL.IMRO.0274.bp0213wh-va02 van de gemeente Renkum.

#### 1.2 *bestemmingsplan*:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

#### 1.3 *de verbeelding*:

de analoge en digitale voorstelling van de in het plan opgenomen digitale ruimtelijke informatie als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0274.bp0213wh-va02.

#### 1.4 *aanbouw*:

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

#### 1.5 *aanduiding*:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### 1.6 *aanduidingsgrens*:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### 1.7 *afwijking/afwijken*:

een afwijking als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 1<sup>o</sup> van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (dan wel de opvolger van deze wet).

#### 1.8 *andere werken*:

werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

#### 1.9 *bebouwing*:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### **1.10 bebouwingspercentage:**

een in de regels en/of op de verbeelding aangegeven percentage, dat het deel van het bouwvlak binnen het bestemmingsvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd tenzij in de regels anders is bepaald.

### **1.11 bedrijf:**

een inrichting / instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten. Aan-huis-verbonden beroepen en een garagebedrijf worden hieronder niet begrepen, aan-huis-verbonden bedrijven wel. Detailhandel is bij een bedrijf niet toegestaan, behoudens zeer beperkte verkoop van artikelen die verband houden met de activiteiten.

### **1.12 bedrijfsgebouw:**

een gebouw dat dient voor de uitoefening van een bedrijf.

### **1.13 bedrijfsploeroppervlakte (bruto):**

de totale vloeroppervlakte van het (de) gebouw(en) / de ruimte die wordt gebruikt voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf c.q. een (dienstverlenend) bedrijf, winkel of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke.

### **1.14 begane grond:**

de eerste bouwlaag (niet zijnde een kelder, souterrain/onderbouw of bij aflopend hoogteverschil in het terrein ter plaatse de daaronder gelegen volledige bouwlaag), dat wil zeggen de bouwlaag ter plaatse van de hoofdtoegang).

### **1.15 bestaand bouwwerk:**

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning dan wel omgevingsvergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

### **1.16 bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

### **1.17 bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

### **1.18 bijgebouw:**

een (niet voor bewoning bestemd) op zichzelf staand, dat wil zeggen van buiten bereikbaar via een eigen ingang, aangebouwd dan wel vrijstaand gebouw, dat niet in directe verbinding staat, via een deur of andere open verbinding, met het hoofdgebouw en dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

### **1.19 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

### **1.20 bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

### **1.21 bouwlaag:**

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen, waarbinnen de vloerhoogte maximaal 1.20 meter varieert, is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van souterrain/onderbouw, zolder of vliering.

### **1.22 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

### **1.23 bouwperceelgrens:**

de grens van een bouwperceel.

### **1.24 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

### **1.25 bouwwerk, geen gebouw zijnde:**

een overig bouwwerk, carport of een overkapping.

### **1.26 bouwwerk:**

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

### **1.27 calamiteitenroute:**

een weg of pad, uitsluitend toegankelijk voor en uitsluitend te gebruiken door hulpdiensten en langzaam verkeer (zoals voetgangers en fietsers).

### **1.28 carport:**

een overkapping bedoeld als staanplaats, stalling voor 1 of meerdere auto's of andere motorvoertuigen.

### **1.29 coffeeshop:**

een gelegenheid waar handel is en/of gebruik van softdrugs plaatsvindt.

### 1.30 *cultuurhistorische waarden:*

de aan een gebied en/of bouwwerk toegekende waarden, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat gebied (waaronder de ontstaansgeschiedenis van het dorp) of bouwwerk, zoals dat in uitdrukking komt in de beplanting, het beplantingspatroon, slotenpatroon of de architectuur. Onder cultuurhistorische waarden worden mede verstaan de archeologische waarden en monumenten.

### 1.31 *dak:*

iedere bovenbeëindiging van een gebouw of een overkapping.

### 1.32 *dakkapel:*

een uitspringend dakvenster, bedoeld om de lichtinval te verbeteren en/of het woonoppervlak te vergroten, aangebracht op het hellende dakvlak en minimaal aan de onder- en bovenzijde omgeven door het betreffende dakvlak. Dakvergrotingen die in de goot staan, of zelfs daaronder, of die boven de nok uitsteken zijn dus géén dakkapellen.

### 1.33 *dakopbouw:*

een dakvergroting/-verhoging, niet zijnde een dakkapel, die of in de goot staat of zelfs daaronder en/of die boven de nok uitsteekt (doortrekken van de nok). Door de dakopbouw verandert het silhouet van het 'oorspronkelijke' dak.

### 1.34 *detailhandel:*

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt begrepen een winkel.

### 1.35 *dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling:*

een bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord worden gestaan en geholpen, zoals: uitzendbureaus, reisbureaus, wasserettes, kapsalons, schoonheidsinstituten, fotostudio's, bijkantoren van banken (waaronder geldautomaten) en van sociaal culturele instellingen, makelaarskantoor, assurantiekantoor, postagentschappen, telefoondiensten, internetdiensten, internetcafé's, snelfotoshops, ontwikkelshops, copyshops, videotheken, autorijscholen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen. Een garagebedrijf en een seksinrichting vallen hier niet onder.

### 1.36 *erf- of terreinafscheiding:*

een gebouwde voorziening van enig materiaal bedoeld om een perceel of erf, of een deel daarvan af te scheiden, zoals een (tuin)muur en een (tuin)hek. Een erf- of terreinafscheiding hoeft dus in principe niet alleen geplaatst te zijn op een perceelsgrens om als zodanig te worden opgevat. Is een afscheiding bijvoorbeeld geplaatst in het midden van een tuin dan wordt deze ook beschouwd als een erf- of terreinafscheiding. Onder een erf- of terreinafscheiding wordt verder ook verstaan een rasterwerk waarlangs beplanting groeit. Een gegroeide haagbeuk wordt daarentegen niet beschouwd als een gebouwde erf- of terreinafscheiding.

### **1.37 *evenement:***

een één- of meerdaagse voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak, zoals een herdenkingsplechtigheid, braderie, feest, concert, theater, (muziek) voorstelling, show, bioscoopvoorstelling, bijeenkomst, tentoonstelling, (week)markt, thematische markt, snuffelmarkt, (sport)manifestaties of optocht, niet zijnde een betoging. Dit is inclusief en ten dienste van het evenement benodigde, horeca, sanitaire voorzieningen, muziek en detailhandel. Binnen evenementen wordt onderscheid gemaakt in een 'groot evenement' en een 'klein evenement'; voor de uitleg hiervan zie de betreffende begrippen.

### **1.38 *fysieke veiligheid:***

de veiligheid (onder andere zelfredzaamheid en ramp-/incidentbestrijding en beheersing) voor zover deze afhankelijk is van fysieke factoren die aanleiding kunnen geven tot het ontstaan van branden, ongevallen en rampen.

### **1.39 *gebouw:***

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

### **1.40 *gebruiken:***

gebruiken, het doen gebruiken, in gebruik geven en het laten gebruiken.

### **1.41 *geohydrologisch onderzoek (kennis over de bodemopbouw):***

onderzoek naar grondwater en de bodemstructuur / aanwezige grondsoorten ter plaatse en 2 meter dieper dan het bouwplan en de bijbehorende werkzaamheden in de bodem reiken waarbij onderzocht dient te worden of er leemlagen/kleischotten in de bodem aanwezig zijn. Van belang is dat de bouw niet tot doorbreking of aantasting van leemlagen/kleischotten (hoe dun deze lagen eventueel ook zijn) zal leiden. Doorbreking of aantasting van deze leemlagen/kleischotten leidt namelijk tot het veranderen van de (schijn)grondwaterstand en grondwaterstromen waardoor grondwater niet meer naar de beken zal gaan maar dieper in de bodem zal infiltreren. Dit ondermijnt de ecologische kwaliteit van de beken.

### **1.42 *groot evenement:***

meerdaagse evenementen met een maximum van acht per kalenderjaar, waarvan maximaal tweemaal per kalenderjaar een kermis of circus, en met een maximum van negen aaneengesloten dagen per evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder begrepen.

### **1.43 *helihaven:***

een terrein dat permanent is ingericht en uitgerust en geschikt is om te worden gebruikt door hefschroefvliegtuigen, dan wel een platform, dat is aangelegd op een bouwwerk, constructie of vaartuig en dat permanent is ingericht en uitgerust om te worden gebruikt door hefschroefvliegtuigen.



**1.44 hogere grenswaarde:**

een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder, c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

**1.45 hoofdgebouw:**

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is. Een hoofdgebouw kan verschillende bouwhoogtes hebben.

**1.46 horeca / horecabedrijf:**

een bedrijf waar hoofdzakelijk dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, zoals een (eet)café, cafetaria, lunchroom, broodjeszaak, restaurant, bistro, grillroom, afhaalzaak dan wel een combinatie van dergelijke bedrijven, het verstrekken van logies (zoals een hotel, bed & breakfast, shortstay, appartementenhotel), het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie (o.a. feestzaal, bruiloften en (kunst)exposities), vergader- en congresaccommodaties en conferentieoord. Alles eventueel in combinatie met bijbehorende sport- en recreatieve voorzieningen / activiteiten en één en ander al dan niet in combinatie van een vermaakfunctie (niet zijnde een automatenhal/amusementshal/gokhal) met uitzondering van een erotisch getinte vermaakfunctie. Onder horeca wordt niet verstaan coffeeshops, discotheken, partyboerderijen en dergelijke.

**1.47 kantoor:**

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi)overheidsinstellingen, het bank- en/of verzekeringswezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen en het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek/afnemers niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen. Hieronder vallen ook congres- en vergaderaccommodaties. Detailhandel is niet toegestaan.

**1.48 kap:**

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

**1.49 keermuur:**

een walmuur ter vermindering van de overstort van grond of zand en dergelijke, en/of ter voorkoming van wateroverlast.

**1.50 kelder:**

een doorlopend gedeelte van een gebouw, voor personen toegankelijk, dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd en dat geheel onder peil is gelegen (en meestal gelegen onder de begane grond).

### 1.51 *klein evenement:*

een ééndaags evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder niet begrepen, dat geen of slechts in zeer ondergeschikte mate een commerciële doelstelling heeft.

### 1.52 *landschapswaarde(n):*

de aan een gebied toegekende waarde(n), gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur (met inbegrip van de mens). Feitelijk gaat het bij landschapswaarden binnen een bepaalde bestemming om afwijkende landschappelijke elementen binnen een hoofdgebruik / hoofdbestemming. Dus de landschapswaarden van een 'bos' zijn ook de (ondergeschikte) open ruimtes (de openheid) in het bos of de (ondergeschikte) waterpartijen, morfologie en dergelijke. Dit geldt ook voor een park. Bij een 'park' is dat ook de samenhang tussen bosschages, open ruimte, agrarische delen, waterpartijen, solitaire bomen maar ook (kleinschalige) bebouwde elementen. Bij 'agrarische percelen' zijn dat vaak kleinschalige (aan het hoofdgebruik ondergeschikte) bosschages, solitaire bomen of struiken, waterpartijen, hagen langs agrarische percelen of enkele bomen langs / tussen de agrarische percelen. Het kan dan ook gaan om de openheid en/of morfologie. Bij agrarische percelen in de uiterwaarden kan bijvoorbeeld gedacht worden aan knotwilgen langs agrarische percelen, of (meidoorn)hagen, smalle slootjes of poelen in een agrarische perceel. Het gaat er om dat deze elementen zeer duidelijk ondergeschikt zijn aan het hoofdgebruik / de hoofdbestemming. Deze landschappelijke elementen zijn namelijk (vaak) niet (goed) als zelfstandige functie te bestemmen.

### 1.53 *lessenaarsdak:*

een dak met één hellend, niet onderbroken, dakvlak.

### 1.54 *maatschappelijke voorzieningen:*

- educatieve voorzieningen / instellingen,
- medische, psychisch-medische, sociale, sociaal-medische, sociaal-culturele instellingen / doeleinden / dienstverlening,
- levensbeschouwelijke voorzieningen,
- openbare dienstverlening,
- alsook ten dienste van deze voornoemde voorzieningen behorende:
  1. kantoorfunctie,
  2. vergaderaccommodatie,
  3. sport,
  4. sportieve recreatie,
  5. wellness- en revalidatiefaciliteiten en,
- ten dienste van deze voornoemde voorzieningen ondergeschikte:
  1. detailhandel,
  2. dienstverlening en,
  3. horeca, met bijbehorende terrasmogelijkheid.

Onder dergelijke voorzieningen wordt onder andere verstaan:

- a. een (kunst)atelier,
- b. ambulancepost,

- c. apotheek,
- d. bibliotheek,
- e. brandweerkazerne,
- f. creativiteitscentrum,
- g. consultatiebureau,
- h. gemeentehuis,
- i. gezondheidszorg,
- j. gymzaal,
- k. fysiotherapiepraktijk,
- l. huisarts,
- m. jeugdopvang,
- n. kinder(dag)opvang,
- o. museum,
- p. naschoolse opvang,
- q. onderwijs,
- r. politiebureau,
- s. (openbaar) speelterrein,
- t. uitvaartcentrum (niet zijnde een crematorium, wel een mortuarium)
- u. verenigingsleven (club- en buurthuizen; niet zijnde motorclubhuizen),
- v. welzijnsinstelling.

Hieronder wordt niet verstaan:

- w. een (afkick)kliniek,
- x. asielzoekerscentrum,
- y. begraafplaats,
- z. club- en buurthuizen voor motorclubs,
- aa. crematorium (wel een mortuarium),
- ab. dierenasiel,
- ac. dierenpension,
- ad. drugsopvang,
- ae. gebedshuizen met oproep tot gebed, in de vorm van kerken/moskeeën/synagogen enz.,
- af. internaten,
- ag. justitiële inrichting,
- ah. kazerne en militaire zaken,
- ai. sanatoria,
- aj. scouting,
- ak. zorgboerderij.

### **1.55 maatvoeringsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels voor bepaalde bouwwerken eenzelfde maatvoering geldt.

### **1.56 morfologie:**

de vorm (structuur) van het landschap. Hieronder wordt ook aanwezige het hoogteverschil (niet zijnde een kleinschalig lokaal verschil in decimeters, maar de grote lijnen van het hoogteverschil) in het gehele landschap, waarvoor dit geldt, verstaan.

**1.57 nadere eis:**

een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder d, van de Wet ruimtelijke ordening.

**1.58 natuurwaarde(n):**

de aan een gebied toegekende waarde(n), gekenmerkt door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur, zoals geologische, geomorfologische, bodemkundige en of biologische elementen.

**1.59 normaal onderhoud, gebruik en beheer:**

een gebruik gericht op het in zodanige conditie houden of brengen van objecten dat het voortbestaan van deze objecten op ten minste het bestaande kwaliteitsniveau wordt bereikt.

**1.60 nutsvoorziening:**

een voorziening uitsluitend of in hoofdzaak gericht op het openbaar nut, dat wil zeggen de op het openbare net aangesloten nutsvoorziening (gas, elektriciteit, water en warmte), waterwinning en waterzuivering, de telecommunicatie, het openbaar vervoer of het trein-, water- of wegverkeer, zoals transformatorhuisjes, schakelhuisjes, duikers, bemalinginstallaties, gemaalgebouwtjes, voorziening ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie.

**1.61 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:**

een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.3 onder a van de Wet ruimtelijke ordening.

**1.62 openbare dienstverlening:**

het verlenen van diensten door of namens een overheidsinstantie ten behoeve van het algemeen belang, zoals het zorgdragen voor blijvende essentiële voorzieningen die betrekking hebben op de bescherming en handhaving van het geheel van de levens en bezittingen van inwoners in een gemeenschap. Hieronder valt onder andere de politie, brandweer en gemeente.

**1.63 overig bouwwerk:**

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden. Carports en overkappingen vallen hier niet onder.

**1.64 overkapping:**

een vrijstaand dan wel aangebouwd bouwwerk met een gesloten dak op het erf van een (hoofd)gebouw of een standplaats, dat strekt tot vergroting van het woongenot van het (hoofd)gebouw of de standplaats en dat minimaal twee geheel open wanden heeft en dat maximaal twee, al dan niet tot de constructie zelf behorende, wanden heeft, zoals een carport of luifel.

### 1.65 *pand:*

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

### 1.66 *peil:*

1. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan een weg, pad of stoep grenst (dat wil zeggen dat er geen ruimte zit tussen de hoofdtoegang en de weg, het pad of de stoep):
  - de hoogte van die weg, dat pad of die stoep ter plaatse van de hoofdtoegang
2. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan een weg, pad of stoep grenst:
  - de hoogte van het afgewerkte maaiveld ter hoogte van de hoofdtoegang na voltooiing van de bouw. Bij aan- en uitbouwen geldt de hoofdtoegang van het hoofdgebouw;
3. voor een bouwwerk waarbij geen sprake is van een toegang:
  - het gemiddelde afgewerkte maaiveld ter plaatse van dat bouwwerk;
4. voor erfafscheidingen, terreinafscheidingen, tuinhekken, (tuin)muren en keermuren:
  - het afgewerkte terrein ter plaatse van elk gedeelte van dat bouwwerk (de voet van de erfafscheiding of terreinafscheiding enz., gemeten aan de laagste zijde);
5. indien in of op het water wordt gebouwd:
  - het Nieuw Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil).

### 1.67 *prostitutie:*

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

### 1.68 *seksinrichting:*

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, escortservice of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar of in combinatie met een sekswinkel.

### 1.69 *sekswinkel:*

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin hoofdzakelijk goederen van erotisch-pornografische aard aan particulieren (plegen te) worden verkocht of verhuurd.

### 1.70 *sociale veiligheid:*

de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte.

### **1.71 souterrain/onderbouw:**

een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer (en meestal gelegen onder de begane grond), waarvan de bovenkant boven het peil, maar overal minder dan 1,20 meter boven peil, is gelegen.

### **1.72 straatmeubilair:**

naast hetgeen hieronder wordt verstaan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto het Besluit omgevingsrecht wordt hieronder voor de werking van dit bestemmingsplan mede verstaan: papier-, glas- en andere inzamelbakken, kunstwerken, speeltoestellen, alsmedeabri's en kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen en (draagconstructies van) reclame.

### **1.73 terras:**

een buiten een gebouw gelegen gebied behorende bij bijvoorbeeld een horecabedrijf waar sta- of zitgelegenheid kan worden geboden en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken en/of etenswaren voor directe consumptie kunnen worden bereid of verstrekt.

### **1.74 uitbouw:**

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw en waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

### **1.75 verdieping:**

elke bouwlaag boven de begane grond.

### **1.76 voorkeursgrenswaarde:**

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

### **1.77 winkel:**

een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn aard, indeling en/of inrichting kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor de uitoefening van detailhandel.

### **1.78 woning / wooneenheid:**

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden. Kleinschalige zorgwoningen worden als wonen beoordeeld (en vallen dus onder een 'woning') als de bewoners gezamenlijk één (met een gezinsverband vergelijkbaar) huishouden voeren, er een (behoorlijk) vaste samenstelling en structuur van de woongroep is en het wonen centraal staat en de eventuele zorg en begeleiding daaraan ondergeschikt is.

### **1.79 woonhuis:**

een gebouw, dat één woning omvat, dan wel twee of meer naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.

### **1.80 zolder:**

een gedeelte van een gebouw, zijnde een laag boven de begane grond en gelegen direct onder het dak, waarvan de vrije hoogte tussen de bovenkant van de vloer en het laagste punt van de onderkant van het dak (nok) minder bedraagt dan 1,50 meter.

### **1.81 zorgwoning:**

een woonruimte, complex van ruimten, functioneel ingericht op het bieden van zorg, bedoeld voor de huisvesting van één of meerdere huishoudens bestaande uit tenminste 1 hulpbehoevende op het fysieke, psychische en/of sociale vlak eventueel met extra zorg en/of begeleiding, al dan niet door middel van gemeenschappelijke voorzieningen en kantoor dan wel een woonvorm waar bewoners nagenoeg zelfstandig wonen met (voorzieningen voor) verzorging en begeleiding (ook 24-uurs begeleiding). Voor dit alles geldt dat deze zorgwoning (net) niet beoordeeld kan worden als zelfstandig wonen, als bedoeld met een woning, en (net) niet met het voeren van een nagenoeg zelfstandig huishouden. Het betreft in feite een ruimte voor intramurale zorg. Zelfstandige zorgwoningen / dan wel een kleinschalig complex van zorgwoningen worden als wonen beoordeeld (en vallen dus onder een 'woning') als de bewoners gezamenlijk één (met een gezinsverband vergelijkbaar) huishouden voeren, er een (behoorlijk) vaste samenstelling en structuur van de woongroep is en het wonen centraal staat en de eventuele zorg en begeleiding daaraan ondergeschikt is.

## Artikel 2 *Wijze van meten*

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### 2.1 *afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens:*

tussen de zijdelingse grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

### 2.2 *de bouwhoogte van een bouwwerk:*

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen. Deze bepaling geldt ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 2.3 *de dakhelling:*

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

### 2.4 *de goothoogte van een bouwwerk:*

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Bij de vaststelling van de goothoogte worden goten (c.q. de druiplijn en het boeibord) van ondergeschikte bouwonderdelen zoals dakkapellen niet meegerekend.

### 2.5 *de hoogte van een windturbine:*

vanaf het peil tot aan de as van de windturbine.

### 2.6 *de inhoud van een bouwwerk:*

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### 2.7 *de oppervlakte van een bouwwerk:*

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

### 2.8 *aanvullende regels voor de oppervlakte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde:*

bij de vaststelling van de oppervlakte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, zonder buitenwerkse gevelvlakken en/of scheidingsmuren wordt de verticale projectie van het gehele bouwwerk, op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk gemeten.



### **2.9 aanvullende regels voor de oppervlakte van een ondergronds bouwwerk:**

bij de vaststelling van de oppervlakte van een gebouw die geheel of gedeeltelijk onder het maaiveld / onder de grond is gelegen wordt gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, (bovenwaarts) geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het gebouw.

### **2.10 aanvullende regels voor de oppervlakte en bebouwingspercentage van een ondergronds bouwwerk buiten een bovengronds bouwwerk:**

bij de berekening van het bebouwingspercentage of de te bebouwen oppervlakte wordt de oppervlakte van ondergrondse bouwwerken (gebouwen) mede in aanmerking genomen, voor zover deze zijn gelegen buiten de buitenwerkse gevelvlakken van de bijbehorende bovengrondse gebouwen.

### **2.11 ondergrondse diepte:**

vanaf het aanliggende oorspronkelijke maaiveld tot aan het diepste punt in de (onder)grond / bodem van de ingreep/bouwwerk, verticaal gemeten.

### **2.12 algemene aanvullende regels voor de oppervlakte, goothoogte en bouwhoogte van een bouwwerk:**

bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen van gebouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, liftschachten, muurdammen, hemelwaterafvoeren, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, lichtkappen/-koepels, erkers, balkons, galerijen, bordessen, trappen, traphekken, balkonhekken en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van de genoemde maten, bestemmingsgrenzen en/of bouwvlakken, in verticale en/of horizontale richting, niet meer dan 1 meter bedraagt en de overschrijding voor wat betreft balkons niet meer dan 1,5 meter bedraagt.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Centrum - 1

#### 3.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Centrum - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel, uitsluitend op de begane grond of de daaronder gelegen bouwlagen (zoals souterrain en kelders);
- b. dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen, uitsluitend op de begane grond of de daaronder gelegen bouwlagen (zoals souterrain en kelders);
- c. horeca, niet zijnde het verstrekken van logies, uitsluitend op de begane grond of de daaronder gelegen bouwlagen (zoals souterrain en kelders);
- d. kantoren;
- e. maatschappelijke voorzieningen (met uitzondering van levensbeschouwelijke voorzieningen, uitvaartcentrum, onderwijs, brandweerkazerne, politiebureau en een ambulancepost);
- f. woonhuizen op de verdiepingen, met dien verstande dat op de begane grond de bij de op de verdieping(en) gelegen woningen behorende voorzieningen, zoals trappenhuisen, liften en bergingen, zijn toegestaan;

met de daarbij behorende:

- g. wegen en paden;
- h. parkeervoorzieningen, waaronder (ondergrondse) parkeergarages;
- i. groenvoorzieningen;
- j. speelvoorzieningen;
- k. waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;
- l. tuinen, erven en terreinen;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. terrassen;
- o. gebouwen;
- p. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- q. andere werken.

#### 3.2 bouwregels

##### 3.2.1 gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. een bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd;
- c. de goothoogte van een gebouw bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte' aangegeven goothoogte;
- d. de bouwhoogte van een gebouw bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' aangegeven bouwhoogte.

##### 3.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. binnen het bouwvlak mag de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren maximaal 2 meter bedragen;
- b. buiten het bouwvlak mag de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken,

- (tuin)muren en keermuren maximaal 1 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van vlaggenmasten mag maximaal 7 meter bedragen;
  - d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale oppervlakte van alle overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, buiten het bouwvlak, maximaal 30% van de oppervlakte van het bouwperceel, verminderd met de oppervlakte van het in het betreffende bouwperceel gelegen bouwvlak mag bedragen.

### 3.3 nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- f. de fysieke veiligheid.

### 3.4 afwijken van de bouwregels

#### 3.4.1 afwijkingen

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in lid 3.2.1 onder a en worden toegestaan dat gebouwen worden gebouwd buiten het bouwvlak met een maximale goot- en bouwhoogte van 4 meter en een totale maximale oppervlakte van 25 m<sup>2</sup>;
- b. het bepaalde in lid 3.2.2 onder b en worden toegestaan dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren maximaal 2 meter mag bedragen;
- c. het bepaalde in lid 3.2.2 onder d en worden toegestaan dat de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 5 meter mag bedragen.

#### 3.4.2 afwegingskader

Een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 3.4.1 kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- g. de fysieke veiligheid.

### 3.5 specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen;
- b. het gebruik van bedrijfsgebouwen voor (zelfstandige) bewoning;
- c. het zelfstandig gebruik van bijgebouwen als een in lid 3.1 genoemde functie.

## Artikel 4 Groen

### 4.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. parken en plantsoenen;
- d. voet-, ruit- en rijwielpaden;
- e. speelvoorzieningen;
- f. waterlopen, waterpartijen, infiltratievoorzieningen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - calamiteitenroute' is tevens een calamiteitenroute toegestaan;

met daaraan ondergeschikt:

- h. bos;
- i. verhardingen;
- j. delen van wegen;
- k. uitritten;
- l. ingangen voor (ondergrondse) parkeervoorzieningen;
- m. parkeervoorzieningen;
- n. straatmeubilair;
- o. kunst(werken);

met de daarbij behorende:

- p. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- q. andere werken.

### 4.2 bouwregels

#### 4.2.1 gebouwen

Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

#### 4.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 4 meter mag bedragen, met dien verstande dat:

- a. de bouwhoogte van speelvoorzieningen maximaal 6 meter mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen maximaal 1 meter mag bedragen.

### 4.3 nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de sociale veiligheid;
- c. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.

#### 4.4 *afwijken van de bouwregels*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. *het bepaalde in lid 4.2.2, aanhef, en worden toegestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 6 meter mag bedragen;*
- b. *het bepaalde lid 4.2.2 onder e en worden toegestaan dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen maximaal 2 meter mag bedragen.*

#### 4.5 *specifieke gebruiksregels*

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van gebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

#### 4.6 *afwijken van de gebruiksregels*

##### 4.6.1 *afwijkingen*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.1 en worden toegestaan dat delen van deze gronden, welke aansluiten bij woningen, gebruikt mogen worden als tuin, met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een bouwhoogte van maximaal 1 meter, voor die woningen.

##### 4.6.2 *afwegingskader*

Een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 4.6.1 kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. *de karakteristieke groenstructuur of groenelementen;*
- b. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
- c. *de woonsituatie;*
- d. *de verkeersveiligheid;*
- e. *de sociale veiligheid;*
- f. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- g. *de fysieke veiligheid.*

## Artikel 5 Groen - Park

### 5.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen - Park' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. parken en plantsoenen;
- b. groenvoorzieningen;
- c. bermen en beplanting;
- d. bos;
- e. waterlopen, waterpartijen, infiltratievoorzieningen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;
- f. voet-, ruiter- en rijwielpaden;
- g. de bescherming, behoud en verdere ontwikkeling (gericht op de versterking) van de landschapswaarden en cultuurhistorische waarden;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'speelterrein' is tevens een speelterrein met speelvoorzieningen en speeltoestellen toegestaan. Dit alles met de bijbehorende verhardingen;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'evenemententerrein' zijn tevens kleine evenementen en grote evenementen toegestaan;

met daaraan ondergeschikt:

- j. speelvoorzieningen;
- k. straatmeubilair;
- l. halfverhardingen,
- m. kunst(werken);
- n. dierenweide;
- o. delen van parkeervoorzieningen, met dien verstande dat delen van de parkeervoorzieningen en/of wegen slechts maximaal 2,5 meter buiten de bestemming 'Verkeer' in de aansluitende bestemming 'Groen - Park' zijn toegestaan;

met de daarbij behorende:

- p. gebouwen;
- q. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- r. andere werken.

### 5.2 bouwregels

#### 5.2.1 gebouwen

Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

#### 5.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3 meter mag bedragen, met dien verstande dat:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren maximaal 1,2 meter mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen maximaal 6 meter mag bedragen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'speelterrein' ook lichtmasten, palen en ballenvangers (met of zonder netten) zijn toegestaan met een bouwhoogte tot 10 meter;
- c. carports en overkappingen ten behoeve van het stallen van auto's niet zijn toegestaan.

### 5.3 *nadere eisen*

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. *de verkeersveiligheid;*
- b. *de sociale veiligheid;*
- c. *een samenhangend straat en bebouwingsbeeld.*

### 5.4 *afwijken van de bouwregels*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 5.2.2, aanhef, en worden toegestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 6 meter mag bedragen.

### 5.5 *specifieke gebruiksregels*

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van gebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

## Artikel 6 Verkeer

### 6.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. *wegen, straten en paden;*
- b. *voet- en rijwielpaden;*
- c. *pleinen;*
- d. *parkeervoorzieningen;*
- e. *bruggen en ecoducten;*
- f. *tunnels;*

met daaraan ondergeschikt:

- g. *groenvoorzieningen, natuur en bos;*
- h. *straatmeubilair en (ondergrondse) afvalcontainers;*
- i. *(openbare) nutsvoorzieningen;*
- j. *waterlopen, waterpartijen, infiltratievoorzieningen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;*
- k. *speelvoorzieningen;*
- l. *agrarisch gebruik;*
- m. *terrassen, voor zover hierdoor de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming niet wordt aangetast en een goed woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast;*

met de daarbij behorende:

- n. *gebouwen;*
- o. *bouwwerken, geen gebouwen zijnde;*
- p. *andere werken.*

### 6.2 bouwregels

#### 6.2.1 gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt dat uitsluitend gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer (zoals abri's en liften), wegverkeer of openbare nutsvoorzieningen mogen worden gebouwd, waarbij de maximale oppervlakte van een gebouw 25 m<sup>2</sup> mag bedragen met een maximale bouwhoogte van 6 meter.

#### 6.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. *de bouwhoogte van bruggen en ecoducten mag maximaal 9 meter bedragen;*
- b. *de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (waaronder keermuren en andere bouwwerken voor bijvoorbeeld tunnels) mag maximaal 8 meter bedragen, met dien verstande dat carports en overkappingen ten behoeve van het stallen van auto's niet zijn toegestaan.*

### 6.3 nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. *de verkeersveiligheid;*
- b. *de sociale veiligheid;*



- c. *een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;*
- d. *de fysieke veiligheid.*

#### **6.4 specifieke gebruiksregels**

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van gebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

#### **6.5 afwijken van de gebruiksregels**

##### **6.5.1 afwijkingen**

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 6.1 en worden toegestaan dat delen van deze gronden, welke aansluiten bij woningen, gebruikt mogen worden als tuin, met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van maximaal 1 meter, bij die woningen.

##### **6.5.2 afwegingskader**

Een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 6.5.1 kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
- b. *de woonsituatie;*
- c. *de verkeersveiligheid;*
- d. *de sociale veiligheid;*
- e. *de milieusituatie;*
- f. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- g. *de fysieke veiligheid.*

## Artikel 7 Verkeer - Spoorverkeer

### 7.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Spoorverkeer' aangewezen gronden zijn als volgt bestemd:

- a. spoorwegdoeleinden;
- b. wegen, straten en voet- en rijwielpaden;

met daaraan ondergeschikt:

- c. bruggen;
- d. tunnels;
- e. pleinen;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. groenvoorzieningen en bos;
- h. (openbare) nutsvoorzieningen;
- i. waterlopen, waterpartijen, infiltratievoorzieningen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;
- j. agrarisch gebruik van bermen;
- k. verhardingen;

met de daarbij behorende:

- l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- m. andere werken.

### 7.2 bouwregels

#### 7.2.1 gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt dat:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer (zoals abri's), spoorverkeer (waaronder bedrijfsgebouwen en/of liften bij stations) of (openbare) nutsvoorzieningen mogen worden gebouwd, waarbij de maximale oppervlakte van een gebouw 25 m<sup>2</sup> mag bedragen en met een maximale bouwhoogte van 6 meter, waarbij dit wordt gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf;
- b. de bouwhoogte, gemeten vanaf het peil, van bruggen maximaal 9 meter mag bedragen;
- c. ter plaatse van een bouwvlak zijn gebouwen toegestaan waarbij het bouwvlak voor 100% mag worden bebouwd, waarbij:
  1. de goothoogte van een gebouw maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte' aangegeven goothoogte mag bedragen, en;
  2. de bouwhoogte van een gebouw maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' aangegeven bouwhoogte mag bedragen.

#### 7.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte, gemeten vanaf het peil, van bruggen mag maximaal 9 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (waaronder geluidschermen) wordt gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf en mag maximaal 5 meter bedragen behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de geleiding, beveiliging en regeling van spoorverkeer waarvan de bouwhoogte maximaal 8 meter, gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf, mag bedragen.

### 7.3 *nadere eisen*

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. *de verkeersveiligheid;*
- b. *de sociale veiligheid;*
- c. *een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;*
- d. *de fysieke veiligheid.*

### 7.4 *afwijken van de bouwregels*

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2.1, onder a, en toegestaan dat de bouwhoogte van een gebouw maximaal 14 meter mag bedragen.

### 7.5 *specifieke gebruiksregels*

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van bedrijfsgebouwen en bijgebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

## Artikel 8 Leiding - Gas

### 8.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, het beheer en onderhoud van de ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - gas' gelegen hogedruk gasleiding, met aan weerszijden van de leiding een beschermingszone van 4 meter. De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

### 8.2 bouwregels

Op deze gronden is het, in afwijking van hetgeen in de overige regels (van die andere bestemming(en)) is bepaald, niet toegestaan te bouwen, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde den dienste van de leiding(en). Dit in verband met het oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.

### 8.3 afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 8.2 voor het bouwen overeenkomstig de ter plaatse op de verbeelding aangewezen andere bestemmingen, mits:

- a. *door de bouw en situering van de betreffende bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de (bedrijfsveiligheid van de) leiding, en;*
- b. *geen kwetsbare objecten worden toegelaten, en;*
- c. *vooraf advies wordt ingewonnen en is verkregen bij de leidingbeheerder.*

De beslissing met betrekking tot de afwijking wordt aan de leidingbeheerder medegedeeld.

### 8.4 specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen het opslaan van goederen, met uitzondering van het opslaan van goederen ten behoeve van inspectie en onderhoud van de aardgastransportleiding.

### 8.5 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 8.5.1 verbod

Het is verboden, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op of in deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. *het aanbrengen van (gesloten) verhardingen en het aanleggen van wegen en paden;*
- b. *het aanbrengen, vellen en/of rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;*
- c. *het aanleggen vergraven, verruimen, dempen of wijzigen van watergangen;*
- d. *het uitvoeren van grondbewerkingen, zoals ophogen en afgraven, egaliseren, mengen, woelen, diepploegen, ontginnen en aanleggen van drainage;*
- e. *het uitvoeren van heiverken of het anderszins indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.*

### 8.5.2 uitzondering verbod

Het bepaalde in lid 8.5.1 is niet van toepassing voor:

- a. *werken en /of werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;*
- b. *werken en/of werkzaamheden die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;*
- c. *werken en/of werkzaamheden zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;*
- d. *werken en/of werkzaamheden die het normale beheer en onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;*
- e. *het rooien of vellen van bestaand houtgewas in het kader van normale verzorging en onderhoud.*

### 8.5.3 afwegingskader

De in lid 8.5.1 genoemde omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden mag alleen worden verleend indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de mogelijkheid van adequaat beheer of de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of niet voldoende aan tegemoet kan worden gekomen.

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet eerder verleend dan nadat advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder. De beslissing met betrekking tot de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt aan de leidingbeheerder medegedeeld.

## *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

### *Artikel 9 Anti-dubbelregel*

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **Artikel 10 Algemene bouwregels**

### **10.1 afwijkende bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, ligging en/of inhoud bouwwerken**

In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, ligging en/of inhoud van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand zijn gekomen, meer bedraagt dan in de bouwregels in Hoofdstuk 2 van deze regels is toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, ligging en/of inhoud in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

### **10.2 afwijkende bestaande afstand bouwwerken**

In die gevallen dat de bestaande afstand tot enige op de verbeelding aangegeven lijn van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand zijn gekomen, minder bedraagt dan in de bouwregels in Hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt die afstand in afwijking daarvan als minimaal toegestaan.

### **10.3 afwijkend bestaand bebouwingspercentage bouwwerken**

In die gevallen dat een bestaand bebouwingspercentage, dat in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand is gekomen, meer bedraagt dan in de bouwregels in Hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt dat bebouwingspercentage in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

## Artikel 11 Algemene gebruiksregels

### 11.1 evenementen

Kleine evenementen zijn binnen alle bestemmingen toegestaan, mits:

- a. hiervoor een vergunning is verleend op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, en;
- b. geen significante aantasting plaatsvindt van de natuurwaarden in het kader van de Wet natuurbescherming of een opvolger van deze wet(ten). De beoordeling hiervan ligt bij het in het kader van deze wet(ten) bevoegd gezag.

### 11.2 parkeernormen

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, uitbreiden en wijzigen van de functie van een gebouw of van gronden wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de 'Parkeernota 2014-2020' (vastgesteld 26 februari 2014) van de gemeente Renkum dan wel de herziening of opvolger van die parkeernota.
- b. Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het onder a bepaalde, indien:
  1. het voldoen aan deze bepaling door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit, of;
  2. op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. Hierbij geldt dat dit binnen 200 meter moet geschieden, dan wel dat er op een grotere afstand voldoende parkeergelegenheid is (passend binnen de bepalingen van de 'Parkeernota 2014-2020' dan wel de herziening of opvolger daarvan) naar het oordeel van het bevoegde gezag, of;
  3. er, naar oordeel van het bevoegd gezag, voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen.

### 11.3 strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met alle bestemmingen wordt in ieder geval begrepen:

- a. een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen;
- b. een gebruik van gronden en bouwwerken als helihaven voor hefschroefvliegtuigen;
- c. een gebruik van bijgebouwen voor (zelfstandige) bewoning;
- d. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
- e. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud.



## Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid, de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en de fysieke veiligheid, met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. *de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, oppervlaktes, bouwvlakken en percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen, oppervlaktes, bouwvlakken en percentages;*
- b. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;*
- c. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;*
- d. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat, ongeacht het bouwvlak en de bestemming gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd met een oppervlakte van maximaal 50 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van maximaal 5 meter zoals een muziektheater, jongerenontmoetingsplek, gebouwen van openbaar nut, rioolinstallaties en openbare nutsvoorzieningen, telecommunicatie, het openbaar vervoer of het spoor-, water-, of wegverkeer;*
- e. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het bouwvlak met maximaal 5 meter wordt overschreden en het de bouw betreft van luifels, uitgebouwde toegangsportalen, balkons, galerijen, erkers, trappenhuizen, trappen, liftschachten en soortgelijke aanbouwen en bouwwerken;*
- f. *het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, lichtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:*
  1. *de oppervlakte van de vergroting maximaal 10 m<sup>2</sup> bedraagt;*
  2. *de bouwhoogte maximaal 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw bedraagt;*
- g. *het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte voor het oprichten van hekwerken ten behoeve van het gebruik van platte daken als dakterras met een maximum van 1 meter boven de maximaal toegestane bouwhoogte, mits:*
  1. *dit passend is in het bestaande bebouwingsbeeld van de omgevende bebouwing, en;*
  2. *de belangen van omwonenden met betrekking tot privacy, uitzicht en bezonning niet onevenredig worden geschaad;*
- h. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat maximaal 1 meter buiten de bestemmingsgrens dan wel het bouwvlak mag worden gebouwd en tot een maximum oppervlak van 6 m<sup>2</sup>, mits:*
  1. *dit passend is in het bestaande bebouwingsbeeld van de omgevende bebouwing, en;*
  2. *de belangen van omwonenden met betrekking tot privacy, uitzicht en bezonning niet onevenredig worden geschaad, en;*
  3. *de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt geschaad.*
- i. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat ten behoeve van bouwprojecten, renovatieprojecten dan wel voor onderhoud tijdelijk, tot maximaal een één jaar, bouwketen, bouw materieel, bouwmaterialen en dergelijke geplaatst worden op niet daartoe bestemde locaties, mits:*
  1. *de verkeersveiligheid en de hulpverlening niet onevenredig worden geschaad, en;*
  2. *de parkeerdruk niet onevenredig toeneemt, en;*
  3. *natuurwaarden niet onevenredig worden geschaad en bomen niet direct dan wel indirect worden beschadigd;*
- j. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat, ongeacht het bouwvlak en de bestemming maximaal 2 (nood)lokalen, met een bouwhoogte van maximaal 5 meter, worden geplaatst bij gebouwen*

*ten behoeve van educatieve doeleinden zoals (bijzondere) scholen, kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang, waarbij de afstand van deze (nood)lokalen tot het bijbehorende educatieve gebouw maximaal 100 meter mag bedragen en de noodzaak tot het plaatsen van de (nood)lokalen moet worden aangetoond.*

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 13 Overgangsrecht

#### 13.1 overgangsrecht bouwwerken

##### 13.1.1 overgangsrecht

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. *gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;*
- b. *na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen 2 jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.*

##### 13.1.2 afwijking

Bij omgevingsvergunning kan eenmalig worden afgeweken van het bepaalde in lid 13.1.1 ten behoeve van het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 13.1.1 met maximaal 10%.

##### 13.1.3 uitzondering overgangsrecht bouwwerken

Lid 13.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

#### 13.2 overgangsrecht gebruik

##### 13.2.1 overgangsrecht

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

##### 13.2.2 strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 13.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

##### 13.2.3 verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 13.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

##### 13.2.4 uitzondering overgangsrecht gebruik

Lid 13.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## *Artikel 14 Slotregel*

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Spooronderdoorgang Wolfheze 2022'.

Generaal Urquhartlaan  
6861 GG Oosterbeek

Postbus 9100  
6860 HA Oosterbeek  
Telefoon (026) 33 48 111  
Fax (026) 33 48 310

Internet [www.renkum.nl](http://www.renkum.nl)



Gemeente Renkum

