

RAPPORT

Quickscan Stationsweg 49 te Oosterbeek

Klant: NU Projectontwikkeling B.V.

Referentie: BJ6926-100-100-RHD-XX-XX-RP-X-0001

Status: Definitief/1

Datum: 1 oktober 2024

Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Mobility & Infrastructure

Telefoon: +31 88 348 70 00
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document: Quickscan Stationsweg 49 te Oosterbeek

Sub titel:
Referentie: BJ6926-100-100-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk
Status: Definitief/1
Datum: 1 oktober 2024
Projectnaam: Stationsweg 49 Oosterbeek
Projectnummer: BJ6926-100-100
Auteur(s): R.S.

Opgesteld door: R.S.

Gecontroleerd door: M.K.

Datum: 1-10-2024

Goedgekeurd door: R.B.

Datum: 1-10-2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Quickscan milieu- en omgevingsaspecten	3
2.1	Activiteiten en milieuzonering	3
2.2	Externe veiligheid	3
2.3	Verkeer en parkeren	5
2.4	Stikstof	9
2.5	Luchtkwaliteit	10
2.6	Geur	11
2.7	Geluid	11
2.8	Water	13
2.9	Archeologie en cultuurhistorie	14
2.10	Onontpofte oorlogsresten	16
2.11	Kabels en leidingen	19
2.12	Duurzaamheid & Gezondheid	19
3	Conclusies	21

1 Inleiding

NU Projectontwikkeling beoogt een ontwikkeling op de locatie Stationsweg 49 te Oosterbeek. Deze beoogde ontwikkeling past niet binnen de vigerende planologische mogelijkheden, zoals opgenomen in het omgevingsplan van rechtswege. Alvorens er een besluit wordt genomen om het planologische proces aan te vangen, wenst NU Projectontwikkeling inzicht te krijgen in de milieu- en omgevingsaspecten ter plaatse. Om inzicht te krijgen in de (on)mogelijkheden van de beoogde ontwikkeling, wordt er een quickscan opgesteld. Hierin wordt inzicht gegeven in de relevantie van verschillende milieu- en omgevingsaspecten ten opzichte van de beoogde ontwikkeling.

In deze quickscan vindt een beschouwing plaats van de volgende milieu- en omgevingsaspecten:

- Activiteiten en milieuzonering (voorheen: bedrijven en milieuzonering)

Een kwalitatieve analyse van mogelijke bronnen in de nabijheid van het plangebied met een geur- en/of geluidemissie, op basis van openbare bronnen/data.

- Externe veiligheid

Een kwalitatieve analyse van mogelijke bronnen die van invloed kunnen zijn op de externe veiligheid, op basis van openbare bronnen/data.

- Verkeer en parkeren

Een kwalitatieve analyse betreffende de verkeersaantrkkende werking, op basis van het verschil tussen de huidige en gewenste situatie op basis van CROW-cijfers. Daarnaast wordt er inzicht gegeven in het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen.

Voor dit onderdeel wordt tevens een aparte notitie opgesteld.

- Stikstof

Voor het aspect stikstof worden Aerius-berekeningen uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase.

- Luchtkwaliteit

Een berekening middels de NIBM-tool (niet-in-betekenende-mate).

- Geur

Het aspect geur is onderdeel van de kwalitatieve analyse van het aspect activiteiten en milieuzonering.

- Geluid

Een kwalitatieve analyse op basis van mogelijk spoorweg-, wegverkeers- en industrielawaai.

Projectgerelateerd

- Water

Een kwalitatieve analyse op basis van provinciale en gemeentelijke verordeningen.

- Archeologie en Cultuurhistorie

Een kwalitatieve analyse op basis van openbare bronnen/data.

- Onontpofte oorlogsresten (OOO)

Een kwalitatieve analyse op basis van openbare bronnen/data.

- Kabels en leidingen

Een Klic-melding.

- Duurzaamheid & Gezondheid

Een kwalitatieve analyse op basis van gemeentelijk beleid.

De aspecten 'ecologie' en 'bodem' vallen, zoals overeengekomen, buiten de scope van deze quickscan.

2 Quickscan milieu- en omgevingsaspecten

2.1 Activiteiten en milieuzonering

Indien door middel van een project of plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies - zoals woningen - mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Daarnaast is het van belang dat door realisering van de beoogde ontwikkeling geen hinder wordt veroorzaakt voor de omgeving en ook voor de bedrijfsvoering van bestaande omliggende bedrijven.

Binnen een straal van 150 meter, ten oosten van het projectgebied, bevinden zich twee bedrijven met een zogenaamde milieucategorie. Het betreft een natuursteenbewerkingsbedrijf aan de Strodorpseweg en een smederij aan de Dennenkampweg.

In de tabel hieronder zijn de richtafstanden per bedrijf opgenomen, zoals deze zijn terug te vinden in de VNG-publicatie betreffende milieuzoneringen uit 2009. Zo lang er nog geen definitief omgevingsplan is vastgesteld door de gemeente Renkum, gelden deze richtafstanden.

Tabel: Richtafstanden

	Geur	Fijnstof	Gevaar	Geluid
Natuursteenbewerkingsbedrijven (Strodorpseweg 27)	10	30	50	0
Smederij (Dennenkampweg 21a)	30	30	50	10

De beoogde ontwikkeling valt buiten de maximale richtafstanden van 50 meter en valt daarmee buiten de hinderzone van deze bedrijven.

Andersom zorgt de beoogde ontwikkeling van woningen niet voor hinder voor de omgeving danwel de bedrijfsgang van bestaande omliggende bedrijven.

Conclusie

Het aspect activiteiten en milieuzonering speelt geen rol bij de beoogde ontwikkeling.

2.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschouwd de risico's voor de omgeving ten gevolge van een ongeval bij de productie, opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. In het kader van een ontwikkeling die afwijkt van het omgevingsplan van rechtswege, dient dit aspect te worden onderzocht. Het toetsingskader is vastgelegd in het Bkl, daarnaast kan er lokaal beleid van toepassing zijn. De beoogde ontwikkeling maakt woningen, zogenoemde kwetsbare gebouwen, mogelijk in de nabijheid van meerdere risicovolle milieubelastende activiteiten. Dit betekent dat externe veiligheid relevant is voor het project. Vanuit het Bkl wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico en de aandachtsgebieden.

Plaatsgebonden risico

Voor risicovolle milieubelastende activiteiten (Bijlage VII, Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)) wordt een plaatsgebonden risico (PR) bepaald. Dit is de kans per jaar dat een persoon, die altijd aanwezig is op die plaats, overlijdt door een ongeval met een gevaarlijke stof. De kans om te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen is het grootst in de buurt van het ongeval. Hoe verder van het ongeval, hoe kleiner de kans op overlijden.

Projectgerelateerd

De plaatsgebonden risicocontour van één op de miljoen per jaar ($PR 10^{-6}$) wordt gebruikt als grenswaarde als veilige afstand tussen de risicovolle milieubelastende activiteiten en (zeer) kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties. Voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties geldt de $PR10^{-6}$ per jaar contour als standaardwaarde. Dit betekent dat binnen deze contour geen (zeer) kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties mogen liggen. Beperkt kwetsbare gebouwen en locaties mogen onder voorwaarden binnen de $PR10^{-6}$ per jaar contour liggen. De definities van de kwetsbare gebouwen en locaties staan in bijlage VI van het Bkl. De risicovolle milieubelastende activiteiten in bijlage VII.

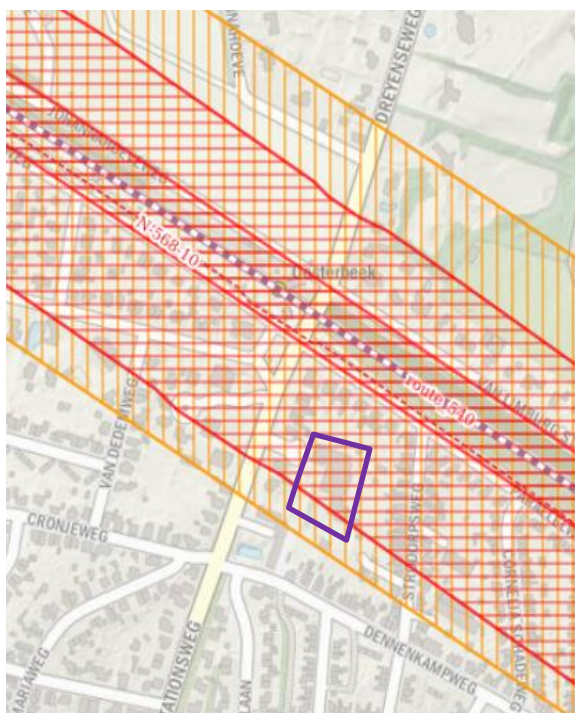
Aandachtsgebieden

In het omgevingsplan dient de gemeente binnen aandachtsgebieden extra aandacht te hebben voor de veiligheid van mensen binnenshuis. De aandachtsgebieden gelden voor de risicovolle milieubelastende activiteiten zoals opgenomen in bijlage VII van het Bkl. Voor sommige risicovolle milieubelastende activiteiten gelden vaste afstanden en voor andere dienen deze te worden berekend. Er zijn drie soorten aandachtsgebieden (brand, explosie en gifwolk). Het is afhankelijk van de soort gevaarlijke stoffen welke aandachtsgebieden een risicovolle milieubelastende activiteit heeft.

De gemeente is verplicht in het omgevingsplan voor de aanwezige brand- en explosieaandachtsgebieden te bepalen of zij zogenoemde voorschriftengebieden opnemen. Dit dient te worden gemotiveerd in het omgevingsplan. Een voorschriftengebied is een gebied waarbinnen extra bouwkundige maatregelen gelden conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De bouwkundige maatregelen zijn van toepassing voor alle nieuwbouw van (zeer/beperkt) kwetsbare gebouwen binnen een voorschriftengebied. Voorschriftengebieden zijn verplicht voor zeer kwetsbare gebouwen.

Inventarisatie risicovolle milieubelastende activiteiten

Het planvoornemen ligt in de nabijheid van de spoorlijn Utrecht-Arnhem en een ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie: N568-10. Onderstaande figuur geeft de ligging van het plangebied ten opzichte van de risicovolle milieubelastende activiteiten en de aandachtsgebieden weer.



Figuur 1: Globale ligging planvoornemen in de brand- en explosie aandachtsgebieden.

Projectgerelateerd

Plaatsgebonden risico: De PR 10^{-6} per jaar contour van de buisleiding is 0 meter en ligt daarmee op de leiding. Hiermee vormt het plaatsgebonden risico van de buisleiding geen belemmering voor het project.

De PR 10^{-6} per jaar contour van de spoorlijn Utrecht-Arnhem ligt op 0 meter van het midden van de spoorbundel. Hiermee vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het project.

Aandachtsgebieden: Het plangebied ligt binnen het brandaandachtsgebied van de buisleiding en binnen het explosieaandachtsgebied van de spoorlijn. Dit betekent dat de gemeente in haar omgevingsplan een afweging moet maken of er al dan niet een voorschriftgebied wordt vastgesteld. Binnen een voorschriftgebied gelden extra bouwkundige eisen conform het Bbl.

Conclusie en advies

Het plangebied maakt woningen mogelijk in de nabijheid van de spoorlijn Arnhem-Utrecht en een ondergrondse buisleiding. Het plaatsgebonden risico van deze risicovolle milieubelastende activiteiten vormt geen belemmering voor het project. Wel ligt het project binnen een brand-, explosie en (toekomstig, nog niet vastgesteld) gifwolkaandachtsgebied. Dit betekent dat de gemeente in haar omgevingsplan een afweging moet maken om al dan niet voorschriftgebieden aan te wijzen.

2.3 Verkeer en parkeren

In deze quickscan worden twee aspecten beschouwd: (1) verkeersgeneratie (auto), (2) parkeren. De verkeersgeneratie wordt beschouwd op basis van het verschil tussen de verkeersgeneratie in de huidige situatie en de beoogde nieuwe situatie met 37 woningen. Voor parkeren worden de beoogde woningbouwtypes tegen de Beleidsregel parkeernormen Gemeente Renkum 2024 gehouden om te beoordelen hoe veel parkeerplaatsen er nodig zijn volgens de gemeentelijke parkeernormen. Ook wordt er beschouwd of er een saldering mogelijk is op basis van de huidige situatie.

De Beleidsregel parkeernormen Gemeente Renkum 2024 vormt de basis voor het inschatten van benodigde verkeersgeneratie en parkeercapaciteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als het toevoegen van functies of uitbreiden van bestaande functies. In deze beleidsregel wordt de projectlocatie aangeduid als 'stationslocatie'. Op basis van CBS gegevens over de adressendichtheid van de wijk Dennenkamp (1166 adressen per vierkante kilometer), waarin de projectlocatie zich bevindt, is er volgens het CROW sprake van 'matig stedelijk gebied' (1000 tot 1500 adressen per vierkante kilometer).

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie dient het projectgebied gedefinieerd te worden op basis van een gebiedstype van het CROW. De beleidsregel van de gemeente Renkum geeft niet aan in welk van de door het CROW-gehanteerde gebieden ('centrum' of 'schil centrum') met bijbehorende CROW-normen de projectlocatie zich bevindt. Daarom zijn beide gebieden ('centrum' en 'schil centrum') met bijbehorende normen in deze quickscan opgenomen.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie is er sprake van 'voortgezet speciaal onderwijs' (VSO). "Het VSO heeft als doel om leerlingen met extra ondersteuning een vmbo-tl of havodiploma te laten behalen". Voor een VSO zijn geen aparte kencijfers onder de hoofdgroep onderwijs gedefinieerd. Een VSO is een speciale middelbare school. Voor een middelbare school zijn wel kencijfers opgenomen. Een middelbare school in een matig stedelijk gebied in een stationslocatie heeft op basis van de kencijfers van het CROW gemiddeld een verkeersgeneratie per weekdag (in een centrumgebied) van 12,9 en (in een schil van het centrum) 15 per 100 leerlingen. Deze gegevens zijn verwerkt in onderstaande tabel, waarin de verkeersgeneratie van de VSO is berekend.

Projectgerelateerd

Tabel: Huidige verkeersgeneratie VSO

Type	Verkeersgeneratie per 100 leerlingen (centrum)	VSO met 135 leerlingen (centrum)	Verkeersgeneratie per 100 leerlingen (schil centrum)	VSO met 135 leerlingen (schil centrum)
Middelbare school	12,9	18 (17,42)	15	21 (20,25)

In de beoogde ontwikkeling zijn 37 woningen voorzien. Het gaat hier om de volgende woningtypen:

- 8 eengezinswoningen (vrije sector)
- 4 patiowoningen (vrije sector)
- 6 sociale koopwoningen ca. 50m²
- 19 middeldure koopwoningen ca. 60m²

De CROW hanteert de volgende benamingen:

- Koop, huis, vrijstaand
- Koop, huis, twee-onder-een-kap
- Koop, huis, tussen/hoek
- Koop, appartement, duur
- Koop, appartement, midden
- Koop, appartement, goedkoop
- Huur, huis, vrije sector
- Huur, huis, sociale huur
- Huur, appartement, duur
- Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)
- Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
- Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig
- Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)
- Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)

Er is in onderstaande tabel aangesloten bij de CROW-benamingen op basis van de woningtypen in de beoogde ontwikkeling.

Projectgerelateerd

Tabel: Verkeersgeneratie toekomstige situatie (37 woningen)

Type woning	Verkeersgeneratie per woning (centrum)	Verkeersgeneratie per type woning (centrum)	Verkeersgeneratie per woning (schil centrum)	Verkeersgeneratie per type woning (schil centrum)
8 eengezinswoningen (vrije sector) CROW: Koop, huis, tussen/hoek	6,8	55 (54,4)	6,9	56 (55,2)
4 levensloopwoningen (vrije sector) CROW: Koop, huis, tussen/hoek	6,8	28 (27,2)	6,9	28 (27,6)
6 sociale koopwoningen ca. 50m2 CROW: Koop, appartement, goedkoop	4,3	26 (25,8)	4,6	28 (27,6)
19 middeldure koopwoningen ca. 60m2 CROW: Koop, appartement, midden	5,1	97 (96,9)	5,4	103 (102,6)
		Totaal centrum: 206		Totaal schil centrum: 215

De verkeersgeneratie is in de huidige situatie in een centrum gebied gemiddeld 18 per weekdag en in de toekomstig beoogde situatie gemiddeld 206 per weekdag. Voor de schil centrumgebied geldt respectievelijk gemiddeld 21 en 215 per weekdag. De gemiddelde verkeersgeneratie per weekdag neemt in beide gevallen toe. Dat verschil is te verklaren door het feit dat een middelbare school veel fiets- en voetverkeer genereert en die cijfers zijn niet meegenomen in de CROW-cijfers. Daarnaast resulteren de CROW-cijfers voor verkeersgeneratie per woningtype in de praktijk vaak in een overschatting.

Parkeren

De Beleidsregel parkeernormen Gemeente Renkum 2024 vormt de basis voor het inschatten van benodigde parkeercapaciteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als het toevoegen van functies of uitbreiden van bestaande functies. Deze beleidsregel vervangt de Parkeernota 2014-2020 die is vastgesteld op 26 februari 2014. De nieuwe beleidsregel sluit beter aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie Renkum 2040 en het Mobiliteitsplan doordat ze meer flexibiliteit biedt waarmee invulling kan worden gegeven aan de Mobiliteitstransitie vanuit de TRIAS MOBILICA benadering (verminderen, verschonen, veranderen van mobiliteit). Deze beleidsregel biedt ruimte om gemotiveerd af te wijken van de gestelde parkeernormen, bijvoorbeeld bij het inzetten op deelmobiliteit. De verstedelijkingsopgaven in de nabij gelegen regio's zullen impact hebben op de gemeente Renkum. Deze beleidsregel draagt bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit en het behouden van een goed bereikbare, leefbare gemeente.

Parkeernormen zijn in principe het vertrekpunt voor het inschatten van voldoende parkeergelegenheid. Tegelijkertijd blijft het mogelijk om af te wijken van de parkeernorm en naar maatwerk te streven mits dat voldoende, betrouwbaar en valide is onderbouwd; en er voor bewoners geen parkeeroverlast ontstaat. De structurele borging van aangedragen alternatieven, zoals inzet van deelmobiliteit, is bij het afwijken van parkeernormen van belang.

Projectgerelateerd

De parkeernormen betreffen minimum normen met uitzondering van de Dorpskernen Oosterbeek, Renkum, Doorwerth, en de stationslocaties Oosterbeek en Wolfheze waar de parkeernormen maxima zijn. De locatie van de beoogde ontwikkeling valt binnen de stationslocatie Oosterbeek. In de beleidsregel wordt de projectlocatie aangeduid als 'stationslocatie'. De hieronder opgenomen parkeernormen zijn daarmee maximale normen.

De beleidsregel hanteert verschillende woontypen:

- Groter dan 160 m² bvo per woning
- Groter dan 120m² en kleiner of gelijk aan 160m² bvo per woning
- Groter dan 100m² en kleiner of gelijk aan 120m² bvo per woning
- Groter dan 80m² en kleiner of gelijk aan 100m² bvo per woning
- Groter dan 60 m² bvo en kleiner of gelijk aan 80 m² bvo per woning
- Groter dan 30 m² bvo en kleiner of gelijk aan 60 m² bvo per woning
- Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig per kamer
- Aanleunwoning en serviceflat per woning
- Sociale huur (inkomensgrens) woning groter dan 60m² per woning
- Sociale huur (inkomensgrens) appartement groter dan 60m² per woning
- Sociale huur (inkomensgrens) woning kleiner dan 60m² per woning
- Sociale huur (inkomensgrens) appartement kleiner dan 60m² per woning
- Verzorgd wonen mobiliteitsklasse B per woning
- Verzorgd wonen mobiliteitsklasse C per woning
- Verpleeg- en verzorgingstehuis

In onderstaande tabel zijn de beoogde woningbouwtypen opgenomen en gekoppeld aan de typen zoals opgenomen in de beleidsregel van Renkum, met daarachter de parkeernormen zoals opgenomen in de Beleidsregel parkeernormen gemeente Renkum 2024:

Tabel: Parkeren

Type woning	Parkeernorm (dorpskern/stationslocatie)	Aantal benodigde parkeerplaatsen
8 eengezinswoningen (vrije sector) (Groter dan 160m ² bvo)	1,7	13,6
4 levensloopwoningen (vrije sector) (Groter dan 160 m ² bvo)	1,7	6,8
6 sociale koopwoningen ca. 50m ² (Groter dan 30 m ² bvo en kleiner of gelijk aan 60 m ² bvo per woning)	1,2	7,2
19 middeldure koopwoningen ca. 60m ² (Groter dan 60 m ² bvo en kleiner of gelijk aan 80 m ² bvo per woning)	1,3	24,7
Totaal: 37 woningen		Totaal: 53 (52,3)

Op basis van bovenstaande tabel 3, zijn er voor de 37 woningen maximaal 53 parkeerplaatsen benodigd. In het ontwerp zijn 44 parkeerplaatsen ingetekend. Dit resulteert in een verschil van 9 parkeerplaatsen onder de maximale parkeernorm.

Projectgerelateerd

Volgens de beleidsregel geldt dat wanneer er een nieuw bouwplan in de plaats komt van een functie waar al een theoretisch tekort (parkeernorm technisch) aan parkeerplaatsen is, komt dit tekort niet voor rekening van de nieuwe ontwikkeling. Dit tekort mag in mindering worden gebracht op de totale parkeerbehoefte van het beoogde plan.

De huidige functie van het projectgebied behelst een middelbare school. Deze heeft volgens de beleidsregel een parkeernorm van 0,8 per leslokaal. De school heeft ruim 20 leslokalen. Er zijn tevens kantoren en een sportzaal, maar die zijn ten dienste van de middelbare school en worden daarom niet apart meegenomen in de berekening. Uitgaande van 20 leslokalen met een norm van 0,8 per leslokaal, resulteert dit in een maximum norm van 16 parkeerplaatsen. Op dit moment zijn er 22 parkeerplaatsen op het terrein van de VSO aanwezig. Daarmee wordt het huidige beleid overschreden. Dit betekent echter dat er voor de beoogde ontwikkeling geen salderingsmogelijkheid is op basis van de huidige parkeervoorzieningen.

Met 44 parkeerplaatsen in de toekomstig beoogde situatie wordt in principe voldaan aan de maximale parkeernorm van 53 plaatsen van de gemeente Renkum. Er kan, indien door het bevoegd gezag gewenst, gemotiveerd van deze maximale norm worden afgeweken door de nabijheid van het treinstation van Oosterbeek als argument voor minder parkeerplaatsen in te brengen.

Conclusie en advies

Wat betreft de verkeersgeneratie per auto is er een toename op een gemiddelde weekdag op basis van de verkeersgeneratiecijfers van het CROW. Dit verschil is te verklaren doordat een middelbare school meestal veel voet- en fietsverkeer genereert. Echter, er is hier sprake van speciaal middelbaar onderwijs. Een verkeerstelling op locatie wat betreft de huidige verkeersaantrekkende werking, gevolgd door een (kruispunt)analyse, kan uitsluitel geven of de toename van verkeer in de beoogde situatie al dan niet een probleem oplevert waardoor mogelijk aanvullende verkeerskundige maatregelen nodig zijn.

Met de beoogde ontwikkeling worden er minder parkeerplaatsen toegevoegd dan de maximale norm voorschrijft op basis van de beleidsregel van de gemeente Renkum. Daarmee voldoet de beoogde ontwikkeling in principe aan het beleid. Er kan, indien door het bevoegd gezag gewenst, gemotiveerd van deze maximale norm worden afgeweken. Middels een parkeertelling op locatie en in de omgeving van de locatie, gevolgd door een (doelgroepen)analyse, kan er gemotiveerd worden afgeweken van de maximale gemeentelijke parkeernorm.

Voor het planologische omgevingsvergunningproces in een later stadium is er sowieso een verkeersonderzoek nodig. Wij bieden, in een aparte offerte, een volledig verkeersonderzoek zoals dat is vereist voor de planologische omgevingsvergunning aan. Daarin zijn bovengenoemde werkzaamheden opgenomen.

2.4 Stikstof

Het resultaat van het stikstofonderzoek is niet direct gunstig. In de bouwfase wordt (zoals verwacht) een toename aan depositie berekend, te weten 0,07 mol N/ha/jaar ten opzichte van de referentiesituatie. De locatie ligt dichtbij Natura 2000-gebied de Veluwe en de emissie waarmee gesaldeerd kan worden (zoals de huidige gasgestookte installatie) is niet voldoende om de behoorlijke emissie van de mobiele werktuigen in de bouwfase weg te nemen.

Er zijn echter wel een aantal oplossingsrichtingen en de haalbaarheid is niet in het geding bij de nodige aandacht voor het vervolg. Oplossingsrichtingen zijn:

Projectgerelateerd

- Het opstellen van een ecologische onderbouwing. Mogelijk kan een ecooloog beoordelen of het kansrijk is om deze tijdelijke toename van 0,07 mol N/ha/jaar ecologisch te onderbouwen. Het is wel goed om (vooraf) na te gaan bij het bevoegd gezag of hiermee wordt ingestemd.
- De inzet van elektrisch materieel. Dit leidt tot hogere uitvoeringskosten en de stroomcapaciteit is daarnaast belangrijk.
- Bij een latere uitwerking nagaan in hoeverre de inschatting van het materieel juist is. Dit onderzoek gaat uit van een grove inschatting aan de hand van andere projecten, mogelijk kan deze inschatting meer gericht worden gedaan op het moment dat er een aannemer in beeld is.
- Op termijn zou er een drempelwaarde ingevoerd kunnen worden, zo staat vermeld in het recente hoofdlijnenakkoord uit Den Haag. Deze drempelwaarde zou ertoe leiden dat de toename van 0,07 mol N/ha/jaar geen issue meer is. De invoer is echter (juridisch) onzeker.

In de gebruiksfase is een afname van -0,02 mol N/ha/jaar berekend. Voor de gebruiksfase gelden er derhalve geen belemmeringen.

Er gelden nog enkele aandachtspunten:

- Er is uitgegaan van de variant met het grootste woonprogramma: 41 woningen.
- Er is van uitgegaan dat tijdens de sloop en bouw het gebruik van het gebouw als school geheel beëindigd is.
- Voor de inzet van het bouw materieel is uitgegaan van relatief schoon materieel (Stage IV, met AdBlue). Er is geen rekening gehouden met een heistelling of bronbemaling.
- In het rapport staan nu nog de verschillende oplossingsrichtingen benoemd. Op het moment dat duidelijk is welke oplossingsrichting wordt gekozen is het advies om deze richting goed uit te werken.

2.5 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf wordt de gemiddelde luchtkwaliteit (fijnstof en stikstofdioxide) van het projectgebied in kaart gebracht op basis van openbare data. De gemiddelde luchtkwaliteit wordt afgezet tegen de grens zoals gesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Vervolgens wordt er middels de NIBM-tool onderzocht of het project door de toename van extra voertuigen een betekenende bijdrage levert aan de luchtkwaliteit en er daardoor een luchtonderzoek is vereist.

Binnen het plangebied ligt de concentratie Stikstofdioxide (NO₂) tussen de 12 en 16 microgram/m³. De WHO-grens ligt op <10 microgram/m³.

In het projectgebied betreft de concentratie fijnstof (PM₁₀) gemiddeld 17 microgram/m³. De WHO-grens ligt op <15 microgram/m³.

In het projectgebied betreft de concentratie fijnstof (PM_{2,5}) gemiddeld 9.5 microgram/m³. De WHO-grens ligt op <5 microgram/m³.

Alle waarden liggen boven de grenswaarden zoals opgesteld door de WHO.

Er is een berekening met de NIBM-tool (niet in betekenende mate) uitgevoerd, op basis van de extra te verwachten voertuigbewegingen per weekdaggemiddelde. Uit de quickscan verkeer blijkt dat het aantal verkeersbewegingen toeneemt op basis van de CROW kengetallen. Ter controle 'worst-case' is de NIBM-tool met nog meer verkeersbewegingen daar bovenop ingevuld. Zie onderstaande figuur. De bijdrage van extra verkeer is niet in betekenende mate; er is geen nader onderzoek nodig.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)	250
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,11
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 2: Uitkomst NIBM-tool.

2.6 Geur

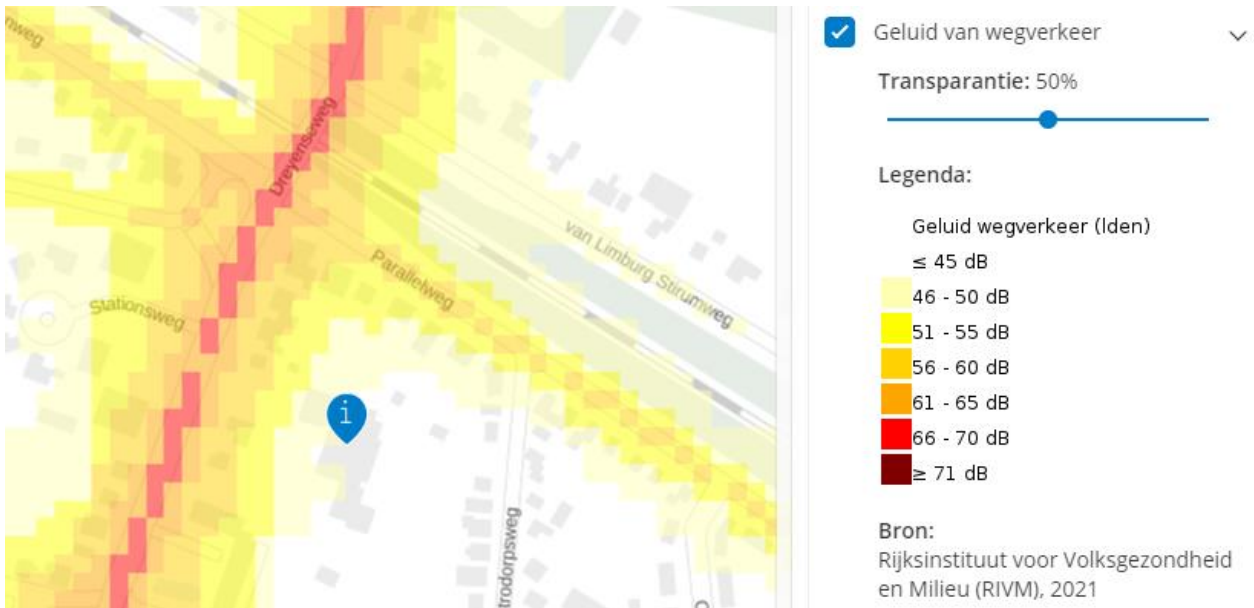
Geurhinder kan een rol spelen bij onder meer veehouderijen en andere landbouwactiviteiten, de mengvoederindustrie, horeca, rioolwaterzuiveringsinstallaties, slachterijen en (andere) milieubelastende activiteiten.

Er bevinden zich geen milieubelastende activiteiten rondom het projectgebied. Het aspect geur is daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

2.7 Geluid

Voor het aspect geluid gelden verschillende waarden. Voor wegverkeer over gemeentewegen geldt een grenswaarde van 53 dB, met een maximale waarde van 70 dB voor nieuwe woningen. Dat betekent dat bij een overschrijding van 53 dB maatregelen getroffen moeten worden om het geluidsniveau te reduceren. In onderstaande figuur is het gemiddelde wegverkeerlawaai weergegeven.

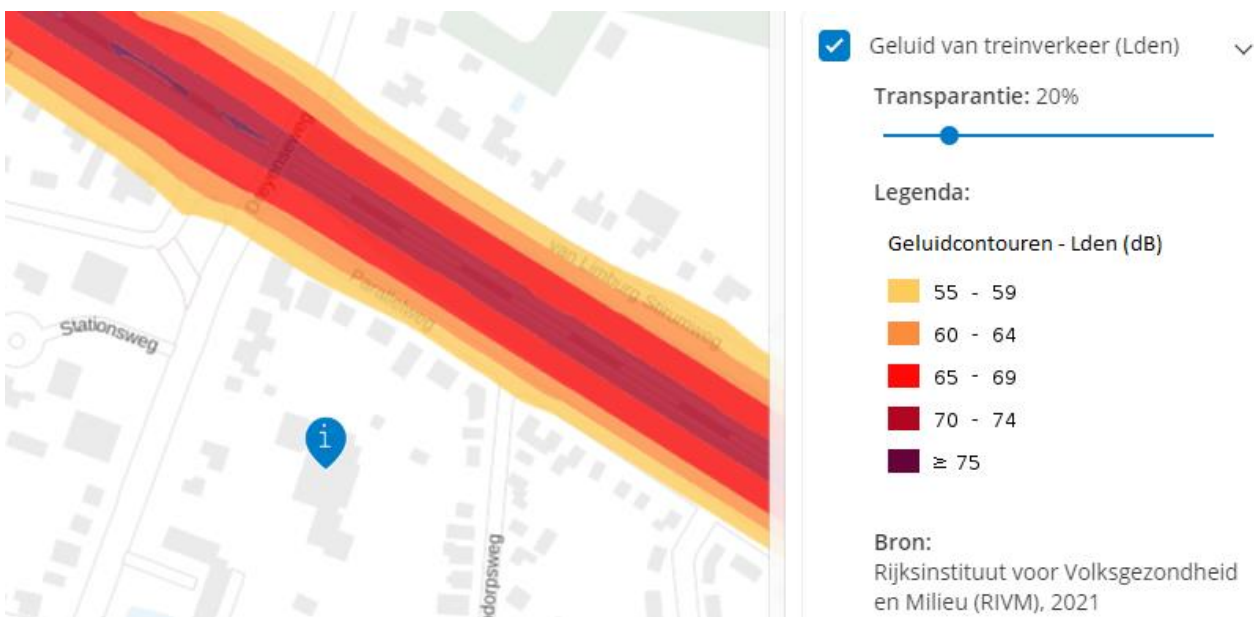
Projectgerelateerd



Figuur 3: Wegverkeerlawaai in dB.

Op de plaatsen waar woningbouw is geprojecteerd blijft de dB-waarde onder de 50 dB. Daarmee geeft dit de indicatie dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Dat kan op basis van deze gegevens niet worden uitgesloten en kan alleen definitief worden vastgesteld met een geluidsonderzoek op locatie.

Voor treinverkeer geldt een grenswaarde van 55 dB, met een maximale waarde van 65 dB voor nieuwe woningen. Dat betekent dat bij een overschrijding van 55 dB maatregelen getroffen moeten worden om het geluidsniveau te reduceren. In onderstaande figuur is het gemiddelde treinverkeerlawaai weergegeven.



Figuur 4: Treinverkeerlawaai in dB.

Op de plaatsen waar woningbouw is geprojecteerd blijft de dB-waarde onder de 55 dB. Daarmee geeft dit de indicatie dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. In tegenstelling tot wegverkeerlawaai kan

hier met zekerheid worden gesteld dat treinverkeerlawaai geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Voor treinverkeerlawaai is geen geluidsonderzoek benodigd. Voor wegverkeerlawaai wordt geadviseerd een akoestisch onderzoek te laten uitvoeren. Wanneer vast staat waar de gevels van de woningen zich zullen gaan bevinden op het terrein, kan hier ter plaatse een akoestisch onderzoek naar wegverkeerlawaai worden uitgevoerd. Voor het akoestisch onderzoek is input uit het verkeersonderzoek nodig. De toekomstige verkeerssituatie is van invloed op de geluidssituatie.

2.8 Water

Gemeentelijke verordening

De gemeente Renkum heeft de Verordening Hemel- en grondwater Renkum 2021. Het doel van deze verordening is mede met het oog op de doelen in artikel 10.32a van de Wet milieubeheer gericht op: (1) het doelmatig beheer van watersystemen; (2) het doelmatig beheer van het openbaar vuilwaterriool; (3) het voorkomen van een te grote hoeveelheid water die ingezameld, getransporteerd en gezuiverd moet worden in een rioolwaterzuiveringsinstallatie; (4) op de bescherming van de bodem en oppervlaktewater; (5) het voorkomen van wateroverlast en schade als gevolg hiervan; (6) het voorkomen van een nadelige situatie voor de gezondheid en veiligheid. Onder andere voor nieuwbouw is er een zorgplicht opgenomen. Hierin staat dat de eigenaar van een bouwwerk die een activiteit verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de hiervoor gestelde doelen, is verplicht om: (a) zorg te dragen voor het zuiver houden van het oppervlakte- en bodemwater; (b) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om te voorkomen dat hemelwater afvloeit in het openbaar vuilwaterriool. Het bevoegd gezag draagt zorg voor het waar mogelijk ondersteunen bij het laten afvloeien van hemelwater in het grondoppervlak.

Provinciale verordening - Wateroverlast

Het projectgebied wordt door het waterschap Vallei en Veluwe aangemerkt als 'stedelijke bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen T100, overig T10'. In artikel 3.12 (omgevingswaarden wateroverlast regionale wateren waterschap Vallei en Veluwe) van de Omgevingsverordening Gelderland is opgenomen dat voor wateroverlast in het beheergebied van waterschap Vallei en Veluwe binnen het stedelijk gebied een gemiddelde kans op overstroming van (a) 1:100 per jaar voor locaties waar feitelijk bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen aanwezig zijn en (b) 1:10 per jaar voor het overige gebied geldt. Nieuwe projecten dienen hier rekening mee te houden.

Provinciale verordening - Intrekgebied

In de provinciale omgevingsverordening is het gebied aangemerkt als 'intrekgebied' (hoofdstuk 4 (regels over activiteiten in de leefomgeving), afdeling 4.3 (grondwaterbedreigende activiteiten)). Deze afdeling gaat over grondwaterbedreigende activiteiten in een waterwingebied, een grondwaterbeschermingsgebied, een koude-warmte-opslagvrije zone, een boringsvrije zone, een intrekgebied, een kwetsbaar drinkwaterreserveringsgebied of een minder kwetsbaar drinkwaterreserveringsgebied. Deze afdeling is opgenomen met het oog op het beschermen van de kwaliteit van het grondwater vanwege de openbare drinkwatervoorziening.

Een grondwaterbedreigende activiteit is als volgt gedefinieerd: "handeling of milieubelastende activiteit die nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het grondwater veroorzaakt of kan veroorzaken".

Op basis van artikel 4.16 geldt een specifieke zorgplicht. Degene die een grondwaterbedreigende activiteit verricht in een waterwingebied, een grondwaterbeschermingsgebied, een koude-warmte-opslagvrije zone, een boringsvrije zone, een intrekgebied, een kwetsbaar drinkwaterreserveringsgebied of

een minder kwetsbaar drinkwaterreserveringsgebieden weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de kwaliteit van het grondwater, is verplicht om (a) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen; (b) voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken; (c) als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd.

Conclusie

Bij het ontwerp dient rekening te worden gehouden met het verwerken van buien met het kenmerk T100 voor de feitelijke bebouwing en T10 voor het overige gebied.

Daarnaast dient het ontwerp van de beoogde ontwikkeling, als onderdeel van een uitgebreide watertoets, ook getoetst te worden aan de provinciale verordening als zijnde een grondwaterbedreigende activiteit. Uit de watertoets komt naar voren in hoeverre er sprake zal zijn van grondwaterbedreigende activiteiten.

2.9 Archeologie en cultuurhistorie

Omgevingsplan van rechtswege

In het omgevingsplan van rechtswege ligt over het projectgebied de 'Waarde – Archeologie middelhoge verwachting' geprojecteerd. De voor 'Waarde - Archeologie middelhoge verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, veiligstelling en herstel van de op en in deze gronden verwachte en reeds bekende archeologische waarden.

Binnen deze waarde mag er worden gebouwd op basis van de volgende regels:

Artikel 31.2.2 bouwen ten behoeve van andere bestemmingen

Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere voor deze gronden aangewezen bestemmingen, zijn op de in lid 31.2.1 bedoelde gronden slechts toelaatbaar, indien het betreft:

- a. *de bouw of een uitbreiding van een bouwwerk tot een oppervlakte van maximaal 500 m²;*
- d. *de bouw of een uitbreiding van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 500 m² waarbij de bijbehorende grondwerkzaamheden (graafwerk- en bouwwerkzaamheden) voor dat bouwwerk een ondergrondse diepte hebben van maximaal 0,30 meter en waarbij geen heilwerkzaamheden plaatsvinden.*

31.3 afwijken van de bouwregels

31.3.1 afwijkingen

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 31.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, indien op basis van ingesteld archeologisch onderzoek of op basis van een oordeel van een erkend archeoloog, naar oordeel van burgemeester en wethouders, geen archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt of kan plaatsvinden van de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden, dan wel dat de archeologische waarden anderszins veilig worden gesteld.

31.3.2 afwegingskader

Indien uit ingesteld archeologisch onderzoek/rapport of naar oordeel van een erkend archeoloog blijkt dat de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere van de volgende regels/voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

Projectgerelateerd

- a. *de verplichting tot het treffen van (technische) maatregelen waardoor de archeologische waarden, ondanks het bouwen en/of bijbehorende werkzaamheden, in de bodem kunnen worden behouden;*
- b. *de verplichting tot het doen van opgravingen;*
- c. *de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog;*
- d. *de verplichting om na beëindiging van de werken en werkzaamheden een verslag uit te brengen waaruit blijkt op welke wijze met de archeologische waarden is omgegaan.*

31.3.3 uitzondering archeologisch onderzoek

Het overleggen van een archeologisch onderzoek/rapport is niet nodig indien naar het oordeel van burgemeester en wethouders de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Burgemeester en wethouders kunnen daarbij echter wel regels/voorwaarden, als bedoeld in lid 31.3.2, aan de omgevingsvergunning verbinden.

Conclusie omgevingsplan van rechtswege

De beoogde ontwikkeling behelst meer dan 500m² (31.2.2 sub d). Daarmee is het aanvragen van een afwijking (31.3.1) noodzakelijk. Er dient een archeologisch bureauonderzoek te worden uitgevoerd. Indien daaruit blijkt dat er archeologische waarden te verwachten zijn, dient er aanvullend een archeologisch veldonderzoek te worden uitgevoerd. Als daaruit blijkt dat archeologische waarden zullen worden verstoord, “kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere regels/voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning” zoals opgenomen in het afwegingskader (31.3.2).

Op basis van artikel 31.3.3 en de daarbij geldende regels kan het bevoegd gezag een uitzondering maken voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek “indien de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld”. Echter, burgemeester en wethouders kunnen daarbij regels/voorwaarden stellen, als bedoeld in 31.3.2. In dit geval is er geen informatie beschikbaar om op basis van deze regel een uitzondering te maken.

Rijkskaarten

De kaart Archeologie in Nederland is een combinatie van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Hierop zijn bekende behoudenswaardige archeologische terreinen verzameld, gecombineerd met de trefkans (hoog, middelhoog, laag) op archeologische resten.

Op deze kaart zijn geen archeologische Rijksmonumenten of bekende behoudenswaardige archeologische terreinen aangeduid in of direct rondom het projectgebied.

Provinciale kaart (tevens gemeentelijke waarden)

Op de provinciale kaarten met betrekking tot historisch landschap, historische stedenbouw, archeologie en cultuurhistorie staan geen provinciale en gemeentelijke waarden ingetekend in het projectgebied.

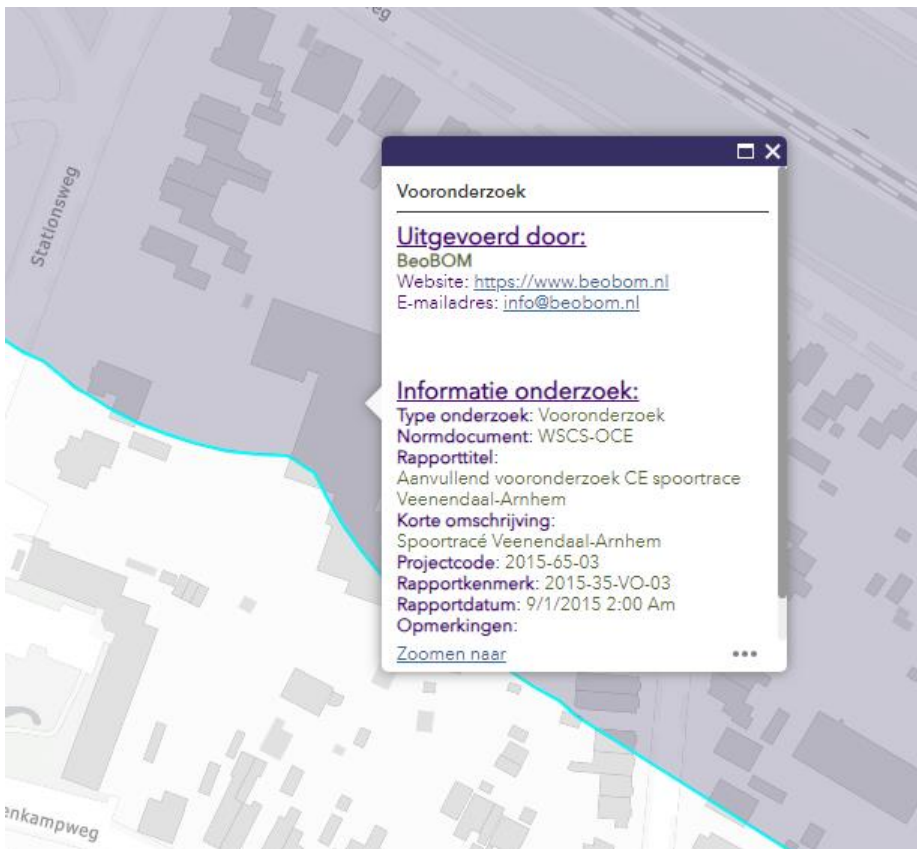
Conclusie

Er bevinden zich op basis van de openbare beschikbare geraadpleegde data geen bekende archeologische of cultuurhistorische waarden in het projectgebied. Op basis van het omgevingsplan van rechtswege dient er voor de beoogde ontwikkeling (>500m²) een “ingesteld archeologisch onderzoek of een beoordeling op basis van een erkend archeoloog” te worden uitgevoerd. Er is een uitzonderingsmogelijkheid opgenomen in artikel 31.3.2. Het is aan te raden deze uitzonderingsmogelijkheid, op basis van voorgaande informatie uit de openbare data, in te brengen bij de

omgevingstafel, zodat helder wordt of burgemeester en wethouders bereid zijn (en onder welke voorwaarden) om af te kijken op basis van 31.3.2.

2.10 Onontpofte oorlogsresten

De gemeente Renkum heeft geen eigen kaart met daarop verwachtingswaarden voor onontpofte oorlogsresten. Daarom is de VEO bommenkaart geraadpleegd. Op deze kaart is aangegeven dat voor een deel van het projectgebied reeds een vooronderzoek conventionele explosieven (CE) heeft plaatsgevonden voor ProRail door BeoBOM in 2015 (zie onderstaande figuur).



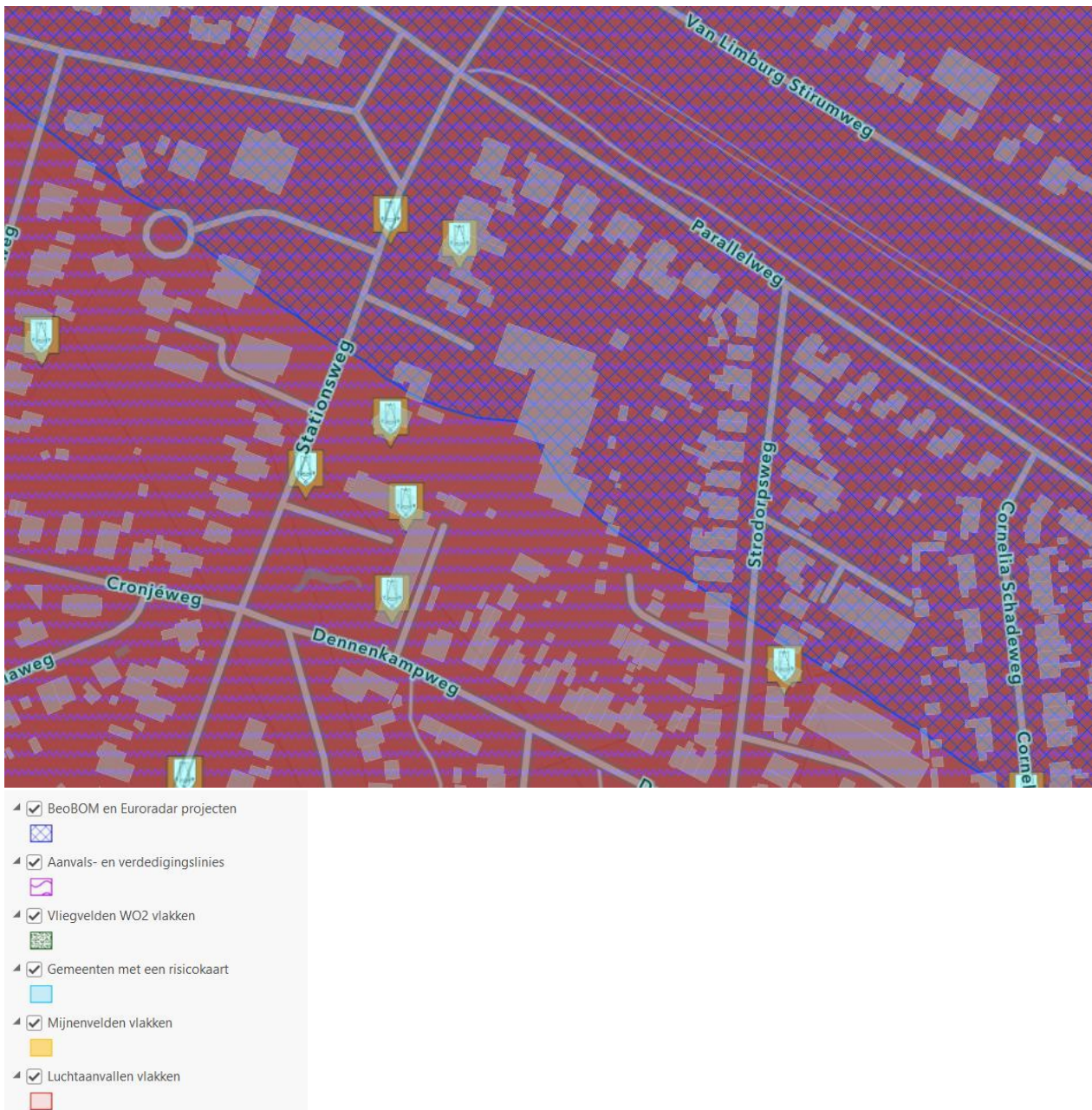
Figuur 5: Vooronderzoekgebied CE spoortracé Veenendaal-Arnhem.

Naast de VEO Bommenkaart is de BeoBOM Ruimingskaart geraadpleegd. Deze is bedoeld als een indicatie van de vele gebeurtenissen tijdens de Tweede Wereldoorlog. De locaties aangegeven op deze kaart zijn indicatief en hieruit kunnen géén conclusies worden getrokken met betrekking tot het achterblijven van ontplofbare oorlogsresten. Gebieden met weinig indicaties zijn niet per definitie onverdacht op het aantreffen van ontplofbare oorlogsresten, net zoals gebieden met veel indicaties niet per definitie verdacht zijn. De Ruimingskaart is daarom géén vervanging van een onderzoek conflictperiode.

Op de BeoBOM Ruimingskaart is de locatie aan de Stationsweg 49 te Oosterbeek is te zien dat de locatie is aangemerkt als “aanvals- en verdedigingslijnies” en “luchtaanvallen”. In deze aanvals- of verdedigingslijnies bestaat er zeer grote kans dat er grootschalige oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden en/of militaire objecten zijn aangelegd. De locaties “luchtaanvallen” zijn vanuit de lucht aangevallen door de Britse Second Tactical Airforce tussen september 1944 en mei 1945. Overige luchtaanvallen (Amerikaans, Duits en Brits) zijn niet opgenomen op deze kaart. De locaties zijn indicatief.

Projectgerelateerd

Op de Ruimingskaart zijn voor locaties ten zuidwesten van het projectgebied een aantal EODD-rapporten (Explosieve Opruimingsdienst Defensie) opgesteld (zie onderstaande figuur). Ook is op deze kaart het vooronderzoek conventionele explosieven (CE) dat heeft plaatsgevonden voor ProRail door BeoBOM in 2015 aangegeven over een groot deel van de Stationsweg 49.



Figuur 6: BeoBOM Ruimingskaart.

Bij ProRail is het rapport met het vooronderzoek conventionele explosieven uit 2015 opgevraagd. Binnen het deel van de Stationsweg 49 dat binnen het onderzoek van BeoBOM voor ProRail valt, zijn mogelijk conventionele explosieven in de vorm van verschoten geschutmunitie (diverse kalibers tot maximaal 4.5 inch) aan te treffen. In geval van geplande werkzaamheden is het advies om de maximale penetratiediepte van de conventionele explosieven per locatie te berekenen.







Projectgerelateerd

Op basis van het bureauonderzoek van BeoBOM is vastgesteld dat er in Oosterbeek diverse naoorlogse bodemroerende werkzaamheden zijn uitgevoerd, met name ten behoeve van woningbouw en industrie. De mate van bodemroering varieert sterk: op enkele plaatsen is sprake van zeer ingrijpende bodemroerende werkzaamheden, op andere plaatsen is het landschap nagenoeg hetzelfde gebleven. Enkele gebieden kunnen mogelijk als niet langer verdacht worden beschouwd. Dit zou op basis van vervolgonderzoek nader vastgesteld moeten worden. Momenteel zijn van de bodemroerende ingrepen geen exacte gegevens m.b.t de uitgevoerde werkzaamheden voorhanden, waardoor (delen van) het werkgebied enkel op basis van dit onderzoek niet kan worden beschouwd als vrijgegeven van de aanwezigheid van conventionele explosieven. De uitvoering van opsporingswerkzaamheden of vervolgonderzoek blijft de enige wijze waarop locaties verdacht van de aanwezigheid van conventionele explosieven, vrij kunnen worden gegeven.

Het gedeelte van het projectgebied dat valt binnen het onderzoek van BeoBOM voor ProRail, is niet aangemerkt als vrijgegeven gebied. Het is geografisch aannemelijk dat voor het overige deel van het projectgebied dezelfde conclusie kan worden getrokken. Het advies van BeoBOM aan ProRail zou daarmee voor het gehele projectgebied kunnen worden overgenomen en luidt dat voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden een opsporingsproces dient te worden uitgevoerd.



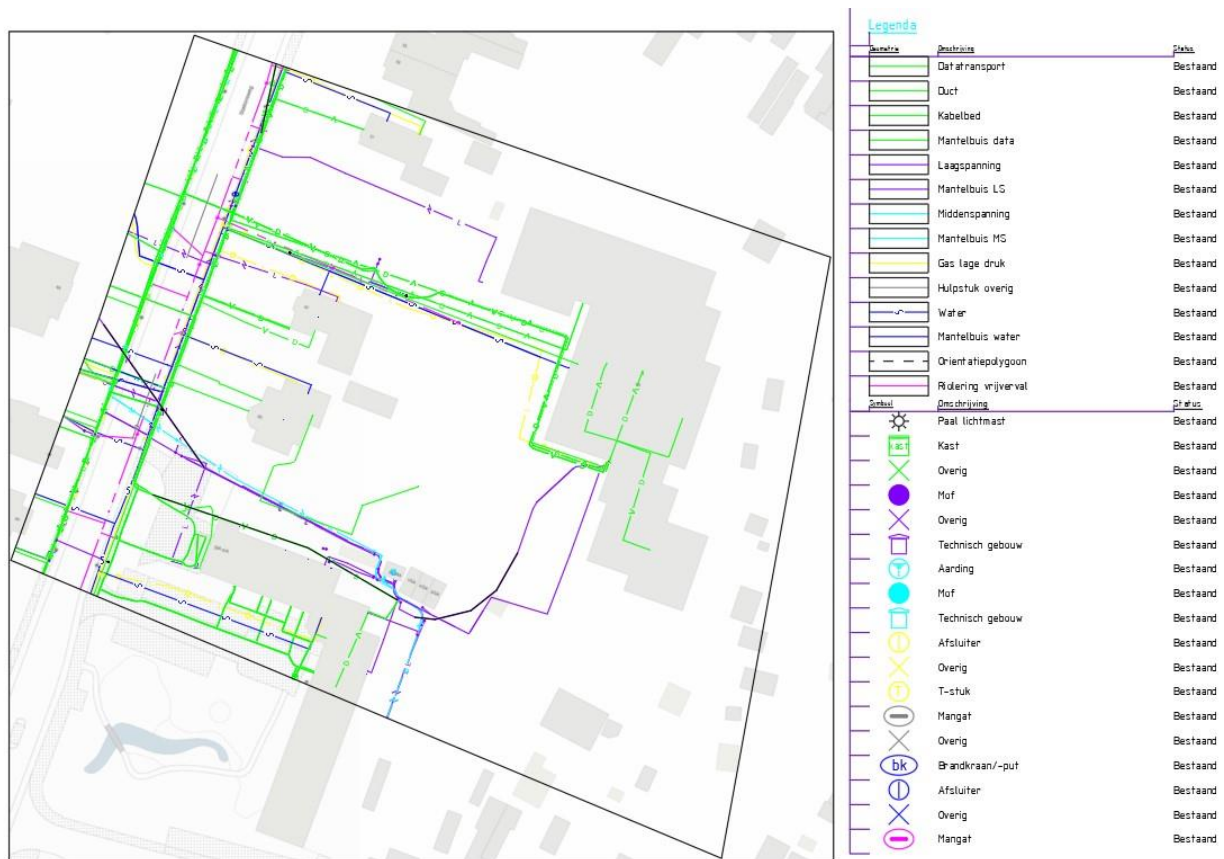
Legenda

-  Werkgebied
-  Opsporingsgebied afwerpmunitie (max. 1.000 lbs.)
-  Opsporingsgebied achtergelaten geschutmunitie
-  Opsporingsgebied klein-kalibermunitie etc.
-  Opsporingsgebied raketten (60 lbs.)
-  Opsporingsgebied verschoten geschutmunitie (max. 4.5 inch)

Figuur 7: Vooronderzoek BeoBom (voor ProRail), deel Stationsweg 49 te Oosterbeek.

2.11 Kabels en leidingen

Er is een KLIC-melding met een oriëntatieverzoek gedaan. Hieruit zijn geen 'eis-voorzorgsmaatregelen' naar voren gekomen. Voor de planologische procedure is deze informatie voldoende. In de uitvoering dient er rekening te worden gehouden met de verschillende kabels en leidingen in het projectgebied. De aannemer zal hoogstwaarschijnlijk te zijner tijd opnieuw een Klic-melding doen. In onderstaande afbeelding zijn de bestaande kabels en leidingen weergegeven. Bij deze quickscan worden de resultaten van de Klic-melding gevoegd. In de daarbij gevoegde pdf is een overzicht weergegeven van netbeheerders die een belang hebben in het gebied. Voor het gemak is er door ons een 'dwg'-bestand gecreëerd.



Figuur 8: Kabels en leidingen in het projectgebied.

2.12 Duurzaamheid & Gezondheid

Duurzaamheid

De gemeente Renkum heeft een achterhaald duurzaamheidsbeleid uit 2017. Hierin staan doelstellingen op verschillende termijnen, waaronder 2020. Het is niet eenzijdig vast te stellen of de uitgangspunten in dit beleid nog actueel zijn.

Gezondheid

Er is geen specifiek actueel gemeentelijk gezondheidsbeleid. Daarmee kan er in deze quickscan niet

Projectgerelateerd

worden meegenomen hoe de gemeente het aspect gezondheid relateert aan een in een ruimtelijke ontwikkeling. In het vervolg van dit project kan met het bevoegd gezag worden overlegd hoe er met het aspect gezondheid omgegaan dient te worden met betrekking tot de beoogde ontwikkeling.

Een voorbeeld uit andere gemeenten is dat er bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de groenbalans in het projectgebied. Als er per saldo meer groen wordt teruggegeven aan het projectgebied dan kan daarmee het aspect gezondheid worden onderschreven als een positieve impact op de omgeving. Nogmaals, dit is een voorbeeld van wat er onder het gezondheidsaspect wordt verstaan.

Omgevingsplan

Voor gezondheid en duurzaamheid geldt dat gemeenten bij de ontwikkeling van het definitieve omgevingsplan haar beleid betreffende deze twee aspecten kunnen laten landen in het omgevingsplan in de vorm van zogenaamde omgevingswaarden. Hiervan is echter nog geen sprake in het tijdelijke omgevingsplan van Renkum en er kan dan ook niet getoetst worden aan regels.

3 Conclusies

Uit deze quickscan voor de Stationsweg 49 te Oosterbeek komt naar voren dat voor alle relevante omgevings- en milieuaspecten geen bijzonderheden van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling. Met uitzondering van het aspect externe veiligheid. Het projectgebied ligt binnen een brand-, explosie en (toekomstig, nog niet vastgesteld) gifwolkaandachtsgebied. Dit betekent dat de gemeente in haar omgevingsplan een afweging moet maken om al dan niet voorschriftengebieden aan te wijzen. Dat kan betekenen dat nieuw te bouwen woningen bouwtechnisch een extra aanpassing vereisen.

Voor de aspecten stikstof, verkeer en parkeren, geluid, water, archeologie en onontpofte oorlogsresten is een (nader) onderzoek geadviseerd dan wel vereist. Met deze onderzoeken kan voor de beoogde ontwikkeling op basis van de Omgevingswet worden bepaald of deze bijdraagt aan een evenwichtige toedeling van functies van locaties (voorheen goede ruimtelijke ordening).