

# GEMEENTE WINTERSWIJK

## Bestemmingsplan Spoorzone - Fase 3

27 mei 2015

Vastgesteld



# BESTEMMINGSPLAN SPOORZONE - FASE 3

Plannaam: Spoorzone - Fase 3  
IMRO-nummer: NL.IMRO.0294.BP1410SGSPOORFASE3-VA01  
Plantype: Bestemmingsplan  
Status: Vastgesteld



Twentepoort Oost 16a  
7609 RG ALMELO

t. 0546-45 44 66  
e. [info@bjz.nu](mailto:info@bjz.nu)  
i. [www.bjz.nu](http://www.bjz.nu)

## TOELICHTING

## INHOUDSOPGAVE

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>6</b>
1.1	AANLEIDING .....	6
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED .....	7
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN .....	7
1.4	HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGIEM .....	8
1.5	LEESWIJZER .....	8
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>ONTSTAANSGESCHIEDENIS SPOORZONE &amp; BESCHRIJVING PLANGEBIED .....</b>	<b>9</b>
2.1	ONTSTAANSGESCHIEDENIS SPOORZONE .....	9
2.2	BESCHRIJVING PLANGEBIED .....	9
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>PLANBESCHRIJVING .....</b>	<b>12</b>
3.1	SPOORBOSJE .....	12
3.2	HERINRICHTING PARALLELWEG .....	12
3.3	VERKEER EN PARKEREN .....	13
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>BELEIDSKADER .....</b>	<b>14</b>
4.1	RIJKSBELEID .....	14
4.2	PROVINCIAAL BELEID .....	16
4.3	REGIONAAL BELEID .....	18
4.4	GEMEENTELIJK BELEID .....	18
<b>HOOFDSTUK 5</b>	<b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>	<b>24</b>
5.1	GELUID (WET GELUIDHINDER) .....	24
5.2	BODEMKWALITEIT .....	25
5.3	LUCHTKWALITEIT .....	27
5.4	EXTERNE VEILIGHEID .....	28
5.5	NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN (NGE) .....	30
5.6	MILIEUZONERING .....	32
5.7	ECOLOGIE .....	35
5.8	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE .....	39
5.9	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE .....	41
<b>HOOFDSTUK 6</b>	<b>WATER .....</b>	<b>44</b>
6.1	BELEID .....	44
6.2	WATERPARAGRAAF .....	45
<b>HOOFDSTUK 7</b>	<b>JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING .....</b>	<b>53</b>
7.1	INLEIDING .....	53
7.2	OPZET VAN DE REGELS .....	53
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS .....	55
<b>HOOFDSTUK 8</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>57</b>
<b>HOOFDSTUK 9</b>	<b>INSPRAAK EN VOOROVERLEG .....</b>	<b>58</b>
9.1	VOOROVERLEG .....	58
9.2	INSPRAAK .....	58

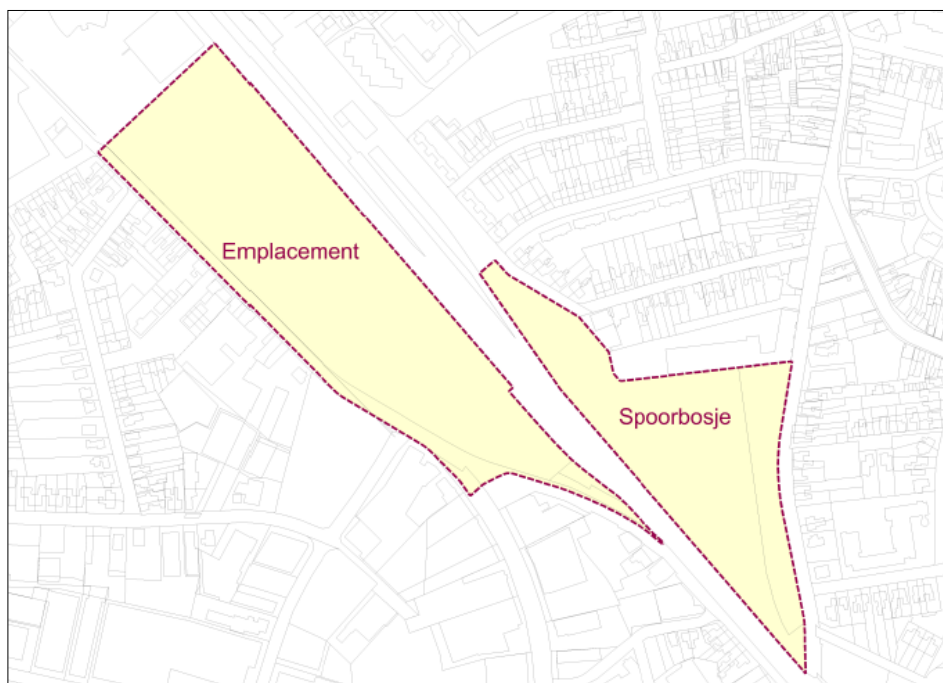
<b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING .....</b>	<b>59</b>
BIJLAGE 1 VERKENNEND- EN NADER ASBESTONDERZOEK .....	59
BIJLAGE 2 ONDERZOEK NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN .....	59
BIJLAGE 3 AKOESTISCH ONDERZOEK SPOORWEGWERKPLAATS .....	59
BIJLAGE 4 QUICKSCAN NATUURTOETS.....	59
BIJLAGE 5 AANVULLEND NATUURONDERZOEK .....	59
BIJLAGE 6 ARCHEOLOGISCH BUREAUONDERZOEK.....	59

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

De spoorzone van Winterswijk heeft decennia lang dienst gedaan als spoorgebied voor personen én goederen. Van overslag van goederen is echter al jaren geen sprake meer. Door de veranderende rol van de spoorzone is letterlijk ruimte ontstaan voor een nieuwe invulling/transformatie van dit gebied. Deze transformatie is de afgelopen jaren al ingezet met de realisatie van het Gerrit Komrij College, de sporthal, een fietsvoetgangerstunnel, een P&R voor reizigers en winkelend publiek, de restauratie van het GOL-station en een nieuwe supermarkt (Lidl). Tevens is geïnvesteerd in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen rondom het station.

Met de hiervoor genoemde ontwikkelingen is nog maar een deel van de spoorzone herontwikkeld. Het zuid-oostelijk deel van de spoorzone is onderverdeeld in de deelgebieden Emplacement en Spoorbosje. Het concrete voornemen betreft de herontwikkeling van beide deelgebieden tot een dynamisch gebied dat noord en zuid Winterswijk met elkaar verbindt. In afbeelding 1.1 wordt de ligging van beide deelgebieden ten opzichte van elkaar weergegeven.



Afbeelding 1.1: Deelgebieden 'Emplacement' en 'Spoorzone' (Bron: Gemeente Winterswijk)

Dit bestemmingsplan omvat de juridisch-planologische kaders voor de herontwikkeling van het deelgebied 'Spoorbosje' en de herinrichting van de Parallelweg (welke onderdeel uitmaakt van deelgebied 'Emplacement').

De herontwikkeling van het 'Spoorbosje' voorziet in:

- de realisatie van een fietsverbinding die de verbinding moet gaan vormen tussen het centrum en het buitengebied;
- een betere benutting van de ecologische en cultuurhistorische potenties die het gebied biedt;
- de realisatie van een museum en een spoorwegwerkplaats aan de Kleine Parallelweg waar (historisch) openbaar vervoersmateriaal wordt tentoongesteld en wordt gewerkt aan het onderhoud van treinen.

De herinrichting van de Parallelweg bestaat uit het realiseren van twee gescheiden rijbanen met daartussen een robuuste natuurlijke middenberm die tevens geschikt is voor waterberging.

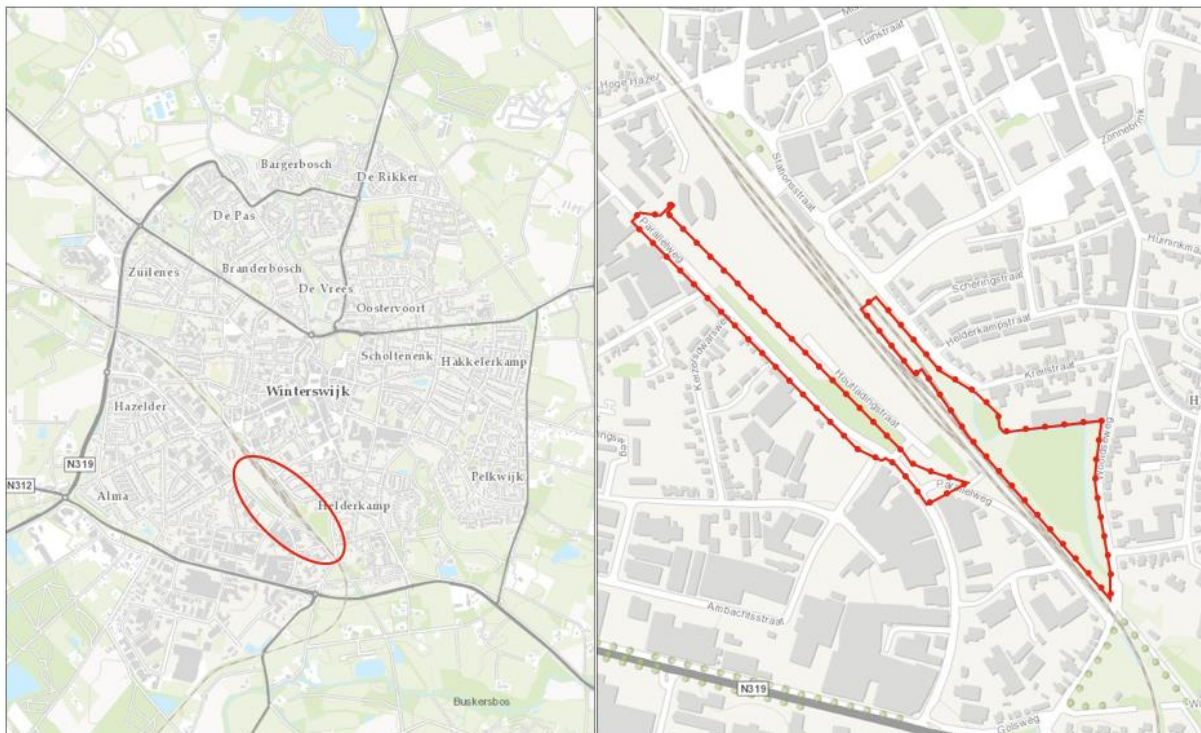
Omdat de hiervoor genoemde ontwikkelingen niet in overeenstemming zijn met de geldende bestemmingsplannen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In dit bestemmingsplan zal worden aangetoond dat het gewenste plan vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

## 1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is ruimtelijk gezien gelegen in het zuiden van de kern Winterswijk. Functioneel gezien is het plangebied door de ligging nabij het station, het centrum en de belangrijke invalsweg Wooldseweg echter centraal gelegen in Winterswijk.

Het plangebied wordt, voor zover het betreft het deelgebied 'Spoorbosje', begrensd door het spoor aan de zuidwestzijde, de Kleine Parallelweg en het bedrijfsperceel van Sellink Bouwstoffen aan de noord-noordoostzijde en De Wooldseweg aan de oostzijde. Daarnaast maken de Parallelweg en enkele direct aangrenzende gronden onderdeel uit van het plangebied.

In afbeelding 1.2 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Opgemerkt wordt dat de weergegeven begrenzing indicatief is, voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.2: Ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)

## 1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Spoorzone - Fase 3' bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0294.BP1410SGSPOORFASE3-VA01) en een renvooi;
- regels.

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

## 1.4 Huidige planologische regiem

De geldende bestemmingsplannen in het deelgebied 'Spoorbosje' betreffen het bestemmingsplan 'plan van uitbreiding in onderdelen voor het dorp Winterswijk' en het bestemmingsplan 'Centraal ontwikkelingsplan, Deel 2'. Binnen de voornoemde bestemmingsplannen zijn de gronden in het plangebied respectievelijk bestemd als 'Spoorwegvoorziening' en 'Openbaar groen'. De bestemming 'Spoorwegvoorziening' is bedoeld voor werken en bebouwing ten dienste van het spoorbedrijf. De bestemming 'Openbaar groen' is bedoeld voor openbare groenvoorzieningen.

Het deel van de Parallelweg globaal gelegen tussen de Misterweg en de Keizersstraat is gelegen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Kom Winterswijk 2011' en bestemd als 'Verkeer'. Op basis van deze bestemming worden onder andere wegen, (fiets)paden, parkeer- en groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden toegestaan.

Het overige deel van de Parallelweg, globaal gelegen tussen de Keizersstraat en de Wooldseweg, is gelegen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'plan voor uitbreiding in onderdelen van het dorp Winterswijk', en bestemd als 'Spoorwegvoorzieningen'. Binnen deze bestemming zijn werken en bebouwing toegestaan die in dienst staan van het spoorbedrijf.

Herontwikkeling van het 'Spoorbosje' is niet geheel in overeenstemming met de ter plaatse geldende bestemmingen. Zo is de nieuwe bebouwing, het museum en de spoorwegwerkplaats, niet uitsluitend bedoeld voor het spoorbedrijf en wordt realisatie van een fietspad niet toegestaan binnen de bestemming 'Openbaar groen'.

Herinrichting van de Parallelweg is binnen de bestemming 'Verkeer' zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Kom Winterswijk 2011' toegestaan. Binnen de bestemming 'Spoorwegvoorzieningen' is herinrichting, aangezien deze weg niet ten dienste staat van het spoorbedrijf, niet toegestaan.

Teneinde de gewenste herontwikkeling mogelijk te kunnen maken is dit bestemmingsplan opgesteld.

## 1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van de spoorzone in Winterswijk en de huidige situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 van deze toelichting bevat een beschrijving van het plan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van rijk, provincie en de gemeente Winterswijk beschreven. In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue. Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten. In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project. Hoofdstuk 9 zal tot slot ingaan op de inspraak en het vooroverleg.



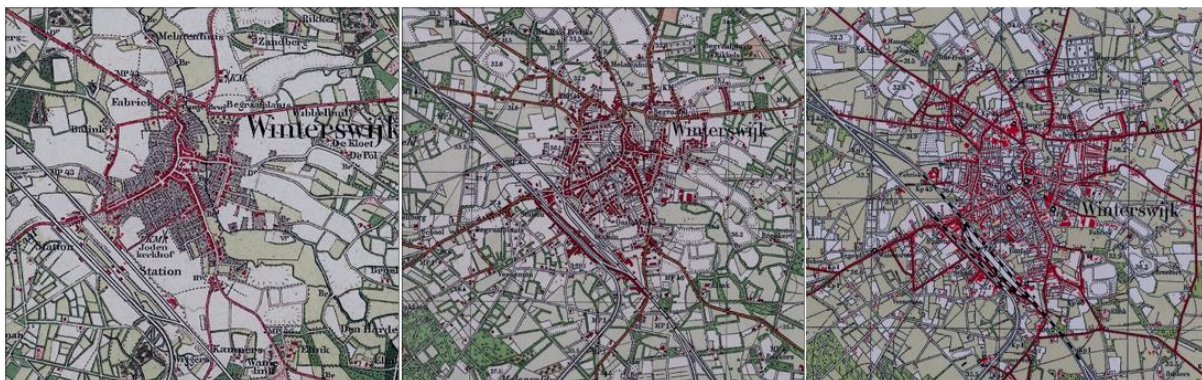
## HOOFDSTUK 2 ONTSTAANGESCHIEDENIS SPOORZONE & BESCHRIJVING PLANGEBIED

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis spoorzone

Eind 19<sup>e</sup> eeuw en begin 20<sup>e</sup> eeuw was Winterswijk een belangrijk spoorwegknooppunt in Oost-Nederland. Na oprichting van de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg Maatschappij (NWS) in 1872 ontwikkelde Winterswijk zich tot een knooppunt van vijf lijnen, met twee stations, drie locomotieven depots, een rangeerterrein en een personeelsbezetting van 240 personen. De spoorlijnen werden gebruikt voor personenvervoer, maar vooral het goederenvervoer (o.a. hout, erts en kolen voor de textiel fabrieken) zorgde voor verdere economische groei van Winterswijk en de regio. Begin twintigste eeuw richtten fabrikanten en notabelen in de regio's Achterhoek en Twente vele spoorlijnen op, zodat een fijnmazig netwerk van spoorlijnen ontstond. De spoorwegen werden in Winterswijk, net als in veel andere steden, buiten de stad aangelegd. Ook werd er een stationsgebouw gebouwd, dat net als in veel andere steden met de voorkant richting de binnenstad en nabij een weg naar het centrum (huidige Spoorstraat) kwam te liggen.

Rondom het station ontstonden allerlei activiteiten. Er kwamen fabrieken en andere bedrijfsactiviteiten waar in de binnenstad geen plek meer voor was. Hierdoor ontwikkelde zich een stedelijk gebied los van de bestaande stad. Later werden ook woningen rondom de spoorzone gebouwd. Het emplacement bood ruimte voor het opstellen en onderhouden van locomotieven en voor op- en overslag van kolen, ertsen, hout en producten van nabij gelegen fabrieken. Al voor de Tweede Wereldoorlog zorgden verschillende ontwikkelingen, zoals de concurrentie van het bus- en autovervoer, voor het sluiten van veel spoorlijnen. Ook in Winterswijk werden hierdoor spoorlijnen gesloten, maar ook omdat duidelijk werd dat Winterswijk geen hoofdverbinding zou worden op het nationale spoorwegnet. Vandaag de dag resteren in Winterswijk slechts de spoorlijnen Zutphen – Winterswijk en Winterswijk – Arnhem. (Bron: Spoorzones - Integrale gebiedsontwikkeling en ruimtelijk kwaliteit, drs. R. Lautenbach)

In afbeelding 2.1 wordt middels historische kaarten inzichtelijk gemaakt welke ontwikkeling de spoorzone, en daarmee heel Winterswijk, heeft doorgemaakt in een relatief korte periode van 1892 tot 1936. De stedelijke ontwikkeling van de spoorzone zoals hiervoor beschreven is af te lezen uit de kaarten.



Afbeelding 2.1: Historische kaarten 1892 (links), 1928 (midden) en 1936 (rechts) (Bron: Watwaswaar)

### 2.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied is gelegen in het zuiden van de kern Winterswijk. Door de directe nabijheid van het station, het centrum en de belangrijke invalsweg Wooldseweg is sprake van een centrale plek in Winterswijk met een groot ontwikkelpotentieel. Ook het buitengebied van Winterswijk is op relatief korte afstand van het plangebied gelegen.

Het plangebied is op te delen in twee gebieden, te weten:

- deelgebied het spoorbosje; en
- de Parallelweg en aangrenzende gronden (waaronder de groenstrook).

### **2.2.1 Spoorbosje**

Het Spoorbosje was vroeger een gebied met draaischijven, loodsen en een watertoren. In de huidige situatie zijn deze niet meer aanwezig. Het gebied is in de loop er jaren veranderd in een bosgebiedje met een relatief lage belevingswaarde en betekenis voor Winterswijk. Tussen het groen loopt een informeel pad van de Wooldseweg richting het centrum van Winterswijk. Een rails bedoeld voor het rangeren van treinen maakt tevens onderdeel uit van het plangebied. De luchtfoto in afbeelding 2.2 heeft een beeld van de huidige situatie in dit gebied.



Afbeelding 2.2: Luchtfoto deelgebied 'Spoorbosje' (Bron: ArcGIS)

### **2.2.2 Parallelweg**

De huidige Parallelweg betreft een tweebaansweg met aan de noordoostzijde een groenstrook. De rijnsnelheid op de Parallelweg is 50 km/u. Op diverse plaatsen wordt langs de Parallelweg (en deels op de weg) geparkeerd. De Parallelweg vervult een belangrijke ontsluitingsfunctie voor zowel de spoorzone als het centrum. Door de ligging van het Gerrit Komrij College en de nieuwe fietstunnel heeft de weg, hoewel zij hiervoor onvoldoende is ingericht, ook een belangrijke functie voor fietsers gekregen. Daarnaast heeft de weg een belangrijke functie voor de brandweer en andere hulpdiensten.

De groenstructuur langs de Parallelweg vormt als het ware een grote groene wand die de Parallelweg scheidt van achterliggende functies als het Gerrit Komrij College en de spoorzone. De luchtfoto in afbeelding 2.3 geeft een beeld van de huidige situatie in dit gebied.



Afbeelding 2.3: Luchtfoto Parallelweg en aangrenzende gronden (Bron: ArcGIS)

## HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van het plangebied gegeven. In dit hoofdstuk wordt op de ontwikkeling zelf ingegaan. Hierbij wordt wederom onderscheid gemaakt tussen het gebied 'Spoorbosje' en de herinrichting van de Parallelweg.

### 3.1 Spoorbosje

Het deelgebied 'Spoorbosje' was vroeger een gebied waar draaischijven, loodsen en een watertoren aanwezig waren. Met het slopen/verdwijnen van deze bouwwerken is het gebied in de loop der jaren verruigd en uiteindelijk veranderd in een bosgebiedje. De belevingswaarde en betekenis van dit gebiedje voor Winterswijk is relatief laag.

De ambitie is om de cultuurhistorische en ecologische betekenis van dit gebied te benutten en het gebied te ontwikkelen tot een aantrekkelijk toeristische recreatieve entree vanuit het fraaie buitengebied en vice versa. Teneinde dit te kunnen bereiken wordt het informele pad tussen het centrum van Winterswijk naar de Wooldseweg verhard. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding tussen centrum en buitengebied die ook een toeristische recreatieve entree vormt vanuit het fraaie buitengebied en vice versa.

Als cultuurhistorische verwijzing naar het verleden worden de oude draaicirkels in het gebied als 'vorm' weer zichtbaar gemaakt. Daarnaast zal in het verlengde van het bosje, aan de Kleine Parallelweg, een museum voor het tentoonstellen van (historisch) openbaar vervoersmateriaal worden gerealiseerd. Tevens wordt hier een spoorwegwerkplaats gerealiseerd. Deze treinen kunnen de werkplaats bereiken via de bestaande spoorrails die momenteel wordt gebruikt voor het rangeren van treinen.

### 3.2 Herinrichting Parallelweg

De Parallelweg is in de huidige situatie onvoldoende ingericht om goed te kunnen functioneren als invalsweg voor Winterswijk. Het uitgangspunt bij de herinrichting van deze weg is het creëren van een aantrekkelijke invalsweg. Hierbij bestaat het nieuwe profiel van de weg uit twee gescheiden rijbanen met in het midden een circa 20 meter brede robuuste natuurlijke middenberm. Deze deels al aanwezige robuuste natuurlijke middenberm, ook geschikt voor waterberging, fungeert momenteel al als stad-ecologische oost-west schakel en blijft dan ook behouden.

Naast de nieuwe Parallelweg worden vrijliggende fietspaden aangelegd waarbij aan de spoorzijde sprake is van een twee-richtingen fietspad. De afstand tussen de rijbaan en het fietspad bedraagt circa 5 meter. In dit gebied is ruimte voor parkeervoorzieningen, groen en laanbeplanting. Aan de buitenzijden ligt een voetpad dat aan de zijde van het emplacement refereert aan de vroegere spoorlijn. Ter hoogte van de Industrieweg en het Gerrit Komrij College is dit voetpad met historische verwijzing al gerealiseerd.

Langs het Gerrit Komrij College en de sporthal is al een eerste aanzet gemaakt voor de herinrichting. In afbeelding 3.1 wordt dit weergegeven.



Afbeelding 3.1: Reeds gerealiseerde heringerichte delen bij het Gerrit Komrij College en de sporthal (Bron: Gemeente Winterswijk)

Naar de toekomst toe, dit maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling waar dit bestemmingsplan in voorziet, zijn er plannen om Dingstraat te verbinden met de Parallelweg om zo de barrièrewerking die uitgaat van het gebied nog meer te verminderen. Een dergelijke verbinding draagt bij aan een verbetering van de leefbaarheid in een aantal oostelijke woonwijken. Daarnaast wordt hiermee de Stationsstraat autoluw en kan hierdoor rondom het station een aangename verblijfsgebied voor de reiziger en winkelend publiek worden gecreëerd.

### **3.3 Verkeer en parkeren**

#### **3.3.1 Verkeer**

De herontwikkeling van het gebied heeft in positieve zin gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving. Door de herinrichting van de Parallelweg verbetert de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Met de herinrichting van de Parallelweg wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan de ontsluiting van de omliggende woningen en woonwijken. Ook de verkeersveiligheid van de meer kwetsbare doelgroepen als fietsers en voetgangers is een nadrukkelijk aandachtspunt. De Parallelweg dient ter ontsluiting van de herontwikkeling op het emplacement.

Het museum en de spoorwegwerkplaats zijn te bereiken via de Kleine Parallelweg. Het is niet te verwachten dat als gevolg van het museum en de werkplaats sprake zal zijn van een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen op de Kleine Parallelweg en de omliggende wegen. De Kleine Parallelweg en omliggende wegen zijn in voldoende mate ingericht op de beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen eenvoudig en verkeersveilig af te kunnen wikkelen.

#### **3.2.2 Parkeren**

Zoals in paragraaf 3.2 aangegeven worden er bij de herinrichting van de Parallelweg ten opzichte van de huidige situatie extra parkeerplaatsen aangelegd. Deze parkeerplaatsen worden mede aangelegd om het momenteel ongewenste langsparkeren langs de Parallelweg op te lossen.

De enige ontwikkeling waar dit bestemmingsplan in voorziet met een concrete parkeerbehoefte betreft de realisatie van een museum en een spoorwegwerkplaats. Ten behoeve van deze functies wordt een parkeervoorziening aangelegd die zowel voorziet in de parkeerbehoefte van de werknemers als het bezoekend publiek.

## HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

##### 4.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

##### 4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

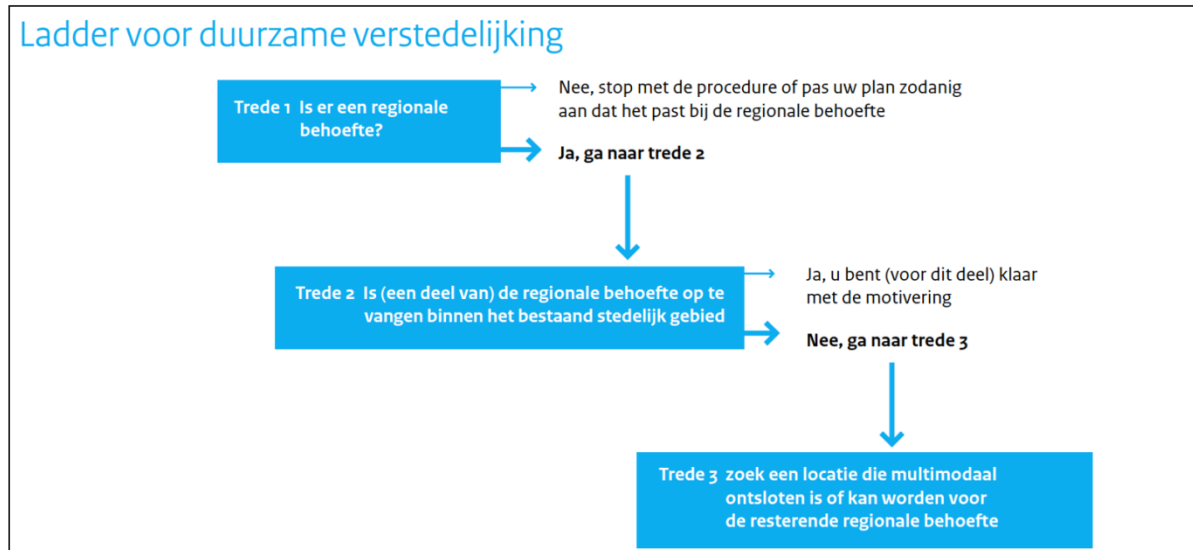
De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijn (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenenergiernetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de SVIR. In het Barro is concreet aangegeven welke nationale belangen geborgd worden in bestemmingsplannen en andere plannen van de overheden.

#### 4.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.



Afbeelding 4.1: Ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

#### 4.1.2 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Het rijksbeleid laat zich niet specifiek uit over dergelijke binnenstedelijke ontwikkelingen. De herontwikkeling van het gebied en de herinrichting van de Parallelweg raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

#### Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking verstaat onder stedelijke ontwikkelingen voorzieningen als wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Onder overige stedelijke voorzieningen worden accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure verstaan. De bepaling van de behoefte aan overige stedelijke voorzieningen is sterk gebaseerd op de bevolkingsontwikkeling en leeftijdsopbouw. Dit geldt in het bijzonder de dagelijkse voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, sport en recreatie.

Gelet op het vorenstaande wordt een spoorwegwerkplaats niet aangemerkt als een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2. T.a.v. het museum wordt opgemerkt dat deze een beperkte oppervlakte krijgt. In een uitspraak van de Raad van State van 23 april 2014 heeft de Raad van State geoordeeld dat een plan dat voorzorg in een bedrijfsgebouw met een maximale oppervlakte van 400 m<sup>2</sup>, op een bedrijfsperceel met een oppervlakte van circa 2.360 m<sup>2</sup>, vanwege de kleinschalige bedrijfsbebouwing en de beperkte omvang en de beperkte gebruiksmogelijkheden, niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro (Ladder voor duurzame verstedelijking) (zie AbRvS 23 april 2014, nr. 201306183/1/R3).

Hoewel de exacte omvang van het museum nog niet bekend is, is op voorhand al wel bekend dat de oppervlakte van het deel van het gebouw dat gaat worden gebruikt ten behoeve van het museum beneden de 400 m<sup>2</sup> blijft. Gezien het vorenstaande kan daarom redelijkerwijs worden geconcludeerd dat, gezien de uitspraak van de Raad van State van 23 april 2014, in dit geval geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro. Het project hoeft dan ook niet te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

## 4.2 Provinciaal beleid

### 4.2.4 Omgevingsvisie Gelderland

#### 4.2.4.1 Algemeen

De provincie Gelderland heeft een nieuwe integraal provinciaal beleidsplan, de Omgevingsvisie Gelderland. Provinciale Staten van Gelderland heeft de Omgevingsvisie op 9 juli 2014 vastgesteld.

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

- een duurzame economische structuurversterking,
- het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

Deze doelen versterken elkaar en kunnen niet los van elkaar gezien worden. Economische structuurversterking vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat is meer dan een goede bereikbaarheid en voldoende vestigingsmogelijkheden. Het betekent ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de unieke kwaliteiten van natuur, water en landschap in Gelderland. In deze Omgevingsvisie staat het 'fysieke' in de leefomgeving centraal. Tegelijk zit er een sterke 'sociale' component aan de opgaven voor sterke steden en een vitaal landelijk gebied.

#### 4.2.4.2 De Achterhoek

Achterhoek is een regio met veel kwaliteiten en waarden:

- een mooi landschap,
- veel natuurschoon,
- mooie steden en dorpen,
- een grote onderlinge betrokkenheid (naoberschap),
- een hoge arbeidsmoraal,
- bescheidenheid.

Deze kwaliteiten en waarden vormen het kapitaal voor ontwikkelingen en innovaties, die worden gekenmerkt en ingegeven door:

- ingrijpende demografische ontwikkelingen (ontgroening, vergrijzing, bevolkingsdaling en afname van de beroepsbevolking);
- economische ontwikkelingen (recessie, schaalvergroting).

De vraagstukken die deze ontwikkelingen met zich mee brengen vragen om bundeling van krachten en slimme verbindingen tussen maatschappelijke partners. Alleen dan krijgt de vereiste transitie gestalte zoals deze het meest wenselijk wordt geacht: zodat de kwaliteiten en waarden in de Achterhoek vitaal blijven.

De inzet van gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om in te kunnen spelen op de opgaven in de Achterhoek. De gezamenlijke inspanningen richten zich op vier speerpunten:

<p><i>Kansrijk platteland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ruimtelijke kwaliteit</li> <li>• landbouw</li> </ul>	<p><i>Vitale leefomgeving</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wonen</li> <li>• voorzieningen</li> </ul>
<p><i>Duurzame en innovatieve economie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maakindustrie verbinden met topsectoren</li> <li>• hernieuwbare energie</li> </ul>	<p><i>Slim en snel verbinden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bereikbaarheid</li> </ul>

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling is met het thema *Slim en snel verbinden - bereikbaarheid* van toepassing. Hierna wordt op het desbetreffende thema nader ingegaan.



#### 4.2.4.3 Bereikbaarheid

Goede verplaatsingsmogelijkheden en verbindingen tussen de Achterhoek en omliggende gebieden, maar ook binnen de regio, met specifieke aandacht voor (OV-)bereikbaarheid en breedband internet, zijn essentieel. Demografische ontwikkelingen en concentratie van regionale voorzieningen als gevolg daarvan moeten zo min mogelijk leiden tot afname van de leefbaarheid en dynamiek in de Achterhoek. Regionale voorzieningen zoals ziekenhuizen, andere zorgcentra, werklocaties, stadscentra en scholen (wo, hbo en mbo), zowel binnen als buiten de Achterhoek, moeten goed bereikbaar zijn.

Voor de economische vitaliteit van de regio is en blijft bereikbaarheid heel belangrijk. Het gaat daarbij primair om bereikbaarheid in reistijd zowel over het spoor als over de weg of digitaal. Relevante opgaven en doelen in dit kader betreffen:

- Op orde houden van de ontsluiting van de Achterhoek op het nationale wegennet (N18/A18, A1, A15, A12 en de A3 in Duitsland) en de omliggende regio's (Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Twente en Duitsland).
- Een goede bereikbaarheid van de regionale (stedelijke) voorzieningen:
  - in centrumgebieden Doetinchem en Winterswijk;
  - tussen centrumgebieden en het buitengebied;
  - reistijden staan centraal, niet de afstanden;
  - het gaat om de bereikbaarheid van voorzieningen per locatie en per functie; afstemming per kern over of, en waar voorzieningen nodig zijn.
- De verkeersveiligheid in de Achterhoek - NUL verkeersdoden in de Achterhoek, blijft een belangrijke ambitie.
- Optimalisering van het openbaar vervoer in de Achterhoek:
  - Spoorlijnen, HOV en snelnet - optimalisering van de huidige kwaliteit (frequentie, betrouwbaarheid en reistijd) van het OV;
  - Basismobiliteit - bevolkingskrimp en vergrijzing leiden tot meer vervoer;
  - Knooppuntontwikkeling station Doetinchem en robuuste spoorverbinding Winterswijk-Doetinchem-Arnhem
- Meer fietsers in de Achterhoek:
  - Het bovenlokale fietsnetwerk in en naar de steden met een veelheid aan regionale voorzieningen optimaliseren;
  - Het recreatieve fietsnetwerk in de Achterhoek afronden, zodat de Achterhoek zich als (top)recreatiegebied kan ontwikkelen.

De beleidsopgaven voor bereikbaarheid vragen om een integrale benadering omdat bereikbaarheid en mobiliteit onderwerpen raken als gezondheidszorg, onderwijs, voorzieningen en recreatie. Dit betreft zowel de wegen en fietsroutes als nutsvoorzieningen en (snelle) internetverbindingen.

#### 4.2.4.4 Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie Gelderland

Herinrichting van de Parallelweg draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Winterswijk. Tevens is sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid doordat er sprake is van gescheiden rijbanen met een brede middenstrook. Daarnaast zorgt de nieuwe fietsverbinding voor een impuls in het recreatieve fietsnetwerk in en om Winterswijk en de Achterhoek. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het realiseren van de provinciale opgaven en doelen zoals genoemd in 4.2.4.3.

Realisatie van een museum en een spoorwegwerkplaats heeft geen directe raakvlakken met de hiervoor genoemde opgaven en doelen.

#### 4.2.5 Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De verordening 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.

Met betrekking tot de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling zijn er geen regels uit de Omgevingsverordening Gelderland die in dit kader van toepassing zijn. Derhalve wordt geconcludeerd dat geen sprake is van provinciale belangen.

#### **4.2.6 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid**

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling is in overeenstemming met het in de Omgevingsvisie Gelderland verwoorde provinciaal ruimtelijk beleid. In de Omgevingsverordening Gelderland zijn geen specifieke regels genoemd die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan.

### **4.3 Regionaal beleid**

#### **4.3.1 Structuurvisie nieuwe stijl Achterhoek**

Deze structuurvisie betreft een ruimtelijke visie op een vitaal, modern en authentiek Achterhoek. Voor de kern van Winterswijk is opgenomen dat dit dorp zijn eigen identiteit en kracht moet versterken. Winterswijk heeft zijn eigen regionale verzorgingsgebied; daar vindt dan ook een concentratie van voorzieningen plaats. Aan ruimtelijke ontwikkelingen kan worden meegewerkt, mits behoud van het bestaande, unieke karakter als leidend principe wordt gehanteerd.

In de Achterhoekse gemeente is het van belang dat de bereikbaarheid verbetert, zowel voor de auto, als openbaar vervoer per bus of trein. Het is de ambitie van de Achterhoekse gemeenten om het draagvlak voor het openbaar vervoer te versterken door bundeling van activiteiten nabij de stations.

Met betrekking tot het autoverkeer streven de Achterhoekse gemeenten naar het behoud van de bereikbaarheid, maar ook naar het terugdringen van de verkeershinder en -onveiligheid. Eén van de doelen die expliciet voor Winterswijk wordt benoemd is het verbeteren van de externe bereikbaarheid op de rondwegen.

#### **Toetsing van het initiatief aan de 'Structuurvisie nieuwe stijl Achterhoek'**

De herinrichting van de Parallelweg draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Middels de heringerichte Parallelweg wordt Winterswijk beter ontsloten op de rondweg. Dit heeft tevens een positieve impuls op de positie van Winterswijk als regionaal verzorgingsgebied.

Door middel van de herontwikkeling van het 'Spoorbosje' en door hier de ecologische en cultuurhistorische potentie te benutten, onder andere door het museum en de cultuurhistorische verwijzingen naar het verleden, wordt voortgeborduurd op het bestaande, unieke karakter van Winterswijk.

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 3 in overeenstemming zijn met het regionaal beleid zoals vervat in de 'Structuurvisie nieuwe stijl Achterhoek'.

### **4.4 Gemeentelijk beleid**

#### **4.4.1 Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020**

##### **4.4.1.1 Algemeen**

De Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020 is op 24 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020 formuleert drie hoofdpogaven die zich richten op het verbeteren van de drie kernkwaliteiten van de gemeente, die hierna achtereenvolgend worden behandeld.

### **Realiseren van een betere woonomgeving in Winterswijk**

In deze woonomgeving zijn de kwaliteit van de woningen en de samenhang tussen het wonen en andere kwaliteiten, zoals het groen, de voorzieningen en de recreatieve kwaliteiten, essentieel.

### **Zorgen voor een aantrekkelijk en concurrerend hart met voorzieningen**

In de eerste plaats heeft dit centrum voor de bewoners als kwaliteit, dat het een bovenlokaal aanbod van voorzieningen biedt. Daarnaast is het een belangrijke werkgever en economische motor van Winterswijk en een sociaal cultureel hart vol levendigheid. Door deze kwaliteiten, en daarmee ook de afzonderlijke doelgroepen, te verbinden ontstaat een meer compleet en in zijn geheel 'concurrerend hart'.

### **Het verbinden van de kwaliteiten van de kern en haar buitengebied**

Dit is een integrerende opgave, die ervoor moet zorgen dat bewoners de unieke combinatie van kwaliteiten ook echt kunnen beleven en dat voor bezoekers, recreanten en toeristen alle kwaliteiten zichtbaar en toegankelijk zijn.

#### 4.4.1.2 Thematische uitwerking

Op basis van de hoofdopgaven zijn een zestal thematische uitwerkingen gemaakt waarbinnen beleidsuitgangspunten worden benoemd. De op dit plan van toepassing zijnde thema's en de daarbij behorende beleidsuitgangspunten worden hierna puntsgewijs weergegeven.

### **Verkeer in infrastructuur**

- De gemeente kiest voor enkele centrale invalsroutes richting het centrum. De wegenstructuur en het parkeren t.b.v. het centrum worden hierop aangepast;
- Voor de overige (wijk)ontsluitingswegen staat de veilige bereikbaarheid van wijken en het centrum voorop;
- Winterswijk zet in op een recreatieve en verbindende fietsstructuur binnen de kom, die recreatief aantrekkelijke plekken en de wijken met elkaar en de belangrijkste voorzieningen verbindt.

### **Groenstructuur**

- Ingezet wordt op het realiseren van groen langs de belangrijkste structuurdragers. Ambitie is de radialen in te richten als lanen en een zone met groene kwaliteiten in de spoorzone te realiseren. Met het groen in de spoorzone worden direct de ecologische potentie van de spoorzone meegenomen;
- Benutten, verbeteren en zichtbaar maken van ecologische potenties in het dorp. Door deze ook zichtbaar te maken of zelfs te promoten dragen ze bij aan het groene imago van Winterswijk en krijgen ze een grotere maatschappelijke betekenis;
- Winterswijk zet in op een hogere maatschappelijke betekenis voor overige groene structuren en elementen in het dorp. Grotere groenstructuren betreffen belangrijke openbare groene wiggens en parken of bijzondere ensembles rondom maatschappelijke functies. Maar ook wijkgroen kan door een beter gebruik of samenhang een hogere maatschappelijke betekenis krijgen.

### **De stadsrand en het landschap**

- De gemeente zet zich in voor fraaie overgangen tussen dorp en platteland voor een goede presentatie van Winterswijk naar buiten toe. Met een goede verwevenheid tussen de dorpsrand en het landschap wordt gewerkt aan een unieke woonkwaliteit. Speerpunt vormt het verbeteren van de uitstraling van de bebouwing aan de Bataafseweg;
- De gemeente werkt mee aan combinaties van rode en groene functies in de stadsrandzone om de overgang tussen stad en land in evenwicht te brengen en te verzachten.

### **Cultuurhistorie**

- De gemeente wil cultuurhistorisch waardevolle bebouwing op een zorgvuldige manier behouden en hergebruiken;

- Speciale aandacht gaat uit naar bebouwing en structuren langs historische radialen. Deze dienen in de toekomst met een herkenbare voorname uitstraling bij te dragen aan de oriëntatie binnen Winterswijk.

#### 4.4.1.3 Gebiedsgerichte uitwerking: De Spoorzone

Door de ligging bij het station en de nabijheid van het centrum heeft de Spoorzone een enorm ontwikkelpotentieel. De locaties zijn centraal gelegen en goed bereikbaar met openbaar vervoer. In spoorzones kunnen allerlei stedelijke kwaliteiten samenkomen. Tegelijk moet rekening worden gehouden met potentiële overlast en kan de autobereikbaarheid een knelpunt vormen.

Om het potentieel van de spoorzone te kunnen benutten is voor Winterswijk een aantal uitgangspunten genoemd:

1. Maak van stationsgebieden verblijfsgebieden;
2. Zet in op multimodaliteit;
3. Zorg voor een grootstedelijk, maar niet monofunctioneel, milieu. Zet in op functiemenging;
4. Zorg voor eenheid in de spoorzone, maar ook voor zonering

In het kader van dit bestemmingsplan zijn met name het 2<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> punt van belang.

#### **Zet in op multimodaliteit**

Inzetten op multimodaliteit betekent een optimale schakeling tussen vervoersstromen en helderheid bij de inrichting. Winterswijk zet in op een optimale koppeling tussen trein, auto en langzaam verkeer. In de toekomstige situatie ligt het station aan de belangrijkste ontsluiting van Winterswijk, de Parallelweg aan de zuidzijde van het spoor. Het station is nu voor langzaam verkeer verbonden met de Parallelweg via een tunnel. In de toekomst wordt ook een verbinding voor autovervoer gerealiseerd.

Door een aantrekkelijke openbare ruimte en een grote en toegankelijke P+R locatie aan de zuidzijde heeft het station een knooppuntuitstraling. De Stationsstraat wordt deels ontlast van autoverkeer en er kan een bijzondere en herkenbare entree naar het (winkel)centrum worden gerealiseerd. Via een oost west lopende fietsverbinding in de spoorzone worden Winterswijk en de wijken ook voor langzaam verkeer optimaal verbonden. Er vindt op deze manier in de spoorzone een sterkere scheiding plaats tussen snel- en langzaam verkeersstromen.

#### **Zorg voor eenheid in de spoorzone, maar ook voor zonering**

De spoorzone heeft in zijn geheel een belangrijk ontwikkelpotentieel, maar kent door de ligging ten opzichte van het station een hiërarchie. Om het potentieel van de hele spoorzone op lange termijn te kunnen benutten moet het gebied in zijn geheel eenheid uitstralen. Dit doet de gemeente op enkele manieren:

- Nieuwe ontwikkelingen met een gezicht naar de spoorzone te ontwikkelen;
- Het inrichten van de spoorzone als groene (oost – west) schakel met een recreatieve verbinding;
- Een 'stedelijke' uitstraling geven aan de spoorzone.

Binnen dit uitgangspunt worden diverse hoofdlijnen beschreven. Hoofdlijnen die in dit kader van belang zijn betreffen:

De delen aan de noord- en zuidzijde van het spoor zullen zich richten op de spoorzone in plaats van dat ze zich er vanaf keren. In de spoorzone wordt een aantrekkelijke oost-west langzaam verkeerroute gerealiseerd.

- De openbare ruimte in het gehele gebied is hoogwaardig en verbindt de verschillende functies;
- Cultuurhistorisch waardevolle elementen en aanleidingen vormen een inspiratie voor de ontwikkelingen in de spoorzone;
- De spoorzone is tevens een stadsecologische oost-west schakel.

#### 4.4.1.4 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020

De herontwikkeling van de Spoorzone als geheel vloeit mede voort uit de 'Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020'. Zo draagt de herinrichting van de Parallelweg, als beschreven in paragraaf 3.2, bij aan een verbeterde verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Winterswijk en wordt ook met de aanleg van de vrijliggende fietspaden voldaan aan één van de uitgangspunten uit de structuurvisie.

De fietsverbinding en de daarmee gemoeide groeninrichting zorgt voor een aantrekkelijke recreatieve entree van Winterswijk vanuit het buitengebied en vice versa. Hiermee wordt een fraaie overgang van het buitengebied naar het dorp gecreëerd. Door de draaischijven als 'vorm' terug te laten komen bij de herinrichting wordt op een subtiele wijze verwezen naar het verleden.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat met plan wordt bijgedragen aan het realiseren van de visie voor de een deel van de Spoorzone en de Parallelweg zoals neergelegd in de 'Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020'.

### **4.4.2 Landschapsonwikkelingsplan Winterswijk**

#### 4.4.2.1 Algemeen

Het Landschapsonwikkelingsplan Winterswijk (hierna: LOP) betreft een plan met een concrete visie die leidt tot landschapsplanning waarin, om tal van negatieve ontwikkelingen te keren, uitgaande van de bestaande ecologische, waterhuishoudkundige, cultuurhistorische en geologische kwaliteiten, wordt beschreven hoe en onder welke voorwaarden nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid en identiteit van het landschap.

#### 4.4.2.2 Visie: De kern van Winterswijk

Winterswijk maakt in slechts beperkte mate deel uit van het landschapsonwikkelingsplan. Toch mag de samenhang met het buitengebied niet onderbelicht blijven. In dit geval wordt in het LOP specifiek ingegaan op het plangebied en de mogelijkheden langs het spoor voor het verder ontwikkelen van een natuurzone met bijzondere waarden voor vlinders, reptielen en vleermuizen. Het beheer kan zich hier richten op het ontwikkelen van schrale vegetaties en opgaande beplantingen, die uiteindelijk een verbinding vormen tussen de Borkensebaan en het spoor naar Groenlo. Ook deze zone draagt bij aan kwalitatief hoogwaardig openbaar groen. Tezamen vormen de Wehmerbeek en de spoorlijn de hoofdzones in de dorpsstructuur, die verder via een groenstructuurplan (zie 4.4.3) kan worden uitgewerkt.

#### 4.4.2.3 Toetsing van het initiatief aan het Landschapsonwikkelingsplan Winterswijk

Het groen vormt binnen het plangebied een belangrijk onderdeel van de planontwikkeling. In hoofdstuk 3 is hier reeds op ingegaan. Met de herontwikkeling in het plangebied wordt ingezet op het ontwikkelen van de ecologische potentie van het gebied, zowel het spoorbosje als de middenberm in de Parallelweg, voor onder andere vleermuissoorten en reptielen. Zo kan de middenberm in de Parallelweg bijvoorbeeld dienen als vliegroute (lijnvormig element) en/of foerageergebied voor vleermuizen en wordt het Spoorbosje zo herontwikkeld dat deze ook naar de toekomst toe geschikt blijft voor onder andere vleermuizen (foerageergebied, vliegroute en verblijfplaats). Dit is in overeenstemming met de visie uit het LOP zoals deze voor dit gebied is geformuleerd.

### **4.4.3 Groenstructuurplan 2010 - Ster in het landschap, goed in het groen**

#### 4.4.3.1 Algemeen

Winterswijk wordt door velen gezien als een zeer fraaie, groene gemeente. Tot op heden ging hierbij de aandacht vooral uit naar het buitengebied. Met de aanwijzing van geheel Winterswijk - buitengebied en kom - als Nationaal Landschap groeit het besef dat het dorpsgroen net zoveel aandacht en bescherming behoeft als het landschap. Daarnaast is vanuit het groene vakgebied behoefte aan een overkoepelend beleidsplan

waaraan andere groene plannen kunnen worden opgehangen en nieuwe initiatieven kunnen worden getoetst. Om hieraan invulling te geven, is het Groenstructuurplan ontwikkeld.

#### 4.4.3.2 Doelstelling & visie

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'.

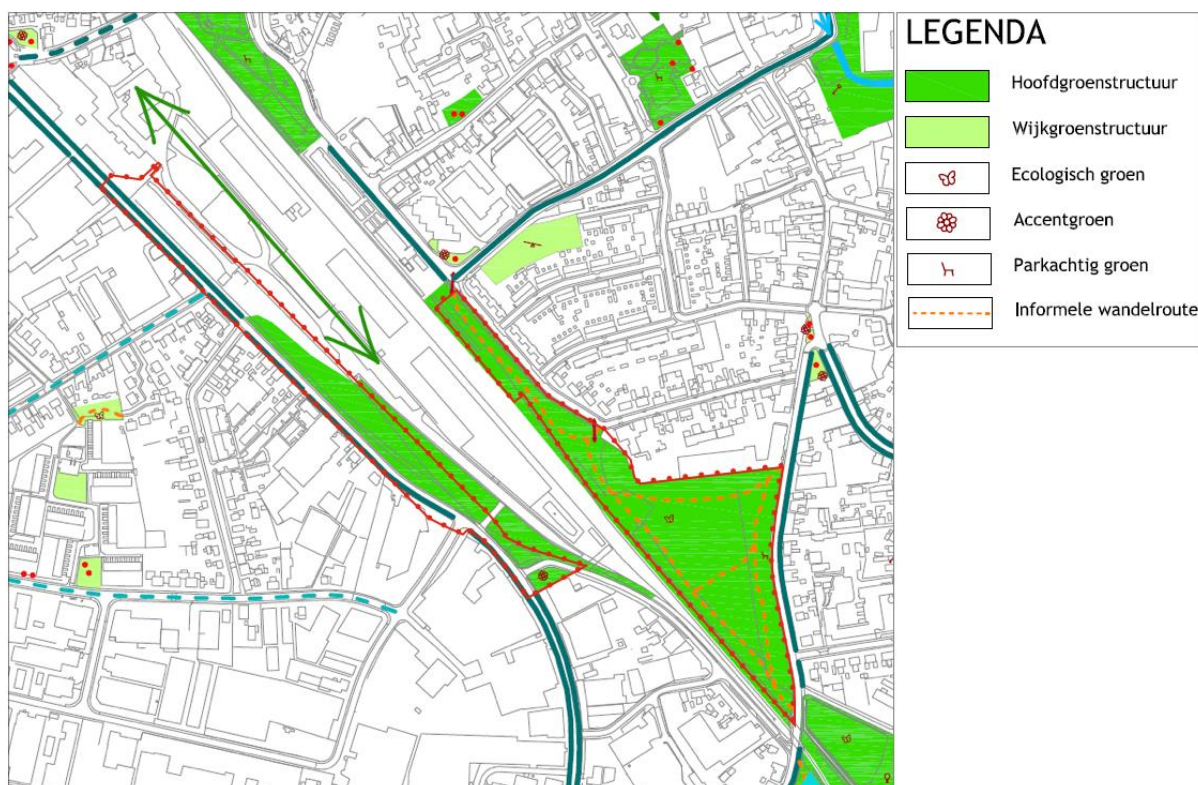
Het Groenstructuurplan vertaalt dit naar de volgende doelen:

- het geven van een lange termijn visie op het openbaar groen;
- het vastleggen van waardevolle groene gebieden en structuren;
- het geven van richting aan het beheer en onderhoud.

De algemene visie op het openbaar groen luidt als volgt: 'het Winterswijkse groen draagt bij aan een fraaie, herkenbare en waarde(n)volle woon- en leefomgeving. Een robuuste en duurzame groenstructuur koestert het landschappelijk groen, biedt naast intensief cultureel groen ruimte voor ecologie en staat in nauwe verbinding met het buitengebied. Duurzaamheid, veiligheid en beheerbaarheid gelden hierbij als randvoorwaarde.'

#### 4.4.3.3 Groenstructuur plangebied

In afbeelding 4.2 is een uitsnede opgenomen van de groenstructuurplankaart met daarin weergegeven het plangebied. Zoals blijkt uit de betreffende kaart wordt het 'spoorbosje' evenals een deel van de middenberm bij de Parallelweg aangemerkt als hoofdgroenstructuur. Hierbij wordt het spoorbosje aangemerkt als 'ecologisch groen' en 'parkachtig groen'. De oksel Parallelweg-Industrieweg wordt gezien als zogenoemd 'accentgroen'.



Afbeelding 4.2: Uitsnede groenstructuurkaart (Bron: Gemeente Winterswijk)

#### 4.4.3.4 Toetsing van het initiatief aan het Groenstructuurplan 2010

Zoals in hoofdstuk 3 al verwoord gaat de groenstructuur bij de herontwikkeling van het 'spoorbosje' en de herinrichting van de Parallelweg een belangrijk onderdeel vormen. Ingezet wordt op het behoud en waar mogelijk de verbetering van de groenstructuren in het gebied. Met name in het 'spoorbosje' wordt ingezet op het beter benutten van de ecologische potentie van dit gebied.

De bij de Parallelweg deel al aanwezige robuuste natuurlijke middenberm blijft behouden en wordt doorgetrokken. Deze berm fungeert momenteel al als stad-ecologische oost-west schakel en blijft dan ook behouden.

Geconcludeerd wordt dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in overeenstemming is met het Groenstructuurplan 2010.

#### **4.4.4 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid**

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de gemeentelijke beleidsuitgangspunten zoals verwoord in de in deze paragraaf behandelde beleidsdocumenten.

## HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieu- en omgevingsaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, niet gesprongen explosieven, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en het Besluit milieueffectrapportage.

### 5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

#### 5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

#### 5.1.2 Situatie plangebied

##### 5.1.2.1 Wegverkeerslawaai

#### **Algemeen**

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten. Wel is met dit bestemmingsplan sprake van de herinrichting van een bestaande geluidsbron als bedoeld in de Wgh, namelijk de Parallelweg.

Wijzigingen aan bestaande wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). De Wgh spreekt van een reconstructie van als er sprake is van fysieke wijzigingen aan de weg en door deze wijziging de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Wanneer aan de voorwaarden van een 'reconstructie' wordt voldaan zal in het kader van de Wgh de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh.

#### **Parallelweg**

De nieuwe Parallelweg zal worden uitgevoerd in hetzelfde asfaltmengsel als in de huidige situatie aanwezig is. De functie van de weg en de verkeersstructuur wijzigen eveneens niet, enkel de vormgeving van de weg verandert. Om deze redenen wordt geen wijziging qua verkeersintensiteit verwacht. Daarnaast komt, ten opzichte van de huidige situatie, de zuidelijke rijbaan (de rijbaan die het dichtst bij de woningen is gesitueerd) enigszins verder van de woningen af te liggen doordat er naast de rijbaan een parkeerstrook en een vrijliggend fietspad worden aangelegd. De noordelijke rijbaan komt nog verder van deze woningen te liggen doordat deze aan de andere zijde van de brede middenberm (circa 20 meter breed) komt te liggen. Voor deze woningen zal gezien het vorenstaande sprake zijn van een verbetering van het akoestische klimaat.

Hoewel de noordelijke rijbaan hiermee dichterbij de woningen aan de andere zijde van het spoor komt te liggen, zal dit gezien de ruime afstand tot deze woningen niet leiden tot een toename van de geluidsbelasting van meer dan 2 dB.



Gezien het vorenstaande is geen sprake van een reconstructie als bedoeld in de Wgh waardoor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai niet noodzakelijk is.

#### 5.1.2.2 Railverkeerslawaai

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe geluidsgevoelige objecten of een aanpassing van de bestaande spoorrails. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek railverkeerslawaai is dan ook niet noodzakelijk.

#### 5.1.2.3 Industrielawaai

Het aspect Industrielawaai is niet van toepassing omdat dit bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe geluidsgevoelige objecten. Overigens is het plangebied ook niet gelegen binnen de zone van een gezoneerd bedrijventerrein. In paragraaf 5.6 wordt nader ingegaan op de geluidsbelasting van individuele bedrijvigheid binnen het plangebied op de omgeving.

### **5.1.3 Conclusie**

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de Wet geluidhinder geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

## **5.2 Bodemkwaliteit**

### **5.2.1 Beoordelingskader**

Bij een bestemmingsplanprocedure dient op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) te worden vastgesteld of de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Aan de hand van beschikbare bodeminformatie moet onderbouwd worden wat de verwachte bodemkwaliteit is, of bodemonderzoek nodig is en of er maatregelen nodig zijn om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor het beoogde gebruik.

Mocht de bodemkwaliteit niet geschikt blijken, dan moet aantoonbaar worden gemaakt dat de te nemen (sanerings)maatregelen financieel haalbaar zijn.

### **5.2.2 Bodemsituatie**

Binnen het aangegeven gebied zijn diverse bodemonderzoeken en saneringen uitgevoerd, waaronder een recent gerapporteerd plandekkend Asbestonderzoek (zie bijlage 1). Voor een volledig overzicht van alle onderzoeken wordt verwezen naar het Bodeminformatiesysteem (BIS) van de gemeente Winterswijk.

In onderstaande tabel en afbeelding 5.1 op navolgende pagina is de bodeminformatie en het verontreinigingsbeeld samengevat.

nr	NS-code	Omschrijving / stand van zaken
1	-	Stortplaats met raamsaneringsplan (buiten planbegrenzing)
2	-	VOCI verontreiniging in grondwater
3	30	Gesaneerd, maar restverontreiniging met olie in de grond onder de Parallelweg
4	31	Gesaneerd, maar restverontreiniging met olie in de grond onder de Parallelweg
5	15	Gesaneerd (geen restverontreiniging)
6	40	Gesaneerd (geen restverontreiniging)
7	50	Sterke verontreiniging met PAK/olie in grond en grondwater (niet gesaneerd)
8	100	Sterke (heterogene) verontreiniging met PAK in de grond
9	65	Gesaneerd (stabiele eindsituatie aangetoond) (ligt buiten plan)
10	-	Gesaneerd, restverontreiniging enkel op perceel Wooldseweg 13 zelf (buiten plan)
A	onbekend	Twee ernstige asbestverontreinigingen (bijlage 1)

Behalve de beschreven spots geldt voor het hele spoorterrein dat sprake is van een heterogeen verontreinigde toplaag met bijmengingen aan puin en kooltjes. Echter, met uitzondering van het zogenaamde “spoorbosje”, is door het bevoegd gezag (provincie) vastgesteld dat deze toplaag “niet-ernstig” verontreinigd is.



Afbeelding 5.1: Kaart met bodemverontreinigingen in en om het plangebied (Bron: Provincie Gelderland)

Door de provincie is vastgesteld dat geen van de verontreinigingen – bij het huidige gebruik – spoedeisend is. Dit betekent dat – bij het huidige gebruik – er geen risico’s voor milieu en volksgezondheid zijn en er zonder verandering van het gebruik geen sanering nodig is.

In de volgende drie situaties zijn (sanerings)maatregelen nodig:

- Bij een wijziging naar een gevoeliger gebruik (wonen, tuinen, speelplek) moeten opnieuw de risico’s voor milieu en volksgezondheid worden vastgesteld. In dat geval moet mogelijk alsnog gesaneerd worden om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor de functie. Uit de plannen kan echter worden afgeleid dat er géén wijziging naar een gevoeliger gebruik gaat plaatsvinden.
- Wanneer er groningrepen zijn voorzien ter plaatse van de nog niet gesaneerde spots of restverontreinigingen. Dit is – in beperkte mate – nodig voor de aanleg van het fietspad in het spoorbosje (spots nr. 7, 8 en A) en de herinrichting van Parallelweg (restverontreinigingen 3 en 4). In die gevallen zal dit gemeld moeten worden bij het bevoegd gezag (provincie) en is een Saneringsplan of BUS-melding nodig.
- Wanneer er grondwaterbemaling nodig is voor de herinrichting van de Parallelweg ter hoogte van de VOCl-verontreiniging (spot 2). Dit moet eveneens worden afgestemd met het bevoegd gezag (provincie).

Daarnaast geldt voor het hele plangebied dat de grond heterogeen verontreinigd is. Bij grondafvoer in het kader van de aanleg van grond- of bouwwerken moet rekening worden gehouden met relatief hoge afvoer- en/of keuringskosten.

### **5.2.3 Conclusie**

Met diverse onderzoeken is de bodemkwaliteit binnen het plangebied vastgesteld. De verontreinigingsspots zijn in beeld en behoeven geen aanvullend bodemonderzoek. Omdat geen sprake is van een functiewijziging naar een gevoeliger gebruik, is sanering alleen noodzakelijk op die plaatsen waar grondingrepen zijn voorzien. Dit zal tot een minimum beperkt blijven, enkel voor de aanleg van het fietspad en de herinrichting van de Parallelweg zijn saneringsmaatregelen nodig.

Indien er grondwaterbemaling nodig is ter hoogte van Parallelweg 4, is afstemming met de provincie nodig om na te gaan of er controlerende maatregelen nodig zijn.

Voor de beschreven maatregelen is financiële dekking gevonden. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

## **5.3 Luchtkwaliteit**

### **5.3.1 Algemeen**

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

#### 5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

#### 5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

### **5.3.2 Situatie plangebied**

In het kader van het aspect luchtkwaliteit is enkel de herinrichting van de Parallelweg van belang. Op voorhand kan de realisatie van een museum en een spoorwegwerkplaats al worden aangemerkt als een functie die 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ten aanzien van de herinrichting van de Parallelweg wordt opgemerkt dat de functie van deze weg en de verkeerstructuur niet wijzigen. Enkel de vormgeving van de weg verandert. Er worden echter geen wijzigingen qua verkeersintensiteiten verwacht en herinrichting zal dan ook niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Gezien het vorenstaande wordt daarom geconcludeerd dat het gehele project waar dit bestemmingsplan de juridisch-planologische kaders voor biedt, is aan te merken als een project welke 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Tot slot wordt opgemerkt dat dit bestemmingsplan niet voorziet in bestemmingen die op basis van het Besluit gevoelige bestemmingen worden aangemerkt als gevoelige bestemming.

### **5.3.3 Conclusie**

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

## **5.4 Externe veiligheid**

### **5.4.1 Algemeen**

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen en dient te worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's Zware Ongevallen 1999 (Brzo 1999);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs). Op transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) van toepassing.

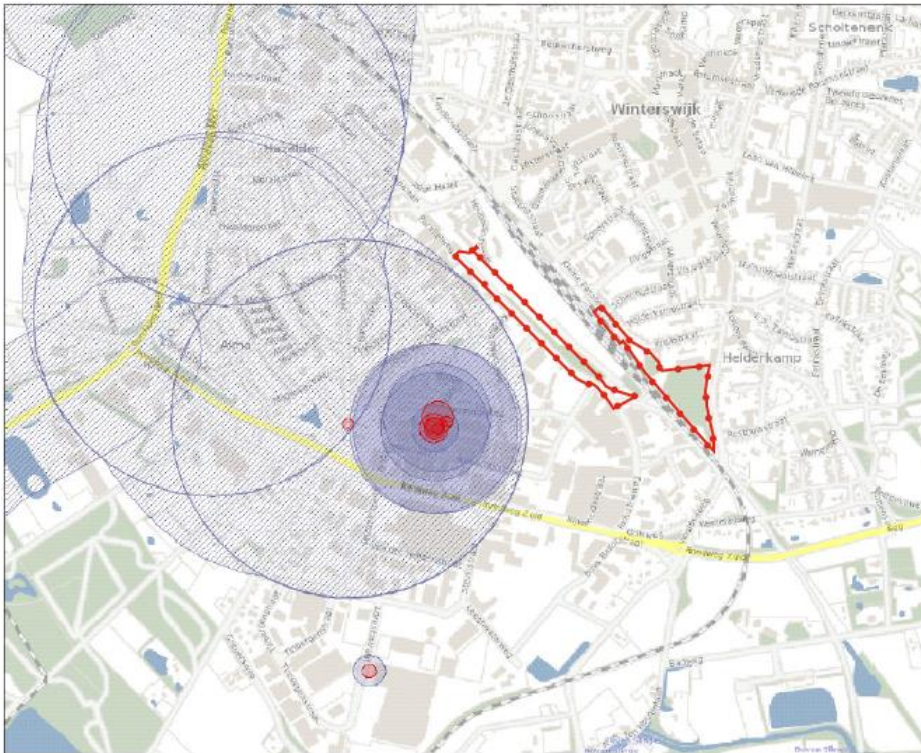
Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is het tot een minimum beperken van risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

### **5.4.2 Situatie plangebied**

#### **5.4.2.1 Algemeen**

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of versterking van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen

weergegeven. In de volgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied en omgeving weergegeven.



Afbeelding 5.2: Uitsnede Risicokaart (Bron: Omgevingsdienst Achterhoek - Risicokaart.nl)

Zoals in de afbeelding 5.1. is te zien liggen er geen contouren over het plangebied. Op de in de omgeving aanwezige risicobronnen wordt, voor zover relevant, hierna ingegaan.

#### 5.4.2.2 LPG-tankstation en gasflessenvulstation Wikkerink

In de directe omgeving van het plangebied ligt het LPG-tankstation en gasflessenvulstation Wikkerink aan de Koningstraat 30. Dit tankstation ligt op ongeveer 360 meter van het plangebied. Voor een LPG tankstation geldt voor nieuwe ontwikkelingen een aan te houden plaatsgebonden risicoafstand van 110 meter vanaf het vulpunt en een afstand waarbinnen naar het groepsrisico moet worden gekeken van 150 meter. Het plangebied is ruimschoots gelegen buiten de hiervoor genoemde contouren.

Opgemerkt dient te worden dat bij een calamiteit met LPG of propaan de afstand waarop gewonden vallen ongeveer tot 600 meter vanaf het vulpunt van propaan en LPG reikt. Daarom dient bij inschatting van de hulpverleningscapaciteit voor het gebied hier terdege rekening mee te worden gehouden.

#### 5.4.2.3 Hogedruk aardgasleiding

Op een afstand van meer dan 500 meter van het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding (kenmerk N560-03). De betreffende leiding heeft een werkdruk van 40 bar en een diameter van 168 millimeter. Voor een buisleiding met voren genoemde kenmerken geldt een invloedsgebied van 70 meter aan weerszijde van de leiding. Het plangebied is ruimschoots gelegen buiten het invloedsgebied.

#### 5.4.2.4 Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor

Het plangebied bevindt zich aan twee zijden van het spoor. Het tracé Winterswijk - Zutphen ligt nabij het plangebied. Op dit traject vindt enkel personenvervoer plaats. Volgens ProRail vindt op het traject Arnhem Winterswijk en het traject Zutphen Winterswijk geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit houdt in dat

het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geen relevant toetsingsaspect betreft voor onderhavige ontwikkeling.

Verder liggen er geen objecten in de directe omgeving van het plangebied welke een plaatsgebonden risicocontour of groepsrisicocontour hebben over een deel van het plangebied. Een nadere verantwoording van het groepsrisico in het kader van dit bestemmingsplan is dan ook niet noodzakelijk.

### **5.4.3 Conclusie**

Er wordt voldaan aan de vigerende wet en regelgeving. Er zijn geen risico's in de directe nabijheid van het plangebied welke een invloedsgebied hebben die over het plangebied ligt. Hierdoor hoeft geen verantwoording van het plaatsgebonden en groepsrisico plaats te vinden in het bestemmingsplan.

Er zijn geen planregels opgenomen welke specifiek op externe veiligheid zijn gericht, dit is gezien het vorenstaande is dit ook niet noodzakelijk.

## **5.5 Niet gesprongen explosieven (NGE)**

### **5.5.1 Algemeen**

Voor het station en het emplacement Winterswijk is een historisch onderzoek uitgevoerd gericht op explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Doel van het onderzoek is om te bepalen of een gebied in horizontaal vlak verdacht of onverdacht is op de aanwezigheid van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Het betreffende onderzoek is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting. Hierna zijn -samengevat- de conclusies van dit onderzoek voor zover het betreft het plangebied opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage.

### **5.5.2 Situatie plangebied**

#### 5.5.2.1 Conclusies onderzoek

Het gehele onderzoeksgebied is aangemerkt als verdacht (er is sprake van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven). In het gebied kunnen twee soorten explosieven worden aangetroffen: afwerpmunitie (20, 250 en 500 lbs, geallieerd) en raketten (60 lbs, geallieerd). Qua hoeveelheid wordt de hoeveelheid van beide soorten ingeschat als: *enkele*.

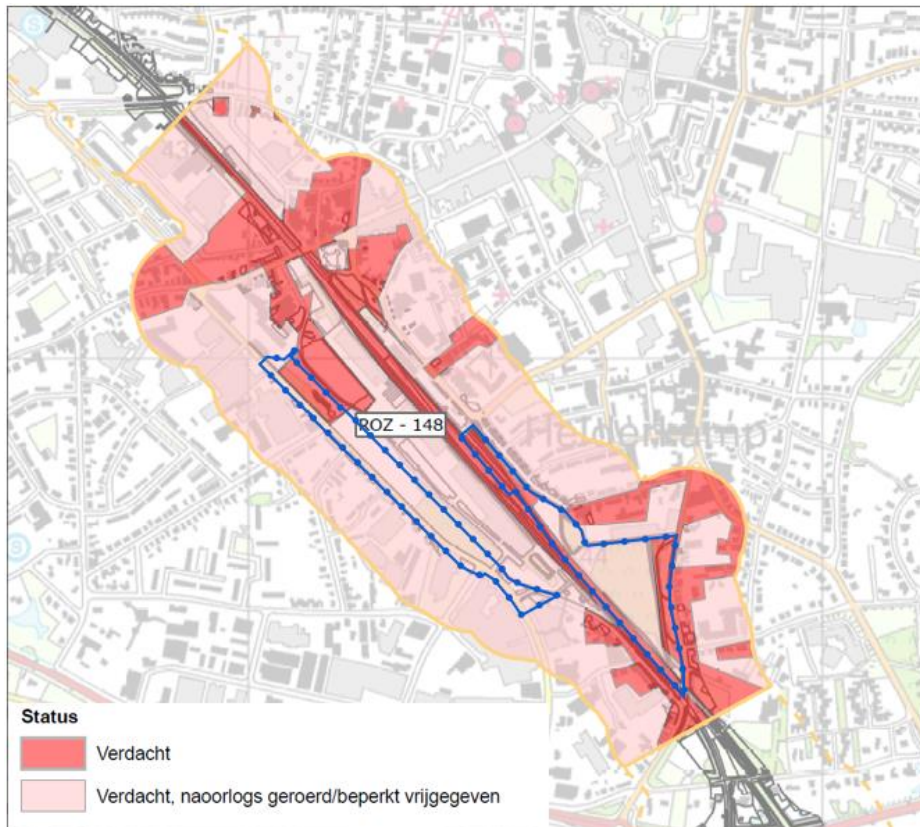
Het verdachte gebied wordt verticaal afgebakend op 4.5 meter - maaiveld (voor afwerpmunitie) en 3.5 meter - maaiveld (voor raketten). In algemene zin worden de volgende gebieden aangemerkt als verdacht, maar zonder wezenlijk verhoogd risico op het aantreffen van explosieven (tenzij contra indicatie) (deze gebieden worden aangeduid als gebieden met zgn. "achtergrondrisico":

- Naoorlogs aangebrachte ophooglagen.
- Onder vooroorlogse bebouwing (zonder oorlogshandelingen).
- Geroerde grond (bijv. grond boven naoorlogs aangelegde kabels, de naoorlogs vernieuwde ballastlaag en al eerder gebaggerde waterbodem, waarbij aantoonbaar niet dieper wordt gewerkt).

Projectspecifiek geldt eveneens een achtergrondrisico voor de volgende terreindelen:

- Uit luchtfoto's blijkt dat er op vrijwel de gehele onderzoekslocatie naoorlogs grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden. Alle industrie en kantoorruimtes zijn naoorlogs gebouwd en vrijwel alle woningen zijn naoorlogs. Het gaat hier om vrijwel alle terreindelen noordoostelijk van het spoor en zuidwestelijk van de Parallelweg;
- Er zijn vele sporen verwijderd. Het spoor vanuit Winterswijk naar het zuidoosten is verdwenen en op het emplacement zijn vele sporen, met name aan de zuidelijke kant, verwijderd.

De verdachte terreindelen in het plangebied zijn in afbeelding 5.3 weergegeven. De verdachte terreindelen worden in het rood weergegeven, de beperkt vrijgegeven gebieden worden in het roze weergegeven.



Afbeelding 5.3: Overzichtkaart onderzoeksgebied en (on)verdachte terreindelen (Bron: T&A Survey)

Afgezien van het terrein van en rondom het gerealiseerde scholencomplex zijn geen gebieden vrijgegeven van explosieven.

#### 5.5.2.2 Acties bij het uitvoeren van werkzaamheden

Zoals in het voorgaande aangegeven is het rode gebied op basis van het onderzoek aangemerkt als 'verdacht'. In deze gebieden zijn de volgende acties nodig bij het uitvoeren van werkzaamheden:

1. Verdacht op klein kaliber munitie. In kleine aantallen vondsten: *Werkzaamheden zonder extra maatregelen.*
2. Verdacht op overige explosieven (vanaf 2 cm geschutsmunitie):
  - a. Werkzaamheden in naoorlogs aangebrachte onverdachte grond: *Geen extra maatregelen.*
  - b. Werkzaamheden in naoorlogs geroerde grond (bijv. boven naoorlogs aangelegde kabels): *Geen extra maatregelen.*
  - c. Overige werkzaamheden in verdachte grond (rode gebieden in bijlage 1) waarbij ondergrond wel wordt beroerd: *Werkzaamheden uitvoeren met aanvullende maatregelen (conform BRL-OCE uitvoeren).*
  - d. Werkzaamheden waarbij ondergrond niet wordt beroerd anders dan eerder gebruik: *Geen extra maatregelen.*

Specifiek voor wat betreft het plangebied betekent het vorenstaande dat voorlopig enkel bij de ontwikkeling van Transit Oost (het museum en de spoorwegwerkplaats) en de beduikering van de sloot aanvullende maatregelen bij de werkzaamheden moeten worden getroffen. Het tracé van het fietspad is gepland op gronden waar geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

### 5.5.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van het museum en de spoorwegwerkplaats en de beduikering van de sloot wordt voorafgaand aan de ontwikkeling een detectieronde uitgevoerd. Afhankelijk van de resultaten hiervan worden aanvullende maatregelen getroffen of worden explosieven opgegraven. Deze werkzaamheden vormen geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

## 5.6 Milieuzonering

### 5.6.1 Algemeen

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

### 5.6.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' wordt een tweetal gebiedstypen onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een 'rustige woonwijk' is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven, winkels, horeca of kantoren) voor. Het omgevingstype 'gemengd gebied' wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' omschreven als een gebied met een matige tot sterke functiemenging waarbij bijvoorbeeld direct naast woningen andere functies voor kunnen komen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten in bijlage 1 van de VNG-publicatie is afgestemd op het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Deze richtafstanden kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor bijvoorbeeld geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m



### 5.6.3 Situatie plangebied

#### 5.6.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. Onder andere woningen zijn milieugevoelige objecten. De VNG uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Bij het realiseren van nieuwe bestemmingen dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

#### **Gebiedstypering**

In het kader van dit bestemmingsplan zijn in het kader van milieuzonering uitsluitend het museum en de spoorwegwerkplaats van belang. De overige ontwikkelingen waar dit plan in voorziet betreffen geen vormen van bedrijvigheid of milieugevoelige objecten die in het kader van milieuzonering getoetst dienen te worden.

Gezien de ligging van het gebied met op korte afstand van woningen een spoorweg en functies als bedrijvigheid wordt in dit geval uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dit mede gezien het feit dat in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' wordt opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is. In situaties waarin de woonfunctie direct de bedrijfsfunctie raakt (of gescheiden wordt door een straat) is er geen sprake van een 'rustige woonwijk' maar van een 'gemengd gebied'.

#### 5.6.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' worden zowel een museum als een spoorwegwerkplaats expliciet genoemd.

Functie op basis van 'Bedrijven en milieuzonering'	Categorie	Richtafstanden				Grootste richtafstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	1	0 m	0 m	10 m	0 m	10 m
Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen- algemeen	3.2	50 m	30 m	100 m	30 m	100 m

De afstand van het museum en de spoorwegwerkplaats tot aan de dichtstbijzijnde woningen bedraagt circa 25 meter. Hiermee wordt voor wat betreft het museum ruimschoots voldaan aan de richtafstanden. Voor wat betreft de spoorwegwerkplaats wordt niet voldaan aan de richtafstanden zoals genoemd in de tabel.

Ten aanzien hiervan dient te worden opgemerkt dat deze richtafstanden gelden voor een reguliere spoorwegwerkplaats. Daar is hier echter geen sprake van. Het onderhoud in de werkplaats zal veel minder intensief zal dan bij reguliere spoorwegwerkplaatsen. Ook niet alle voor een spoorwegwerkplaats gangbare bezigheden zullen plaatsvinden in deze spoorwegwerkplaats omdat sprake is van een beperkte vorm en geen continue bedrijvigheid. Dit in acht nemend, en ook gezien het feit dat in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' expliciet wordt aangegeven dat het de voorkeur heeft om functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is, kan er in alle redelijkheid van uit worden gegaan dat de aspecten geur, stof en gevaar niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

Omdat voor het aspect geluid een grotere richtafstand geldt dan voor de overige aspecten is een akoestisch onderzoek. Indien immers bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd

worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. Hierna wordt nader ingegaan op het verrichte akoestisch onderzoek.

### **Conclusie akoestisch onderzoek**

Adviesbureau Boom heeft in dit geval een akoestisch onderzoek verricht in verband met de spoorwegwerkplaats. De resultaten en conclusie van dit onderzoek worden hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen in bijlage 3 bij deze toelichting.

#### Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau  $L_{Ar,LT}$  ten gevolge van alle activiteiten bij het bedrijf bedraagt in de immissiepunten bij de woningen hooguit 44 dB(A) overdag en 26 dB(A) in de avond. Daarmee worden de grenswaarden niet overschreden.

#### Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus  $L_{Amax}$  ten gevolge van remmend treinmaterieel bedragen in de immissiepunten bij de woningen hooguit 72 dB(A) overdag in de avond.

#### Ruimtelijke toets en maatregelen

De voorkeurswaarden in de ruimtelijke toets voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus worden niet overschreden. Dat is wel het geval ten aanzien van de maximale geluidniveaus.

Maximale geluidniveaus kunnen worden overschreden door laden en lossen van vrachtwagens (w.o. historische bussen en vrachtwagens). Het gaat daarbij om 2 vrachtwagens per week.

Het GTW materieel is schijfgeremd. Omdat buiten op het spoor niet tot volledige stilstand wordt geremd en het materieel bovendien schijfgeremd is, zal het remgeluid van het GTW materieel akoestisch niet relevant zijn.

De overschrijding van piekniveaus door vrachtwagens (w.o. historische bussen en vrachtwagens) kan worden voorkomen door het aanbrengen van een scherm met een hoogte van ten minste 1,5 meter tussen de losplaats en de woningen, zoals aangegeven in figuur 2 in Bijlage III van de onderzoeksrapportage. De maximale geluidniveaus inclusief afscherming zijn gegeven in bijlage III van de onderzoeksrapportage. Het maximale geluidniveau in het maatgevende rekenpunt 8 bedraagt in de dagperiode 70 dB(A) na afscherming. De totale schermhoogte en hoogte bedraagt respectievelijk 19 m en 1,5 m.

#### Verkeersaantrekkende werking

De 50-dB(A)-contour ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting ligt op 3 meter van de weg. De geluidbelasting op de woningen langs de weg -binnen de invloedssfeer van het bedrijf- ligt onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Gezien de bouwkundige staat van de woningen kan worden uitgegaan van een geluidwering van de gevels van minimaal 20 dB(A), waarmee de binnenniveaus van de woningen aan de wettelijke eis van 35 dB(A) kunnen voldoen.

#### Uitzondering situatie

De situatie met het incidentele rijden met museum treinmaterieel van en naar de werkplaats is als uitzondering beschouwd omdat dit beperkt tot is tot ten hoogste 12 x per jaar. Er is daarmee sprake van een niet representatieve bedrijfssituatie.

#### Trillingen

Er zijn geen installaties bij het bedrijf die relevante trillingen veroorzaken. Bovendien liggen de woningen voldoende ver van de locatie om – naar verwachting - geen trillingshinder dan wel schade aan gebouwen te ondervinden (conform de trillingsrichtlijnen SBR-A en –B).

### 5.6.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving. Een museum en een spoorwegwerkplaats worden niet aangemerkt als milieugevoelige functies. Van enige vorm van hinder is dan ook geen sprake.

### 5.6.4 Conclusie

Voor zover niet voldaan wordt aan de richtafstanden is middels een akoestisch onderzoek gemotiveerd waarom van deze richtafstanden kan worden afgeweken. De locatie van het voorgeschreven geluidsschermbaan is verankerd in de regels. Het aspect milieuzonering vormt daarmee geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

## **5.7 Ecologie**

### 5.7.1 Algemeen

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Gelders Natuurnetwerk (voorheen Ecologische HoofdStructuur). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

Stichting Staring Advies heeft in het plangebied een Quickscan Natuurtoets uitgevoerd. In deze paragraaf zijn de resultaten en de conclusies van deze quickscan verwerkt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting.

### 5.7.2 Gebiedsbescherming

#### 5.7.2.1 Algemeen

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd.

Sinds de vaststelling van de omgevingsvisie Gelderland spreekt de provincie niet meer over de EHS, maar over het Gelders Natuurnetwerk. In of in de directe nabijheid van de het Gelders Natuurnetwerk geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

#### 5.7.2.2 Situatie plangebied

#### **Natura 2000-gebieden**

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden 'Korenburgerveen' en 'Bekendelle' liggen op enige afstand van het plangebied (circa 3 km). De Natura 2000 gebieden 'Willinks Weust' en het 'Wooldse veen' liggen op meer dan 3,5 km afstand. In afbeelding 5.4 wordt de ligging van het plangebied ten opzichte van de gebieden weergegeven.

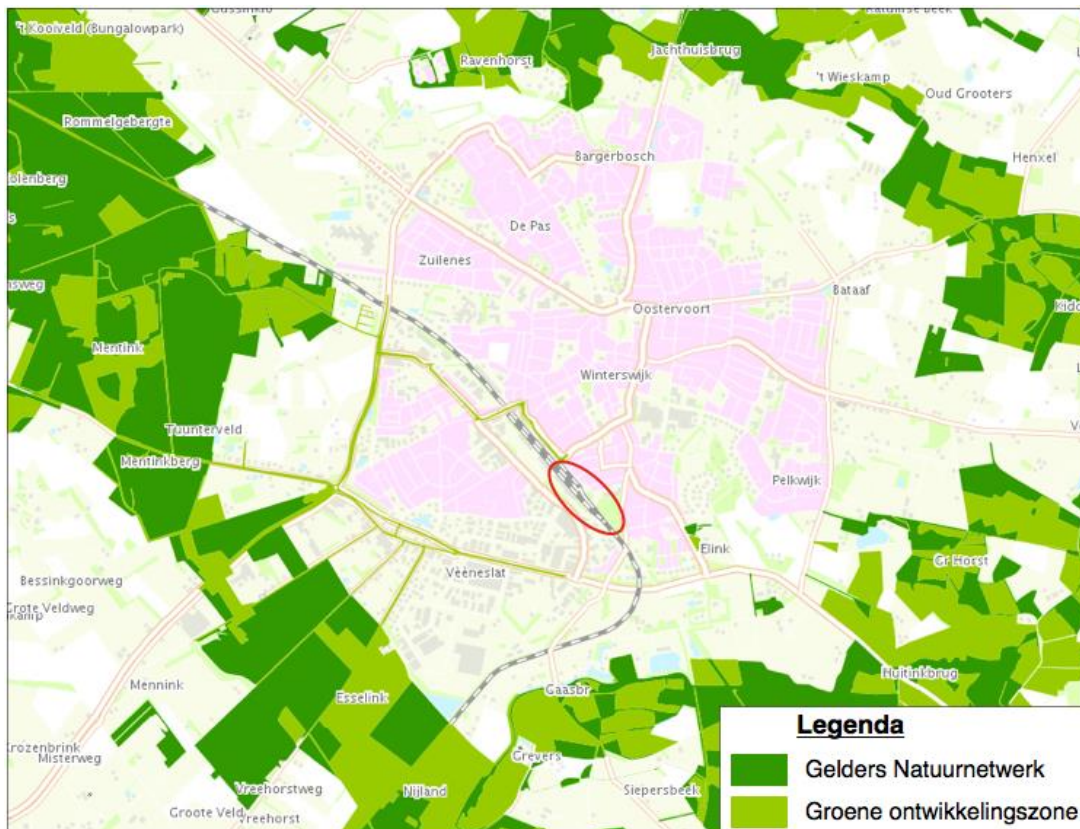


Afbeelding 5.4: Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden (Bron: Ministerie van EZ)

Ruimtelijke ingrepen in of nabij Natura 2000 gebieden zijn niet toegestaan wanneer deze significante negatieve effecten op de kernkwaliteiten veroorzaken. Door de ruime afstand tussen het plangebied en de Natura 2000 gebieden 'Korenburgerveen', 'Bekendelle', 'Willinks Weust' en het 'Wooldse Veen' en de geplande ontwikkelingen in het plangebied zijn er geen nadelige effecten van de voorgenomen werkzaamheden op deze beschermde gebieden te verwachten. Verdere toetsing of een vergunningsaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet noodzakelijk.

#### **Gelders Natuurnetwerk**

Het plangebied ligt niet in het Gelders Natuurnetwerk. De dichtstbijzijnde gronden die onderdeel uitmaken van het Gelders Natuurnetwerk liggen op enige afstand van het plangebied, circa 1,9 km. In afbeelding 5.5 wordt de ligging van het plangebied ten opzichte van het Gelders Natuurnetwerk weergegeven.



Afbeelding 5.5: Ligging van het plangebied t.o.v. het Gelders Natuurnetwerk (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Bij het toetsingskader van het Gelders Natuurnetwerk is geen sprake van externe werking. Ingrepen buiten de het netwerk hoeven niet te worden beoordeeld op hun effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuur binnen het netwerk. Er vindt geen ruimtebeslag op de het Gelders Natuurnetwerk plaats. Er hoeft geen verdere toetsing uitgevoerd te worden.

### **5.7.3 Soortenbescherming**

#### **5.7.3.1 Algemeen**

Wat betreft de soortbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

#### **5.7.3.2 Quickscan Natuurtoets**

##### **Flora**

Geen nader onderzoek noodzakelijk. Geen ontheffing noodzakelijk.

##### **Broedvogels**

Ontheffing voor deze diergroep is niet mogelijk. De werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (15 maart en 15 juli) te worden opgestart. Voor jaarrond beschermde soorten wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.

##### **Zoogdieren**

De eekhoorn is in het recente verleden in en rondom het plangebied aangetroffen. Diverse bomen in het plangebied zijn geschikt voor deze soort. Voor deze soort wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Het leefgebied van de grote bosmuis is beschermd. Om te kijken of de grote bosmuis binnen het plangebied voorkomt wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.

#### **Vleermuizen**

Het vleermuisprotocol adviseert om bij het vermoeden van verblijfplaatsen van de te verwachte soorten gericht vleermuisonderzoek uit te voeren. In dit geval wordt voor deze soort aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt zowel gekeken naar verblijfplaatsen als foerageergebied en vliegroutes.

#### **Amfibieën**

Nader onderzoek naar het voorkomen van kamsalamander en de rugstreeppad binnen het plangebied is noodzakelijk.

#### **Reptielen**

Er is nader onderzoek noodzakelijk om het voorkomen van hazelworm, zandhagedis en levendbarende hagedis vast te stellen.

#### **Vissen**

Voor deze soort is geen nader onderzoek noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

#### **Overige diersoorten**

Voor deze soort is geen nader onderzoek noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

#### 5.7.3.3 Aanvullend natuuronderzoek

Uit de quickscan Natuurtoets kwam naar voren dat voor enkele soorten aanvullend onderzoek noodzakelijk is. Dit aanvullende onderzoek is uitgevoerd door Stichting Staring Advies en de onderzoeksrapportage is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting. De conclusies van dit onderzoek zijn hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de rapportage.

#### **Broedvogels**

Er bevinden zich geen vaste rust- en verblijfplaatsen van de boomvalk, buizerd, gierzwaluw, huismus, kerkuil, sperwer, steenuil of overige soorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn in het onderzoeksgebied. Daarnaast is het onderzoeksgebied niet van belang als foerageergebied voor deze soorten.

Bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling in het onderzoeksgebied wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van deze soorten waardoor het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen niet noodzakelijk is.

#### **Grondgebonden zoogdieren**

Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen of sporen van matig en/of streng beschermde grondgebonden zoogdiersoorten in het onderzoeksgebied aangetroffen. Bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling in het onderzoeksgebied wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van matig en/of streng beschermde grondgebonden zoogdiersoorten.

#### **Vleermuizen**

Het onderzoeksgebied is voor gewone dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis en waarschijnlijk voor gewone grootoorvleermuis van groot belang. Bij ingrepen in de aanwezige groenstructuren kunnen aanwezige verblijfplaatsen direct of indirect ongeschikt worden of verdwijnen waardoor lokale populaties kunnen uitsterven. Hierdoor zijn diverse ingrepen ontheffingsplichtig en dienen compenserende en mitigerende maatregelen getroffen te worden.

De houtige opstanden en het 'draaischijfbosje' zijn van belang als foerageergebied, vliegroute en verblijfplaatsen voor verschillende soorten vleermuizen. Er bevinden zich zeer waarschijnlijk zomerverblijven en baltslocaties van rosse vleermuis en gewone grootoorvleermuis in het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied is belangrijk voor zowel vleermuizen die in het gebied zelf verblijven als vleermuizen die elders verblijven en het onderzoeksgebied in trekken.

Voor het onderzoeksgebied, zoals beschreven in dit rapport, geldt dat indien aanwezige structuren worden aangetast, bijv. kap van bomen, bosjes, verwijderen hoogopgaande grazige vegetaties e.d., dit negatieve gevolgen heeft voor de soorten. Hierdoor zijn op de situatie en ingreep gerichte mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk in combinatie met een ontheffingsaanvraag.

### **Amfibieën**

Er zijn geen voortplantingsbiotopen in het onderzoeksgebied aangetroffen of geluid- en zichtwaarnemingen verricht van matig en/of streng beschermde amfibieën. Incidenteel gebruik van het onderzoeksgebied door rondzwervende exemplaren van de kamsalamander en rugstreeppad wordt niet waarschijnlijk geacht. Bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling in het onderzoeksgebied wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van matig en/of streng beschermde amfibieënsoorten.

### **Reptielen**

Er zijn geen essentiële leefgebieden in het onderzoeksgebied aangetroffen of zichtwaarnemingen verricht van matig en/of streng beschermde reptielen. Incidenteel gebruik van een rondzwervende exemplaar is mogelijk. Echter het onderzoeksgebied is voor de te verwachten soorten niet van essentieel belang. Bij de geplande ruimtelijke ontwikkeling in het onderzoeksgebied wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van matig en/of streng beschermde reptielen.

#### **5.7.4 Conclusie**

In verband met de aanwezigheid van enkele vleermuissoorten wordt een ontheffingsaanvraag gedaan. Op voorhand kan in redelijkheid worden aangenomen dat in het plangebied en in de omgeving van het plangebied voldoende mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen aanwezig zijn. De Flora- en Faunawet staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg.

## **5.8 Archeologie & Cultuurhistorie**

### **5.8.1 Archeologie**

#### **5.8.1.1 Algemeen**

Op grond van de Monumentenwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Monumentenwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

#### **5.8.1.2 Situatie plangebied**

Voor het gehele Spooremplacement is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd: *'Spooremplacement. Een bureauonderzoek'*, (ADC, ADC-rapport 1424, juli 2008). Het betreffende onderzoek is opgenomen in bijlage 6 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat de meest concrete aanwijzing voor de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied, de vermoedelijke aanwezigheid van een laatmiddeleeuwse boerderij is. Deze boerderij zou aanwezig geweest moeten zijn op het zuidoostelijke, nog te ontwikkelen terreindeel, ter hoogte van de Keizersdwarsweg.

Op het noordwestelijke terreindeel (locatie Gerrit Komrij college) zijn aanvullend op het bureauonderzoek een inventariserend booronderzoek (ADC mei 2009) en een sleuvenonderzoek (ADC, december 2009) uitgevoerd.

Genoemde onderzoeken hebben interessante, maar geen “spectaculaire” resultaten opgeleverd. Op fysieke en inhoudelijke kwaliteiten scoort de vindplaats laag tot middelmatig.

Op grote delen van het Spooreplacement hebben graafwerkzaamheden plaatsgevonden (door onder meer bouw- en sloopwerkzaamheden; bodemsanering en aanleg van kabels en leidingen).

Op grond van vorenstaande wordt archeologisch (vervolg)onderzoek voor het overgrote deel van het plangebied niet zinvol geacht. Vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding van graafwerkzaamheden is wel noodzakelijk voor de vermoedelijke locatie van de voormalige middeleeuwse boerderij. De locatie van de voormalige boerderij (met 50-m zone rondom de locatie) is in afbeelding 5.4 weergegeven middels een gele cirkel.



Afbeelding 5.4: Uitsnede archeologische beleidskaart (Bron: Gemeente Winterswijk)

De locatie waarvoor vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding noodzakelijk is, is deels gelegen binnen de begrenzing van het plangebied. Middels een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie’ is in de regels vastgelegd dat op deze locatie gronden uitsluitend dieper dan 50 centimeter onder maaiveld gerooerd mogen worden indien de werkzaamheden plaatsvinden onder deskundige archeologische begeleiding.

## **5.8.2 Cultuurhistorie**

### **5.8.2.1 Algemeen**

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.



### 5.8.2.2 Situatie plangebied

Zoals in paragraaf 2.1 al verwoord waren in het 'spoorbosje', vroeger elementen als draaicirkels, loc loodsen en een watertoren aanwezig. Hoewel deze elementen tegenwoordig niet meer voorkomen in het 'spoorbosje' zal hier met de herontwikkeling/ herinrichting wel naar verwezen worden. Het gaat hierbij onder meer om:

- het zichtbaar maken van de oude draaicirkels als 'vorm';
- het gebruik van granieten blokken die vroeger in de gevel van een watertoren zaten (in het bosje langs de Wooldseweg).

Daarnaast zal het museum een belangrijke rol vervullen in de tentoonstelling van historisch openbaar vervoersmateriaal.

Voor wat betreft de Parallelweg zal met de herinrichting van het openbaar gebied verwezen worden naar het verleden door bijvoorbeeld het voetpad aan de zijde van het emplacement te later refereren aan de vroegere spoorlijn. In afbeelding 3.1 wordt weergegeven op welke wijze deze verwijzing vorm heeft gekregen bij het voetpad ter hoogte van de Industrieweg en het Gerrit Komrij College.

### 5.8.3 Conclusie

Door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is verzekerd dat werkzaamheden in dit gebied uitgevoerd worden onder archeologische begeleiding. Wat betreft cultuurhistorie vertegenwoordigt het plangebied momenteel geen waarden. Wel wordt met de ontwikkeling ingezet op cultuurhistorische verwijzingen.

## **5.9 Besluit Milieueffectrapportage**

### 5.9.1 Kader

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport (MER) opgesteld dient te worden. De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden zijn opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r. Een bestemmingsplan kan m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn op de volgende manieren:

- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien een passende beoordeling op basis van artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk is;
- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit de onderdelen C en D overschrijden en waarbij het plan wordt genoemd in kolom 3 (plannen).
- Een plan kan m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn indien het plan wordt genoemd in kolom 4 (besluiten) en er sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit onderdeel C en D overschrijden. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel C is in dit geval sprake van een m.e.r.-plicht. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel D is het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld of nog een omgevingsvergunning milieu moet worden verleend dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D

opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Het komt er op neer dat voor een bestemmingsplan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen in onderdeel D en beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

## **5.9.2 Situatie plangebied**

### 5.9.2.1 Artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998

Zoals gebleken uit paragraaf 5.7 zijn Natura 2000-gebieden gelegen op ruime afstand van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in relatie tot de ruime afstand tot Natura 2000-gebied wordt geconcludeerd dat geen sprake zal zijn van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Een passende beoordeling op basis van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

### 5.9.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

De herinrichting van de Parallelweg, de realisatie van een fietspad en de overige inrichtingsmaatregelen op het gebied van ecologie en cultuurhistorie worden niet genoemd in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. Realisatie van een museum en een spoorwegwerkplaats worden eveneens niet specifiek genoemd in onderdeel C of D van het besluit. Wel wordt in onderdeel D genoemd:

1. De oprichting, wijziging of uitbreiding van een spoorwegmaterieelfabriek.
2. De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen;

Ten aanzien van een spoorwegmaterieelfabriek wordt opgemerkt dat het hier gaat om de productie van spoorwegmateriaal, daar is in de spoorwegwerkplaats geen sprake van. Ten aanzien van punt 2 wordt opgemerkt dat volgens de geschiedenis van totstandkoming van dit onderdeel (NVT, p. 51, Stb. 2011, 102) kan het bij een stedelijk ontwikkelingsproject gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan.

Hoewel de hiervoor genoemde functies, in tegenstelling tot het museum en de spoorwegwerkplaats allemaal relatief intensieve gebruiksfuncties betreffen wordt er zekerheidshalve van uit gegaan dat dit bestemmingsplan voorziet in een stedelijk ontwikkelingsproject.

Omdat dit bestemmingsplan voor het museum en de spoorwegwerkplaats voorziet in een directe eindbestemming wordt voldaan aan de definitie van een 'besluit' als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dit betekent dat dit bestemmingsplan m.e.r.-beoordelingsplichtig is indien activiteiten worden mogelijk gemaakt die de volgende drempelwaarden worden overschreden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Gezien de drempelwaarden (een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer) kan worden geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

### **5.9.3 Conclusie**

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

## HOOFDSTUK 6 WATER

### 6.1 Beleid

#### 6.1.1 Europees- en rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welke beleid het Rijk in de periode 2009-2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstroming, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd.

Het bestuursakkoord water richt zich primair op het vergroten van de doelmatigheid van het beheer van het watersysteem en de waterketen. De doelen, zoals deze eerder zijn verwoordt in het NBW (2003 en 2008) op het gebied van waterveiligheid, waterbeschikbaarheid, klimaatverandering en duurzaamheid, blijven onverkort van kracht.

#### 6.1.2 Provincie Gelderland

Het Waterplan Gelderland is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan Gelderland is tegelijk opgesteld met de water(beheer)plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld en op 22 december 2009 in werking getreden. In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het plangebied ligt volgens het Waterplan niet in een zone met een specifiek beschermingsregime. In de waterparagraaf in de volgende paragraaf zal nader op het aspect water worden ingegaan.

#### 6.1.3 Waterschap Rijn en IJssel

Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Reest en Wieden, Vechtstromen, Groot Salland en Rijn en IJssel. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen de afgelopen jaren intensief samengewerkt met elkaar en met andere partners. Het nieuwe

Waterbeheerplan is één van de resultaten van deze samenwerking. De opzet en grote delen van dit Waterbeheerplan zijn inhoudelijk hetzelfde als dat van de andere waterschappen in Rijn-Oost.

Waterschap Rijn en IJssel heeft een waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2010-2015. Het plan gaat over het waterbeheer in het hele stroomgebied van Rijn en IJssel en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Het waterbeleid van het waterschap is met name gericht op een duurzame aanpak van het waterbeheer: geen afwenteling, herstel van de veerkracht van het watersysteem, streven naar een meer natuurlijker waterbeheer, zoeken naar meer ruimte voor water, water toepassen als ordenend principe middels het gebruik van waterkansenkaarten en water langer vasthouden mede door flexibeler peilbeheer. Ook het streven naar een betere waterkwaliteit als onderdeel van duurzaamheid is een belangrijk speerpunt (tegengaan van lozingen, minder belasting van het water en het zoveel mogelijk tegengaan van diffuse verontreinigingen).

De twee belangrijkste onderdelen van het waterplan worden gevormd door:

- het tekort aan waterberging in het landelijk gebied;
- de inpassing van inrichtingsmaatregelen binnen de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

## 6.2 Waterparagraaf

### 6.2.1 Algemeen

In het moderne waterbeheer (waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw) wordt gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

In dit geval zijn twee separate waterparagrafen uitgevoerd. Eén voor de herinrichting van het spoorbosje in combinatie met de werkplaats en het museum en één voor de herinrichting van de Parallelweg. Hierna zijn beide waterparagrafen opgenomen.

### 6.2.2 Waterparagraaf Spoorbosje

#### 6.2.2.1 Watertoetstabel

In artikel 3.1.6 (Bro) is aangegeven dat in de toelichting van een bestemmingsplan is beschreven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel geselecteerd en vervolgens beschreven.

Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit*
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade);	Nee	2
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee	2
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m <sup>3</sup> /uur?	Nee	2
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI of rioolgemaal van het waterschap?	Nee	1

Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500 m <sup>2</sup> ?	Ja	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m <sup>2</sup> ?	Ja	1
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Ja	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee	1
Oppervlaktewaterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Nee	1
Grondwateroverlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Ja	1
	2. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	3. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Nee	1
	4. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Ja	1
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Nee	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee	1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

### 6.2.2.3 Relevante waterthema's

#### **Algemeen**

Het plangebied omvat een gedeelte van de bebouwde kom van Winterswijk. Binnen het plangebied bevinden zich daardoor veel water gerelateerde onderwerpen.

#### **Projectomschrijving**

De afgelopen jaren heeft de gemeente rondom de Stationsstraat bij herinrichtingen een aantal verharde oppervlakten afgekoppeld voorbereid. Het doel is de afgekoppeld voorbereide projecten te laten afwateren via het "spoorbosje", de duiker onder de Wooldseweg en via een bestaande sloot langs het fietspad richting de Rondweg. De volgende geplande deelprojecten dienen hierin meegenomen te worden:

- Herinrichting voorplein station
- Herinrichting fietsenstallingen (aan de zuidoostzijde van het station)
- Nieuwbouw Transit Oost (Stichting HSA)

Het bestaande vuilwaterriool (in Spoorstraat / Dingstraat / Kleine Parallelweg) blijft gehandhaafd. Een hemelwaterriool met parallel daaraan een drainage wordt aangelegd.

### **Veiligheid**

In Winterswijk bevinden zich diverse retentievijvers om afgekoppeld hemelwater te bergen en gedoseerd af te voeren. De retenties zijn in nauw overleg tussen waterschap en gemeente aangelegd, conform het Waterplan. In het plangebied wordt een nieuwe retentievijver en afwateringssloot aangelegd om het water te bergen en af te voeren.

### **Riolering en afvalwaterketen**

Binnen het plangebied bevindt zich een locatie waar de komende jaren gebouwd gaat worden (particuliere ontwikkeling HSA-terrein). Daarnaast bevindt zich binnen het plangebied een aantal heringerichte projecten waarvan het hemelwater momenteel afgekoppeld voorbereid nog op het gemengde riool afwatert. In het kader van het adequaat afkoppelen conform het GRP 2014-2018 wordt voorzien in een retentievijver in combinatie met enige herinrichting (Stationsstraat) nu en mogelijk in toekomst (Kleine Parallelweg) in openbaar terrein.

### **Wateroverlast**

Als hierboven genoemd is in het spoorbosje een daadwerkelijk toename van verhard oppervlak te verwachten. Conform het geldende beleid wordt hemelwater hier geïnfiltreerd in de bodem en/of geborgen in een retentievoorziening van waar uit beperkte afvoer (landelijke afvoer) naar een watergang plaatsvindt. In overleg met het Waterschap worden aanvullende afspraken gemaakt hoe, benedenstrooms, een mogelijke verslechtering van de situatie op Landgoed Eelink te voorkomen.

### **Oppervlaktewaterkwaliteit**

De in het plangebied aan te leggen retentievoorziening gaan met landelijke afvoer, op de bestaande afwateringsloten lozen.

### **Grondwateroverlast**

Binnen het plangebied bevinden zich relatief hoge grondwaterstanden. Infiltreren van het hemelwater is niet tot nauwelijks mogelijk vanwege deze hoge grondwaterstand en inschatting op basis van gebiedskennis, bijv. in relatie tot doorlatendheden. Het voorstel is daarom water te bergen in retentievijver/ retentiesloten in het plangebied. De opties van waterbergende daken en wegfunderingen zijn niet haalbaar. Na het infra-technisch onderzoek zal definitief worden bevestigd of infiltratie al dan niet mogelijk blijkt.

Verbetering van de situatie is in het Waterplan als een van de speerpunten gedefinieerd. In de afgelopen jaren zijn bij alle werkzaamheden (nieuwbouw en reconstructies) maatregelen genomen die de situatie sterk verbeterd hebben. In combinatie met de aanleg van hemelwaterriolering en retentievoorzieningen is drainage aangelegd in de openbare ruimte. Ook de optimalisatie van de communicatie met burgers en bedrijven heeft daartoe bijgedragen.

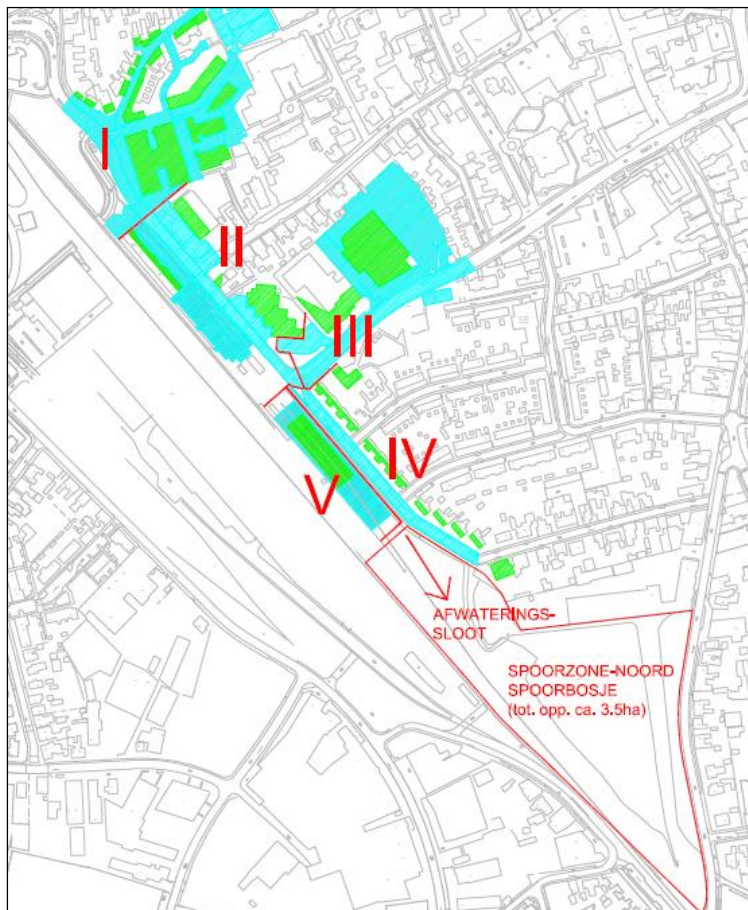
### **Inrichting en beheer**

De afwatering wordt gedimensioneerd op:

- Bui T = 10 + 10% (=40mm) GRIJS voor GRIJS (10% klimaattoeslag)
- Bui T = 100 + 10% (=76mm) GRIJS voor GROEN (= nieuwbouw HSA)
- Onverharde oppervlaktes worden niet meegenomen in de capaciteit van de bergingsvoorziening
- Maximale landelijke afvoer van 1,5 l / sec / ha
- Voor 2 x Bui T = 100 (+150mm) inzichtelijk maken water-op-straat situatie (bovenstroomse afvoer).

Conform de overzichtstekening in afbeelding 6.1 gaat het globaal om maximaal de volgende getallen:

Gebied:	Dakopp. (m2)	Straatopp. (m2)	Totaalopp. (m2)	Inhoud (m3) Bui T=10+10% (40mm).	Inhoud (m3) Bui T=100%+10% (76mm).
I	5218	11502	16720	670 m3	<u>Openbaar, afgekoppeld voorbereid</u>
II	2050	6530	8580	345 m3	<u>Openbaar, deel afkoppelen in project</u>
III	3075	9300	12375	495 m3	<u>Openbaar, toekomstige situatie</u>
IV	1080	2178	3258	130 m3	<u>Openbaar toekomstige situatie</u>
V (HSA)	1300	2200	3500	Particulier	266 m3
<b>TOTAAL</b>	<b>12613</b>	<b>31422</b>	<b>44035</b>	<b><u>1640 m3</u></b>	<b><u>266 m3</u></b>



Afbeelding 6.1: Overzichtstekening afgekoppelde oppervlakte (Bron: Gemeente Winterswijk)

Over de inrichting van de retentievijver en afwateringssloot, in relatie tot de verontreinigingen, zijn er afspraken gemaakt. De retentievijver wordt watervoerend, wie het beheer en onderhoud gaat uitvoeren dient nog met het waterschap te worden afgestemd.

#### **Volksgezondheid**

Voor de volksgezondheid bestaan geen risico's. In overleg tussen ODA (namens gemeente) met het Waterschap zijn er afspraken gemaakt hoe om te gaan met de verontreinigingen in het gebied.

#### **Recreatie**

De retenties vallen niet droog en zijn in principe geschikt voor recreatie. Hoe om te gaan met het ontwerp en de inrichting van de retenties wordt nog afgestemd met het waterschap.

### **6.2.3 Waterparagraaf Parallelweg**

#### **6.2.2.1 Watertoetstabel**

In artikel 3.1.6 (Bro) is aangegeven dat in de toelichting van een bestemmingsplan is beschreven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel geselecteerd en vervolgens beschreven.

Thema	Toetsvraag	Relevant	Intensiteit*
Veiligheid	1. Ligt in of binnen 20 meter vanaf het plangebied een waterkering? (primaire waterkering, regionale waterkering of kade);	Nee	2
	2. Ligt het plangebied in een waterbergingsgebied of winterbed van een rivier?	Nee	2



Riolering en Afvalwaterketen	1. Is de toename van het afvalwater (DWA) groter dan 1m <sup>3</sup> /uur?	Nee	2
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee	1
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI of rioolgemaal van het waterschap?	Nee	1
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500 m <sup>2</sup> ?	Ja	2
	2. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m <sup>2</sup> ?	Ja	1
	3. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Ja	1
	4. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee	1
Oppervlaktewaterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied (hemel)water op oppervlaktewater geloosd?	Nee	1
Grondwateroverlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Ja	1
	2. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee	1
	3. Beoogt het plan dempen van perceelsloten of andere wateren?	Nee	1
	4. Beoogt het plan aanleg van drainage?	Ja	1
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee	1
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Nee	1
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee	2
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde stelsel?	Nee	1
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee	1
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee	2
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee	2
	3. Bevindt het plangebied zich in beschermingszones voor natte natuur?	Nee	1
	4. Bevindt het plangebied zich in een Natura 2000-gebied?	Nee	1
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in een TOP-gebied?	Nee	1
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee	2
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee	1

### 6.2.2.3 Relevante waterthema's

#### **Algemeen**

Het plangebied omvat een gedeelte van de bebouwde kom van Winterswijk. Uitgezonderd zijn het centrum en de bedrijventerreinen. Binnen het plangebied bevinden zich daardoor veel water gerelateerde onderwerpen. In de voorgaande paragrafen zijn reeds belangrijke beleidsuitgangspunten en bijbehorende plannen beschreven. Volstaan wordt dan ook met een algemene beschrijving van de waterthema's.

### **Veiligheid**

In de nabijheid het gebied bevinden zich diverse retentievijvers om afgekoppeld hemelwater te bergen en gedoseerd af te voeren. De retenties zijn in nauw overleg tussen waterschap en gemeente aangelegd, conform het Waterplan. De vijvers zijn gesitueerd op de industrieterreinen Noord en Zuid.

### **Riolering en afvalwaterketen**

Naast het plangebied bevindt zich de locatie van het voormalig emplacement waarop gebouwd gaat worden. Dit gebied wordt ook gebruikt voor afwatering van de ontwikkeling op het voormalig emplacement.

### **Wateroverlast**

Als hierboven genoemd is in de spoorzone een daadwerkelijk toename van verhard oppervlak is te verwachten. Conform het geldende beleid wordt hemelwater hier geïnfiltreerd in de bodem en/of geborgen in een retentievoorziening van waar uit beperkte afvoer (landelijke afvoer) naar een watergang of het reeds aanwezige hemelwaterstelsel plaatsvindt.

### **Oppervlaktewaterkwaliteit**

De in het plangebied aanwezige retentie lozen met landelijke afvoer op afvoersystemen van bedrijventerrein Noord.

### **Grondwateroverlast**

Binnen het plangebied bevinden zich relatief hoge grondwaterstanden. Verbetering van de situatie is in het Waterplan als een van de speerpunten gedefinieerd. In de afgelopen jaren zijn bij alle werkzaamheden (nieuwbouw en reconstructies) maatregelen genomen die de situatie sterk verbeterd hebben. In combinatie met de aanleg van hemelwaterriolering en retentievoorzieningen is drainage aangelegd in de openbare ruimte. Ook de optimalisatie van de communicatie met burgers en bedrijven heeft daartoe bijgedragen.

### **Inrichting en beheer**

#### Hoofdstructuur Parallelweg (openbare ruimte)

Door een milieuadviesbureau uit Doetinchem is een bodem en infiltratie onderzoek uitgevoerd op het GKC en Sporthal terrein aan de Parallelweg. Binnenkort wordt op het overige traject een infra-onderzoek uitgevoerd.

De verwachting is, ook historisch gezien, dat er geen noemenswaardige afwijkingen zullen worden waargenomen tov. het eerder uitgevoerde onderzoek. Naar aanleiding van de eerste inschattingen zal deze watertoets worden opgesteld en indien noodzakelijk geacht worden bijgesteld n.a.v. het nog uit te voeren infra-onderzoek.

Binnen het onderhavige projectgebied vallen een aantal verontreinigingen/ saneringssspots waardoor de systemen enigszins kunnen afwijken bijvoorbeeld drainagediepte.

#### Vuil- en hemelwatersysteem worden gescheiden aangelegd.

##### *Vuilwater (DWA)*

Het vuilwaterriool zal aansluiten op het bestaande vuilwaterriool of nieuw aan te leggen gemengd riool in de Parallelweg. Aansluitpunten voor vuilwater worden ondergronds aangelegd vanaf de hoofdleidingen tot ca 0,50 m binnen de toekomstige perceelgrens op te ontwikkelen terreinen van de NS en de Gemeente Winterswijk. Bestaande percelen worden uiteraard opnieuw aangesloten.

##### *Hemelwater (HWA) bestaand gebied*

Indien de doorlatendheidsfactor (k-waarde) > 1 m/dag is, zal in de zone waar de infiltratie mogelijk is in de bodem, water geborgen worden en daardoor voor duurzame oplossing gekozen worden. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) laat het infiltreren van hemelwater daarom nauwelijks tot niet toe.

Op basis van de meetgegevens van de kompeilbuizen is af te leiden dat de GHG 36.03 m + Nap bedraagt. De te ontwikkelen maaiveldhoogtes bedragen ca. 36.50 m+ NAP

Het nog uit te voeren infraonderzoek zal hierover uitsluitsel geven.

Voor het hemelwater (dak- en straatwater) is het streven dat 70% van de jaarlijkse hoeveelheid gevallen neerslag in het projectgebied geïnfiltreerd en/of geborgen moet worden. Uitgangspunt is een regenbui met een voorkomen van 1x per 10 jaar (bui 10 uit de Leidraad Riolering).

De afwatering wordt gedimensioneerd op:

- Bui T = 10 + 10% (=40mm) GRIJS voor GRIJS (10% klimaattoeslag)
- Bui T = 100 + 10% (=76mm) GRIJS voor GROEN (= nieuwbouw HSA)
- Onverharde oppervlakte worden niet meegenomen in de capaciteit van de bergingsvoorziening
- Maximale landelijke afvoer van 1,5 l / sec / ha
- Voor 2 x Bui T = 100 (+150mm) inzichtelijk maken water-op-sstraat situatie (bovenstroomse afvoer).

Het gaat hierbij om de volgende aantallen.

Gebied:	Dakopp. (m2)	Straatopp. (m2)	Totaalopp. (m2)	Inhoud (m3) Bui T=10+10% (40mm).	Inhoud (m3) Bui T=100%+10% (76mm).
Parallelweg noord	0	4.700	4700		360 m3
Parallelweg zuid	0	0	0		
Bedrijfsterrein A	7.000	3.000	10.000		740 m3
Bedrijfsterrein B	11.500	4.800	16.300		1.240 m3
<b>TOTAAL</b>	<b>18.500</b>	<b>12.500</b>	<b>31.000</b>		<b>2.340 m3</b>

Het straatwater van de parallelweg zal tijdelijk worden geborgen in de tussenberm (wadi's) vergelijkbaar met het gerealiseerde gedeelte bij het Gerrit Komrij College.

Bij een regenbui T=100+10% (grijs voor groen) zal mogelijk enige tijd het water behalve in de tussenbermen ook op straten en eventueel parkeerplaatsen geborgen worden. Hierbij wordt gehanteerd dat er geen schade aan woningen, bedrijven en cetera wordt veroorzaakt. Hierin zal het ontwerp moeten voorzien

Via een drainage wordt het geborgen water met een afvoer van 1,2 l/s afgevoerd naar het HWA riool in de Parallelweg.

De hoofdafvoer naar het bestaande hemelwatersysteem (Industrieweg) bedraagt maximaal 1,5l/sec/ha. (conform handboek OPR, bijlage 2B grijs voor groen) of maximaal 2,5 l/sec/ha (conform handboek OPR, bijlage 2B afvoer grijs voor grijs).

Op de Parallelweg zullen 3 landelijke afvoeren van de wadi's worden aangesloten. Totaal 3,6 l/s. Ook worden er een tweetal bedrijfsterreinen (door NS) ontwikkeld. Deze twee afvoeren respectievelijk 1,6 en 2,5 l/s. Uiteindelijk zal er 7,7 l/s worden afgevoerd.

De hoofdafvoer van de Parallelweg bedraagt circa 7.7 l/s. Deze sluit aan op het rioelstelsel in de Ambachtstraat. Uiteindelijk zal het water via het bedrijventerrein Noord, Industrierrein Zuid worden afgevoerd naar de Slinge ten zuiden van Winterswijk.

#### Drainage

Zoals gebruikelijk bij hogere grondwaterstanden zullen de wegcunetten en waterretenties worden voorzien van een drainage. De drainage dient zodanig te worden ontworpen de hoogteliggingseis van maximaal 1.20m onder bestaand maaiveld niet wordt overschreden.

Drainages worden uiteraard aangesloten op bestaande of nieuw aan te leggen hemelwaterafvoorzieningen.

Ter plaatse van de bestaande Parallelweg is een ernstige VOCL verontreiniging. Deze wordt biologisch afgebroken. Ter plaatse van en in de nabijheid van deze verontreiniging mag geen drainage worden aangelegd om de grondwaterstromen te dereguleren.

***Volksgezondheid***

Voor de volksgezondheid bestaan geen risico's.

***Recreatie***

De retenties vallen droog en zijn zodanig niet voor recreatie geschikt.

## HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

### 7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

### 7.2 Opzet van de regels

#### 7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen. De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begrippen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

#### 7.2.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- *Begrippen (Artikel 1)*

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

- *Wijze van meten (Artikel 2)*

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

#### 7.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- *Bestemmingsomschrijving:*

Hierin is de omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming opgenomen. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.

- *Bouwregels:*  
In deze regels zijn eisen opgenomen waaraan de binnen de bestemming voorkomende bebouwing aan moet voldoen. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd is hierin vastgelegd.
- *Nadere eisen:*  
Deze regel geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij vergunningverlening nadere eisen te stellen. Alleen daar waar het wenselijk is om bij de vergunningverlening sturend te kunnen optreden, heeft de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen toegevoegde waarde. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen dient objectief begrensd te zijn en duidelijke criteria te bevatten.
- *Afwijken van de bouwregels (indien van toepassing):*  
Op basis van deze regels hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels in het plan.
- *Specifieke gebruiksregels (indien van toepassing):*  
In de specifieke gebruiksregels is bepaald welk gebruik van gronden en opstallen in elk geval strijdig is met of wordt toegestaan binnen deze bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke toegestane en strijdige gebruiksvormen genoemd
- *Afwijken van de gebruiksregels (indien van toepassing):*  
Deze afwijking geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om met omgevingsvergunning af te wijken van functies die in eerste aanleg strijdig zijn met de bestemmingsomschrijving of de specifieke gebruiksregels.

In paragraaf 7.3 wordt de bestemming nader toegelicht.

#### **7.2.4 Algemene regels**

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 7)*  
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene bouwregels (Artikel 8)*  
In dit artikel is een algemene bouwregel opgenomen die bepaald dat bouwgrenzen mogen worden overschreden door bepaalde ondergeschikte bouwdelen.
- *Algemene gebruiksregels (Artikel 9)*  
In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit brengt met zich mee dat de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemming helder en duidelijk moet zijn.
- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)*  
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

- *Algemene wijzigingsregels (Artikel 11)*

Op basis van de algemene wijzigingsregels hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om het plan te wijzigen in de vorm van het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmings- en/of aanduidingsgrenzen.

### **7.2.5 Overgangs- en slotregels**

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

## **7.3 Verantwoording van de regels**

### **7.3.1 Algemeen**

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

### **7.3.2 Gemengd (Artikel 3)**

Vanwege het feit dat een museum en een spoorwegwerkplaats twee van elkaar verschillende functies betreffen, is aan de gronden die worden ingericht ten behoeve van deze functies de bestemming 'Gemengd' toegekend. Binnen deze bestemming worden een museum en een spoorwegwerkplaats in maximaal de categorie 3.2 toegestaan. Eén en ander met de bijbehorende (spoor)wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie voornamelijk gericht op verblijf en bestemmingsverkeer, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen en water- en waterhuishoudkundige voorzieningen;

In de bouwregels is binnen deze bestemming onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Gebouwen dienen te worden opgericht binnen het bouwvlak waarbij op de verbeelding de maximale goot- en bouwhoogte van gebouwen wordt weergegeven. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden toegestaan in de vorm van lichtmasten en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Eén en ander is verbonden aan een maximale maatvoering.

Uitkomst van het akoestisch onderzoek is dat in verband met het vrachtverkeer een geluidsscherm geplaatst moet worden van minimaal 1,5 meter hoog en 19 meter lang. Om te verzekeren dat dit scherm ook daadwerkelijk geplaatst wordt voordat de gronden en bouwwerken gebruikt worden ten behoeve van de hiervoor genoemde functies, in de regels een zogenoemde voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze verplichting strekt ertoe dat ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' een scherm met een minimale hoogte van 1,5 meter en een minimale lengte van 19 meter gerealiseerd moet worden. Wordt dit scherm niet gerealiseerd dan is het gebruik van de gronden ten behoeve van een spoorwegwerkplaats strijdig met het bestemmingsplan.

### **7.3.3 Groen (Artikel 4)**

Zoals reeds verwoord in dit bestemmingsplan wordt met de herontwikkeling/ herinrichting van het spoorbosje ingezet op het beter benutten van de ecologische potenties van dit gebied. Daarnaast vormt de robuuste

natuurlijke middenberm een belangrijke stadsecologisch groenstructuur. Deze groenstructuren zijn doorvertaald in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan door middel van de bestemming 'Groen'.

Gronden met deze bestemming zijn onder andere bedoeld voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting (verharde) fiets - wandelpaden en speelvoorzieningen, recreatief medegebruik en water- en waterhuishoudkundige voorzieningen. Om de mogelijkheid te behouden om door de groenstructuur enkel doorsteken te maken voor het autoverkeer is een aanduiding 'weg' op een tweetal locaties opgenomen. Uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding worden wegen en straten voor autoverkeer toegestaan.

Gebouwen mogen binnen deze bestemming niet worden gebouwd. Uitsluitend lichtmasten en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden binnen deze bestemming toegestaan.

#### **7.3.4 Verkeer**

De heringerichte Parallelweg is in dit bestemmingsplan bestemd als 'Verkeer'. Zoals uit de verbeelding duidelijk blijkt is sprake van gescheiden rijstroken. Gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie voornamelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer en het voormalige emplacement, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en water- en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen worden binnen deze bestemming niet toegestaan. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan voor de wegaanduiding, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, bedraagt maximaal 2 m.

#### **7.3.5 Waarde - Archeologie**

Zoals reeds beschreven in paragraaf 5.8.1 kent de locatie van de voormalige boerderij een archeologische verwachtingswaarde. In verband hiermee is de betreffende locatie, en een zone van 50 meter rondom deze locatie, bestemd als 'Waarde - Archeologie'. Deze bestemming voorziet in het behoud en de bescherming van de te verwachten archeologische waarden in de bodem. Samengevat is binnen deze bestemming bepaald dat bodemverstoringen die dieper reiken dan 40 centimeter onder het maaiveld archeologisch begeleid dienen te worden.



## HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

De herontwikkeling/ herinrichting van het 'spoorbosje' is een gemeentelijk initiatief waarvoor voldoende middelen zijn gereserveerd in de gemeentelijke begroting.

De kosten voor de herinrichting van de Parallelweg zijn volledig gedekt door de gemeente en de provincie Gelderland. In de gemeentebegroting zijn voldoende middelen opgenomen voor het gemeentelijke aandeel van de kostendeckering van de herinrichting van de Parallelweg. De provincie draagt bij in deze kosten in de vorm van een subsidie. Hierover zijn contractuele afspraken gemaakt.

Ten aanzien van de spoorwegwerkplaats en het museum wordt opgemerkt dat met initiatiefnemers hiervan een planschadeovereenkomst wordt gesloten. Op deze wijze is verzekerd dat eventuele planschadekosten niet ten laste van gemeente maar ten laste van initiatiefnemers komen.

Met het vorenstaande is het verhaal van de kosten anderszins verzekerd en is de vaststelling van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

## HOOFDSTUK 9      INSPRAAK EN VOOROVERLEG

### 9.1      Vooroverleg

#### 9.1.1      Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

#### 9.1.2      Provincie Gelderland

De herontwikkeling/ herinrichting van het 'spoorbosje' betreft een plan van lokale aard waarmee geen provinciale belangen zijn gemoeid. De provincie Gelderland is in de vorm van een subsidiebijdrage betrokken bij de herinrichting van de Parallelweg. Daarnaast betreft de herinrichting van een gemeentelijk weg binnen de bebouwde kom tevens een plan van lokale aard. Gezien het vorenstaande wordt daarom afgezien van het voeren van vooroverleg met de provincie Gelderland.

#### 9.1.3      Waterschap Rijn en IJssel

Het Waterschap heeft geen aanleiding gezien een reactie in te dienen op het plan.

### 9.2      Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. In dit geval wordt afgezien van het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan, er wordt derhalve geen inspraak verleend.

## **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING**

- Bijlage 1      Verkennend- en nader asbestonderzoek**
- Bijlage 2      Onderzoek Niet gesprongen explosieven**
- Bijlage 3      Akoestisch onderzoek spoorwegwerkplaats**
- Bijlage 4      Quickscan Natuurtoets**
- Bijlage 5      Aanvullend Natuuronderzoek**
- Bijlage 6      Archeologisch bureauonderzoek**