



gemeente  
**Winterswijk**

Bestemmingsplan

Spoorzone - De Driemark

17 december 2009

Toelichting

## 1. INLEIDING

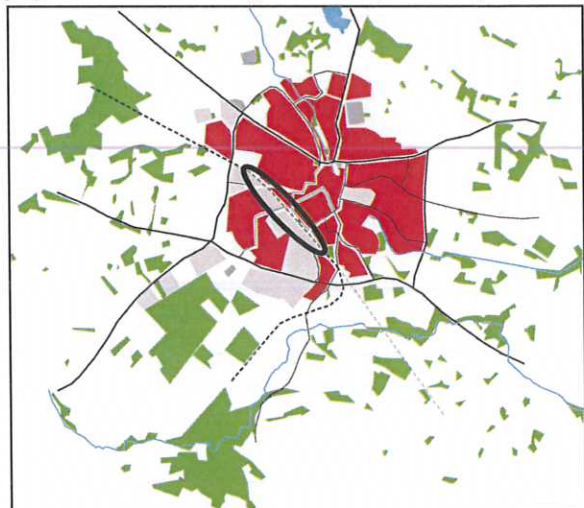
### 1.1. Aanleiding voor het bestemmingsplan

#### *Spoorzone*

Ontwikkeling van spoorzones, ook wel stationslocaties genoemd, staan in de belangstelling van de Nederlandse overheid. Zo werd op 15 oktober 2007 door het Ministerie van VROM een persbericht uitgevaardigd met de melding dat Minister Cramer (Ruimte en Milieu) en president-directeur Aad Veenman van de Nederlandse Spoorwegen de handen ineen slaan om ontwikkeling van verouderde spoorzones op gang te brengen. Zij nemen het initiatief om samen met betrokken gemeenten en ProRail de haalbaarheid van binnenstedelijke ontwikkeling te onderzoeken. Door efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte en oude (bedrijven)terreinen te herstructureren kan extra ruimte worden gemaakt voor woningbouw, kantoren, winkels en andere voorzieningen.

Een goed voorbeeld van een verouderde spoorzone ligt in Winterswijk. Vanuit het centrum, rondom de markt, is Winterswijk in het verleden gegroeid in de richting van het spoor en (in een later stadium) naar het noorden. Het dorp heeft een concentrische opbouw waarbij de bebouwing als taartpunten wijzen naar het centrum. De spoorzone ligt aan de zuidzijde het centrumgebied en doorsnijdt als het ware de concentrische ruimtelijke opbouw.

In de eerste helft van de vorige eeuw was de spoorzone de economische motor van Winterswijk doordat Winterswijk zich had ontwikkeld tot een spoorwegknooppunt op de verbinding tussen Nederland en het Roergebied. Nu deze spoorwegfunctie is komen te vervallen en het spoor slechts wordt gebruikt voor personenvervoer naar Zutphen en Arnhem, resteert een kale open plek in het stedelijk weefsel. De spoorzone is hierdoor te beschouwen als een verstoring in de ruimtelijke opbouw van Winterswijk, zeker gezien de maat die de spoorzone inneemt in de kern. Deze verstoring van de ruimtelijke opbouw wordt daarnaast versterkt door het monotone karakter van de spoorzone. Woonfuncties zijn elders in de stad ontwikkeld en er resteert slechts een enkele grootschalige bedrijfsfunctie. Dit is een ontwikkeling die in vele



plaatsen in Nederland in de tweede helft van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden. Werk- en woonfuncties zijn veelal gescheiden van elkaar ontwikkeld. Werkfuncties hebben een plaats gekregen op bedrijventerreinen aan de rand van de stad. Er resteren woonwijken waar weinig tot geen bedrijvigheid is en bedrijventerreinen waar 's avonds de beveiligingsbedrijven voor

de enige activiteit zorgen.

Vanuit deze ontwikkelingen en het feit dat de milieudruk van veel bedrijfscategorieën daalt, wil gemeente de spoorzone herontwikkelen van een gebied met hoofdzakelijk bedrijfsmatige functies naar een gebied waar zowel woon-, werk- als maatschappelijke functies een plaats krijgen en waarbij hoge ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd (beleidsplan: Masterplan, 2005).

### *Plannen voor de spoorzone*

De plannen voor de spoorzone bestaan grofweg uit drie onderdelen:

1. een stadsblok aan de westzijde voor cultuur, ondernemen en uitgaan in bestaande en nieuwe bebouwing;
2. een middendeel voor de school, de Driemark;
3. het zuidelijk deel voor een woonbuurt dat zal bestaan uit een aantal appartementen in groene setting.

De onderdelen worden verbonden door groene structuren en er is ruimte voor verkeer en parkeren.

Het is de bedoeling dat dit totaalplan in fases wordt uitgewerkt. De Driemark is de eerste fase, het stadsblok de tweede en de woonbuurt de laatste fase.

De plannen voor de tweede en derde fase zijn indicatief; dit heeft nog verdere uitwerking op het moment dat herontwikkeling concreet aan de orde is. Uiteraard wordt bij herontwikkeling van deze gebieden rekening gehouden met bestaande functies.

Zoals gemeld is de Driemark de eerste ontwikkeling. Voorliggend bestemmingsplan is dan ook de concrete uitwerking van de eerste fase.

### *De Driemark*

Voor de herinvulling van de locatie spoorzone is onder meer het idee opgevat om de middelbare school, de Driemark, hier een plek te geven.

De Driemark bevindt zich momenteel aan de Laan van Hilbelink en voor een deel aan de Prins Hendrikstraat en de Jan Stienstrastraat. De verschillende locaties zijn, uit praktisch oogpunt, niet wenselijk voor een goed functionerende school. Daarnaast is de bereikbaarheid per openbaar vervoer niet optimaal en is de verkeersveiligheid voor de scholieren (meer dan 70% komt per fiets) onvoldoende, met name de locatie aan de Laan van Hilbelink is onvoldoende verkeersveilig.

Ook heeft de school de wens uitgesproken een meer regionale functie te willen vervullen. Hiervoor is het onder meer nodig dat de school op een centrale, goed bereikbare locatie wordt geprojecteerd.

De locatie spoorzone ligt centraal, aan de zuidzijde van het (winkel)centrum; voor een regionale functie een goede ligging.

Het treinstation ligt "naast de deur" wat de bereikbaarheid verbeterd ten opzichte van de huidige locaties aan de Laan van Hilbelink, Prins Hendrikstraat en de Jan Stienstrastraat. Het treinstation op deze afstand van de school is uiteraard tevens bevorderend voor een regionale functie.

De spoorzone biedt daarnaast voldoende ruimte en goede aansluiting op bestaande wegen voor een veilige en logische verkeersafwikkeling.

De Driemark op de locatie spoorzone zal in 2011 opengaan. Om dit te bereiken wordt dit plan als eerste ontwikkeld.

Voorliggend bestemmingsplan is de - planologische - uitwerking hiervan.

## **1.2. Procedure**

Voor de Driemark wordt momenteel een bouwplan gemaakt. Omdat een schoolfunctie niet past binnen de gebruiksdoelstelling van het geldend bestemmingsplan is een partiële herziening van het bestemmingsplan nodig.

Voorliggend (postzegel)plan is bedoeld als partiële herziening van het geldende bestemmingsplan "Plan in onderdelen van het dorp Winterswijk".

## **1.3. Begrenzing van het plangebied**

Het plan wordt aan de noordoostzijde begrensd door de spoorlijn Zutphen - Winterswijk en de bijbehorende stationsgebouwen. De stationsgebouwen zijn gesitueerd aan de Stationstraat.

Aan de zuidoostzijde grenst het plan aan een open deel van de spoorzone waar zich drie bedrijfsgebouwen bevinden. Dit deel grenst aan de Wooldseweg.

De locatie grenst aan de zuidzijde aan de Parallelweg waaraan een aantal bedrijven is gevestigd.  
Aan de westzijde is ook een aantal bedrijven aanwezig, waaronder een horecabedrijf. Iets verder in noordwestelijke richting bevindt zich de Misterweg.

#### **1.4. Geldend bestemmingsplan**

Het geldend bestemmingsplan is bestemmingsplan "Plan in onderdelen van het dorp Winterswijk".

De locatie met bebouwing mag op basis van dit bestemmingsplan gebruikt worden voor spoorwegdoeleinden. Op dergelijke gronden mogen, volgens de geldende planregels, "werken geschieden welke het spoorwegbedrijf vereist". Daarnaast zijn bouwwerken toegestaan "indien dit geschiedt door en ten behoeve van het spoorwegbedrijf". Het bouwinitiatief voor de school past aldus niet in het geldende bestemmingsplan. Voorliggende partiële herziening is noodzakelijk om de nieuwe Driemark mogelijk te maken.

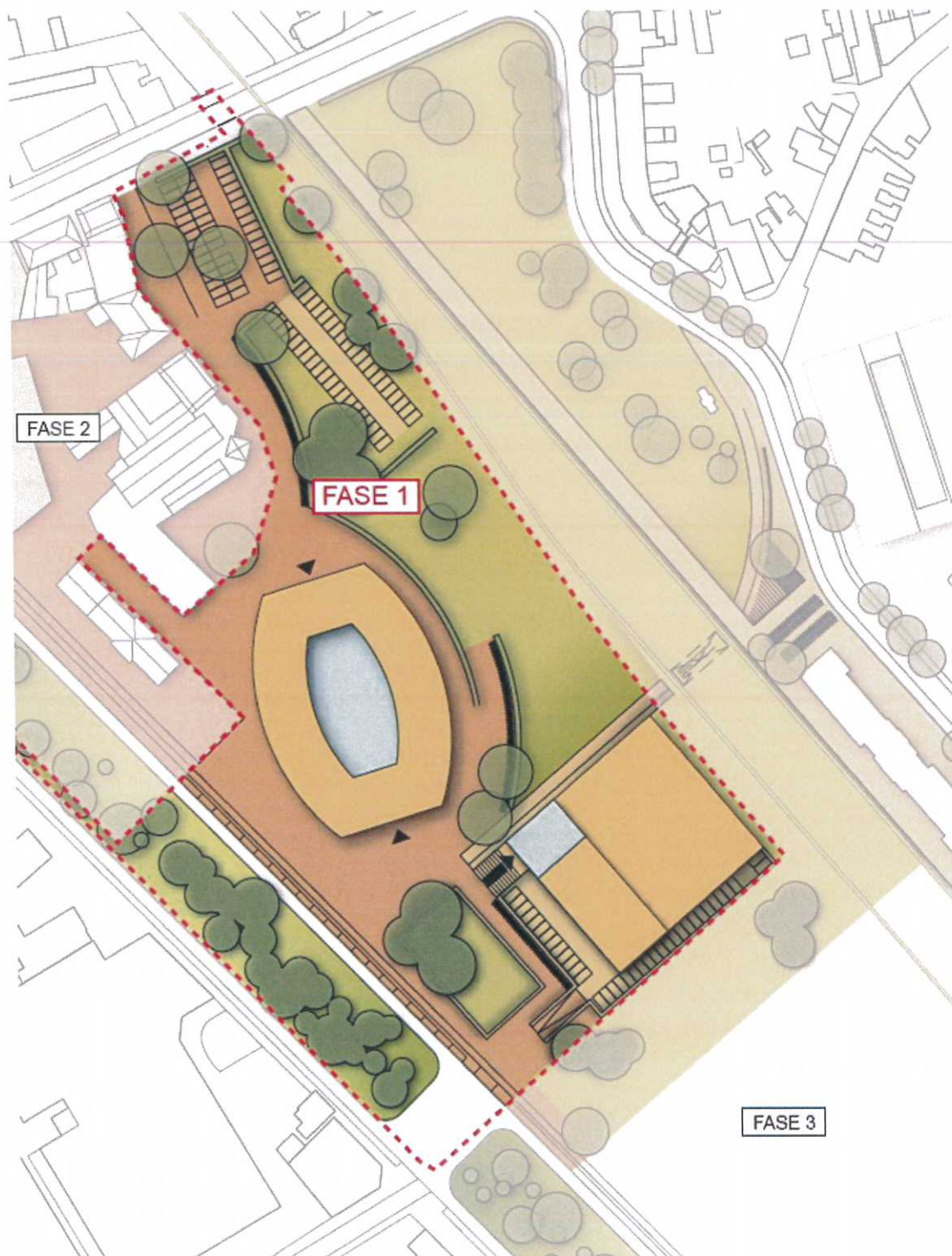
#### **1.5. Opbouw van het plan, de toelichting**

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding van het plan gegeven. In hoofdstuk 2 wordt het initiatief beschreven. Hoofdstuk 3 bestaat uit een beschrijving van relevant rijks- provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de verschillende haalbaarheidsaspecten aan bod. In hoofdstuk 5 wordt de juridische regeling beschreven en in hoofdstuk 6 zullen de uitkomsten van inspraak en vooroverleg worden opgenomen.

## 2. HET INITIATIEF

### 2.1. Stedenbouwkundige invulling

Het stedenbouwkundig kader streeft een efficiënt en, daar waar mogelijk, dubbel ruimtegebruik na waardoor langs de randen ruimte overblijft voor passende groenvoorzieningen. Het totaal vloeroppervlak dat voor onderwijsdoeleinden en parkeren zal worden aangewend, van zowel het bouwwerk als de buitenruimte, zal circa 13.000 m<sup>2</sup> bedragen. Naast de onderwijsvoorziening is ruimte voor circa 230 parkeerplaatsen, circa 1400 fietsparkeerplaatsen en een multifunctionele sporthal. Tussen de school en de sporthal wordt een tunnel richting het station aangelegd voor fietsers en voetgangers.

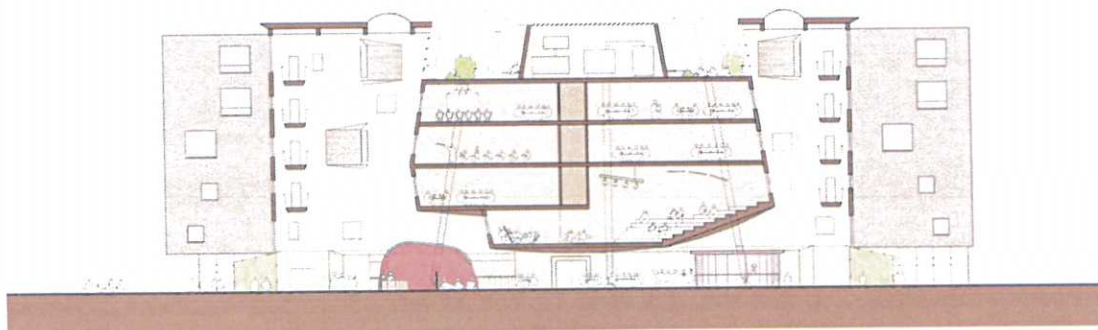
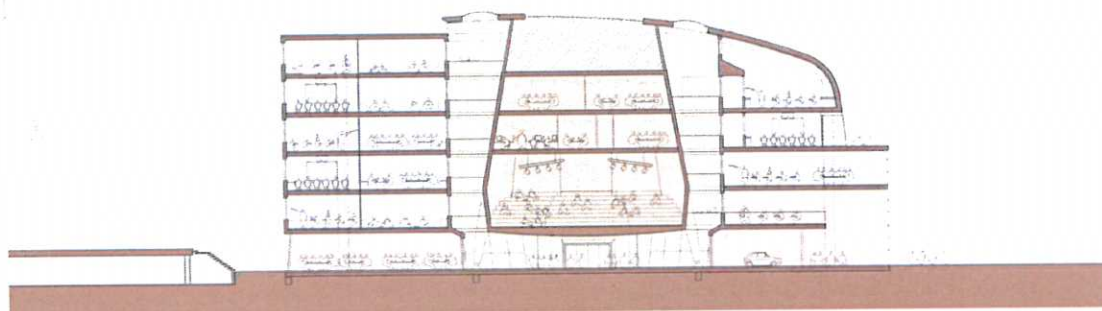


Het plaatje op de vorige pagina geeft een indicatie hoe de stedenbouwkundige invulling van het gebied er ongeveer uit kan gaan zien. Het plan zal door de architect verder uitgewerkt worden. Op deze schets is tevens te zien dat er in een fiets-voetgangerstunnel langs de sporthal is voorzien. Daarnaast zijn ook de groene zones op de schets weergegeven evenals de verkeersvoorzieningen. Ook de ligging van de vervolgfases zijn indicatief op dit kaartje weergegeven.

Er is gekozen voor een compacte bouwmassa met voldoende ruimte voor geleding waardoor de identiteit van de verschillende functies in de school tot uitdrukking wordt gebracht.



De school en sporthal bestaan uit twee bouwelementen met verschillende hoogtes. De maximale hoogte aan de stationzijde is 23 m en neemt af richting de Paralleweg. Het bouwwerk zal uit maximaal 6 bouwlagen gaan bestaan. De maximumhoogte van de sporthal wordt 15 meter. In bijgaande plaatsjes een aanzicht en doorsneden van de school.



De school komt in een – voor een deel bestaande - groene omgeving te staan. Naast de Driemark staan ook andere grote gebouwen aan deze groen ruimte: het station en het gemeentekantoor.

De groene ruimtes maken de beoogde bouwmassa's in de spoorzone stedenbouwkundig goed inpasbaar; de voor het gebied nagestreefde ruimtelijke kwaliteit kan dan ook behouden blijven.

De groene ruimten zijn ook in ecologisch opzicht waardevol. De bossages zowel langs de spoorzijde als langs de Parallelweg worden grotendeels gehandhaafd. Aan de zijde Parallelweg wordt de groenstructuur versterkt. Voor de aanleg van de parkeerplaatsen nabij de Houtladingstraat zal wat groen moeten verdwijnen, echter groen dat in ecologisch opzicht waardevol is zal behouden blijven.

Er wordt voorzien in circa 230 parkeerplaatsen waarvan een deel overdekt. Deze parkeerplaatsen zijn voor meerdere functies inzetbaar: de school, de sporthal, centrumbezoekers, park & ride, bedrijven en de naastgelegen horecavoorziening. Omdat deze functies op verschillende momenten aanspraak maken op de parkeercapaciteit wordt deze voorziening optimaal gebruikt.

De parkeervoorziening onder de sportvoorziening wordt via de Parallelweg ontsloten en het deel langs het spoor via de Misterstraat.

De bedoeling is om de inrichting van de Parallelweg aan te passen door twee gescheiden rijbanen aan te leggen waarbij in de ruime middenberm de bestaande groenvoorziening wordt gehandhaafd.

Naast parkeermogelijkheden voor auto's is er een fietsenstalling beoogd. Deze wordt voor een deel ondergebracht onder de sporthal en voor het overige op maaiveldniveau. De ontsluiting loopt via een tunnel van en naar het station en via de Misterweg en de Parallelweg.

Er is rekening gehouden met een indoorsportvoorziening die naast de school ook voor andere doelgroepen gebruikt kan worden. Om de beschikbare ruimte zo effectief mogelijk te kunnen gebruiken wordt deze binnensportaccommodatie op dit complex gerealiseerd.

Verder is er een kleine buitensportvoorziening voor de school opgenomen in de ruimte tussen het schoolgebouw, de sporthal en het spoor.

## **2.2. Verkeer en parkeren**

### *Fietsverkeer*

Voor een schoollocatie is de bereikbaarheid per fiets essentieel. De belangrijke fietsstromen naar de fietsenstalling van de Driemark zijn:

- vanaf Stationsstraat via de tunnel onder het spoor
- vanaf de spoorwegovergang Misterstraat;
- vanaf de rotonde Europalaan/ Misterweg;
- vanaf de Parallelweg/ Industrieweg.

Door het plangebied loopt een veilige fietsroute vanaf de Misterweg via de Houtladingstraat naar de fietsenstalling. Fietsers vanaf de spoorwegovergang en vanaf de rotonde bij de Europalaan kunnen zo de fietsenstalling bereiken. Daarnaast kunnen de fietsers via de tunnel onder de spoorlijn naar de fietsenstalling.

Een derde fietsroute loopt vanaf de Parallelweg naar de fietsenstalling. Op termijn worden langs de Parallelweg fietsstroken of een fietspad aangelegd zodat de fietsers veilig de Misterweg kunnen bereiken. Ook op de Misterweg is een veilige oversteek voor fietsers beoogd.

Het fietsparkeren vindt voor een groot deel plaats in de fietsenstalling onder de sporthal nabij de tunnel. Hier zijn ca. 1.100 plaatsen geprojecteerd. Rondom de school zijn op meerdere plekken in totaal 300 stallingsplekken in de openbare ruimte geprojecteerd. Daar de meeste fietsen overdekt geparkeerd kunnen worden wordt een (vaak rommelige) buitenstalling voorkomen.



### *Voetgangers*

In het plangebied wordt een groot aantal parkeerplaatsen gerealiseerd waarvan een deel is bedoeld voor bezoekers van het centrum en de treinreiziger. De belangrijke voetgangersstromen in het plangebied zijn:

- leerlingen en personeel van de school die middels fiets, auto en trein naar school komen;
- treinreizigers die parkeren in het plangebied en via de tunnel naar het station gaan;
- centrumbezoekers die parkeren in het plangebied: via de spoorwegovergang Misterstraat van en naar de Misterstraat;
- bezoekers van de voorzieningen aan de Houtladingstraat die parkeren in het plangebied;
- werknemers aan bedrijven aan de Parallelweg die parkeren in het plangebied.

Door het plangebied loopt een logische, duidelijke en bewegwijzerde route van de parkeervoorziening naar het station en naar de Misterweg.

De beoogde tunnel onder het spoor is ook voor park & ride belangrijk. In het plan wordt op deze wijze een korte, logische route gecreëerd tussen het station en de parkeergarage.

### *Autoverkeer*

Het plangebied voor de school kent geen doorgaand autoverkeer. Het plangebied heeft een toegang vanaf de Misterweg voor de bewoners en bedrijven aan de Houtladingstraat en Houtladingsteeg en de daar geplande parkeervoorziening. Vanaf de Parallelweg wordt de parkeervoorziening onder de sportvoorziening ontsloten. Deze toegangen worden vormgegeven als een uitrit. Het autoverkeer voor de parkeergarage wordt gescheiden afgewikkeld ten opzichte van het langzaam verkeer.

### *Parkeren*

In de spoorzone west zijn circa 230 openbare parkeerplaatsen beoogd die multifunctioneel inzetbaar zijn. Een deel van de parkeerplaatsen bevindt zich in de parkeergarage onder de sporthal (circa 125), een deel aan de noordoostzijde van de Houtladingstraat (circa 85) en een deel langs de openbare weg in de vorm van enkele parkeerhavens aan de Parallelweg (circa 20). Voor de school betekent dit voldoende parkeerruimte. De parkeerplaatsen zijn tevens te gebruiken voor: bedrijven in de omgeving (o.a. Nijhuis pompen), horeca (o.a. Zalencentrum Nijenhuis), Park & Ride en centrumbezoek. De aanleg van de parkeervoorziening en bijbehorende bewegwijzering past in de vastgestelde Parkeervisie Winterswijk (2008).

Op de hoek Misterweg/ Stationstraat (Spoorhoek) blijven de bestaande 45 parkeerplaatsen beschikbaar.

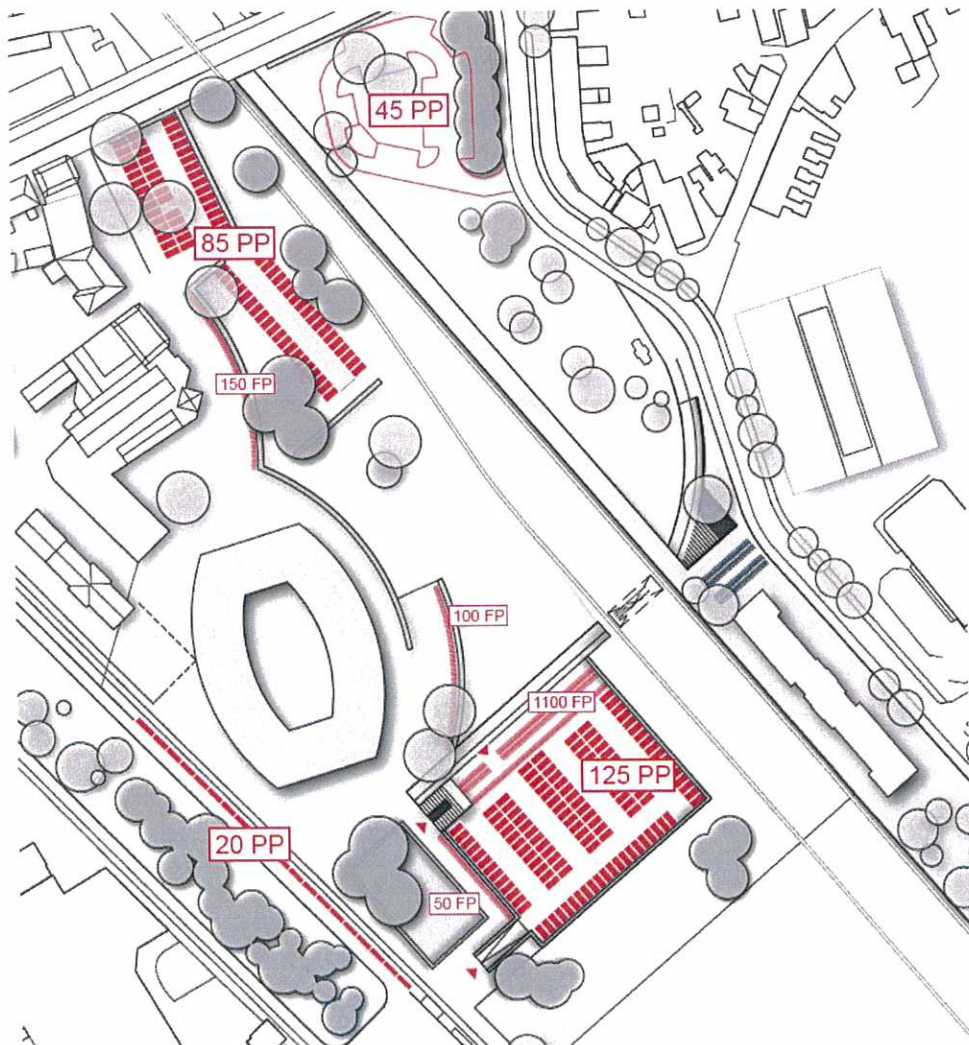
De ontwikkeling van het plangebied zal naar verwachting nauwelijks leiden tot een toename van het autoverkeer op de Misterweg. Een (beperkte) toename van autoverkeer wordt wel verwacht op de Parallelweg en Europalaan door de toevoeging van de school- en parkeervoorziening. De parkeervoorziening is gemakkelijk te vinden doordat een adequate bewegwijzering zal worden aangebracht.

Onderstaande berekening geeft een overzicht weer van de parkeerbehoefte die de Driemark, de sporthal, Park en Ride, Zalencentrum Nijenhuis en Nijhuis Pompen.

### Berekening parkeerbehoefte nov 2009

	norm behoefte	aanwezigheid			parkeerbehoefte			
		werkdag	koopavond	zaterdagmiddag	werkdag	koopavond	zaterdag	
Driemark	1400leerlingen 0,033	75	100%	6%	0%	75	5	0
Sporthal	3200m2 bvo 0,024	77	0%	100%	100%	0	77	77
Park & Ride		101	100%	10%	25%	101	10	25
Nijenhuis		70	10%	100%	40%	7	70	28
Nijhuis pompen		40	100%	0%	0%	40	0	0
<b>totaal</b>						<b>223</b>	<b>162</b>	<b>130</b>
restant beschikbaar voor bezoekers centrum						7	68	100

In het onderstaand overzicht is weergegeven hoe de fiets- en autoparkeerplaatsen over het plangebied zijn verdeeld.



### **3. BELEIDSKADER**

#### **3.1. Rijksbeleid**

##### **3.1.1. Nota Ruimte, ruimte voor ontwikkeling PKB deel 4 (2006)**

De Nota Ruimte heeft als motto “decentraal wat kan, centraal wat moet” en stelt ruimte voor ontwikkeling centraal. In vergelijking met eerder ruimtelijk beleid concentreert het Rijk zich nu meer op hoofdlijnen. Rode contouren komen bijvoorbeeld niet voor in de Nota Ruimte. In de plaats daarvan gaat het Rijk uit van een algemene bundelingstrategie. Een vitaal platteland en sterke steden vragen om inspanningen op een breed front. De steden moeten voldoen aan de eisen die bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers stellen aan een stad.

Het platteland vraagt om ruimte voor een meer multifunctioneel gebruik. Op het platteland kunnen woningen gebouwd worden voor tenminste de eigen bevolkingsgroei en het areaal van door het Rijk aangewezen stringent beschermde groene gebieden wordt verminderd. Alleen voor natuurgebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet) schrijft het Rijk nog een planologische bescherming voor.

##### **3.1.2. Nationaal Landschap Winterswijk**

In de Nota Ruimte (januari 2006) zijn door het ministerie van VROM 20 nationale landschappen geïntroduceerd. Nationale landschappen zijn gebieden met zeldzame of unieke kenmerkende landschapskwaliteiten.

In samenhang daarmee hebben deze gebieden bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd worden en waar mogelijk worden versterkt. In samenhang hiermee zal de toeristisch, recreatieve betekenis moeten toenemen.

Binnen nationale landschappen is daarom “behoud door ontwikkeling” het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. Mits de kernkwaliteiten behouden blijven of worden versterkt zijn binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Binnen de nationale landschappen is er ruimte voor ten hoogste de bevolkingsgroei en voor regionale en lokale bedrijvigheid. De landschappelijke kwaliteiten zijn medebepalend voor de (on)mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of versterkt.

In de nationale landschappen zal het Rijk ook middelen inzetten om de groene kwaliteiten te verbeteren en de noodzakelijke wateropvang te garanderen. Het gaat hier om behoud en ontwikkeling van zowel grootschalige landschappen onder verstedelijkingsdruk als van landschappen van (inter)nationale cultuurhistorische betekenis. Binnen nationale landschappen is “behoud door ontwikkeling” het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt.

Winterswijk maakt deel uit van één van de gebieden die zijn aangewezen als nationaal landschap, de Winterswijk. Dit gebied wordt gekenmerkt door een bijzondere kleinschalige openheid met een zeer groen, natuurlijk karakter. Het zandplateau wordt doorsneden door kleine beekdalen en bevat ook nog enkele restanten van hoogveenontwikkeling en kleine boscomplexen. De weilanden en akkers, in dit gebied vaak eenmans-essen, worden omzoomd door houtwallen.

Het initiatief zoals opgenomen in dit bestemmingsplan past binnen het nationaal ruimtelijk beleid. Het bouwinitiatief vindt plaats binnen de bebouwde kom waardoor het geen nadelige invloed heeft op het karakteristieke groene landschap.

### **3.1.3. Flora – en Faunawet, Natuurbeschermingswet**

De natuurbeschermingswetgeving is in de Nederlandse situatie gesplitst in soortenbescherming en gebiedsbescherming. Wettelijk kader voor de soortenbescherming in Nederland is de Flora- en Faunawet die bescherming biedt aan vrijwel alle voorkomende diersoorten en sommige plantensoorten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal rekening moeten worden gehouden met de bepalingen uit de Flora- en Faunawet. Gebiedsbescherming komt onder meer tot uitdrukking in de regeling Natura 2000. In de Natura 2000 zijn de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden aangewezen. In de Nederlandse situatie is dit opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Binnen gemeente Winterswijk zijn geen gebieden aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn, wel zijn 4 gebieden aangewezen in het kader van de Habitatrichtlijn. Geen van de vier gebieden zijn gelegen in de directe nabijheid van het plangebied.

### **3.1.4. Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4**

Het nationaal milieubeleidsplan (NMP) 3 bevat het milieubeleid voor de korte termijn, met een doorkijk naar 2010. Voor het milieubeheer wordt gestreefd naar een duurzame ontwikkeling. Brongerichte maatregelen hebben de voorkeur boven effectgerichte maatregelen. In NMP 3 wordt aangegeven wat de doelgroepen landbouw, verkeer en vervoer, industrie, milieubedrijven en maatschappelijke en milieuorganisaties wordt verwacht om aan het milieubeheer bij te dragen. Op 13 juni 2001 is het NMP 4 "Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid" verschenen. Het NMP 4 vervangt het NMP 3 niet maar kijkt verder vooruit naar het jaar 2030. Er worden zeven grote milieuproblemen benoemd: verlies aan biodiversiteit, klimaatverandering, overexploitatie van natuurlijke hulpbronnen, bedreigingen van de gezondheid, externe veiligheid, aantasting van de leefomgeving en mogelijke onbeheersbare risico's. Over het algemeen bevat het NMP 4 geen concrete maatregelen en doelen voor de korte termijn.

## 3.2. PROVINCIAAL BELEID

### 3.2.1. Streekplan 2005-2015

Volgens het streekplan Gelderland 2005 staat de vitaliteit en kwaliteit van het landelijk gebied onder druk. De primaire productie van land- en tuinbouw heeft een steeds kleiner aandeel in de economie. Daarnaast staat ook de kwaliteit van de natuur onder druk, dit als gevolg van de versnippering van ecologische verbanden. De vitaliteit van het landelijk gebied loopt door "ontgroening" ook gevaar. In combinatie met schaalvergrotingstendensen in voorzieningen tast dit de leefbaarheid van het landelijk gebied aan.

Om zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en stedelijke vernieuwing te stimuleren geldt als uitgangspunt dat de regio's een aanzienlijk deel van het bouwprogramma voor wonen en werken accommoderen in bestaand bebouwd gebied.

Eén van de ambities van het streekplan is dan ook: *"Door middel van bundeling van stedelijke functies wordt bijgedragen aan efficiënt ruimtegebruik en aan een versterking van draagvlak van een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau"*.

Beoogde schoolvoorziening, een stedelijke functie, wordt overeenkomstig deze ambitie in de spoorzone gebouwd waar reeds een aantal stedelijke functies in de nabijheid aanwezig zijn (wonen en werken). Bij de nieuwe Driemark wordt bovendien uitgegaan van efficiënt ruimtegebruik.

Het streekplan is aan te merken als *structuurvisie* in de zin van artikel 2.2. van de Wet op de ruimtelijke ordening (1 juli 2008).

### 3.2.2. Integraal uitvoeringsprogramma: Nationaal Landschap Winterswijk

Het uitvoeringsprogramma nationaal Landschap Winterswijk is een uitwerking van de aanwijzing van Winterswijk en omgeving als Nationaal Landschap. Hierin worden de karakteristieken van het landschap omschreven. Provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van dit beleid. Zij dienen de exacte begrenzing van de nationale landschappen vast te stellen, de kernkwaliteiten ervan uit te werken en voor ieder Nationaal Landschap een integraal uitvoeringsprogramma op te stellen.

Zo'n integraal uitvoeringsprogramma geeft aan welk type projecten er in het Nationaal landschap kunnen worden uitgevoerd zodat de kwaliteit van het landschap kan worden versterkt.

Voor voorliggend bestemmingsplan geldt als belangrijke uitspraak dat de provincie in het uitvoeringsprogramma geen nieuw ruimtelijk beleid toevoegt, het streekplan omvat het ruimtelijk beleid in deze.

In het uitvoeringsprogramma wordt (nogmaals) aangehaald dat intensivering waar mogelijk binnenstedelijk gebied moet plaatsvinden.

Voorliggend bestemmingsplan sluit hierbij aan.

### 3.3. GEMEENTELIJK BELEID

De wenselijkheid van een herontwikkeling van het voormalige spooreplacementgebied wordt reeds geruime tijd nagestreefd en is ook in gemeentelijk beleid vastgelegd in het Masterplan (2005). De basis van dit Masterplan wordt gevormd door twee andere beleidsstukken: de Visie Wonen en Werken (geactualiseerd in 2004) en het Verkeersstructuurplan (2005).

#### 3.3.1. Masterplan

In het Masterplan is de spoorzone opgedeeld in deelgebieden. Voorliggend plan is beoogd in het onderdeel spoorzone zuid, tussen Misterweg en Wooldseweg.

Voor dit deel van de spoorzone zijn in het Masterplan de volgende ruimtelijke principes weergegeven:

1. maatschappelijke functies, (zakelijke) dienstverlening en wonen
2. open "parkachtige" structuur
3. Visuele relaties met het stationsgebied

#### Karakteristiek

Voor dit gebied zijn de nieuwe vestiging van de middelbare school de Driemark en bedrijven voorzien. Voor de school wordt gedacht aan een complex met twee of drie afzonderlijke bouwmassa's in combinatie met open ruimten en parkachtig groen. Voor huisvesting van bedrijven wordt een aantal bedrijfsgebouwen met een hoogwaardige uitstraling beoogd. Ook deze bedrijfsgebouwen liggen in een parkachtige setting. Het voormalige GOLSstation blijft behouden. Onderzocht wordt of het "spoorse" verleden in dit deelgebied tastbaar kan worden gemaakt.

Zowel het scholencomplex als de bedrijfsgebouwen zijn georiënteerd op de Parallelweg. Een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ontsluit het scholencomplex en de bedrijven ook vanaf de stationslocatie en het OV-knooppunt.

Daarnaast zijn in de spoorzone zuid enkele bouwmassa's met appartementen in een parkachtige setting voorzien. De inpassing wordt gezien in relatie tot ontwikkeling van de bedrijvenlocatie Omgeving Narcisstraat.

De parkeervoorzieningen voor het plangebied worden voor een deel op één locatie geconcentreerd. Deze locatie is tevens bestemd als parkeervoorziening voor het kernwinkelgebied.

Voorliggend bestemmingsplan dat een bouwtitel voor de nieuwe middelbare school de Driemark en parkeervoorzieningen beoogd, past binnen dit gemeentelijk beleid.

## 4. HAALBAARHEIDSONDERZOEKEN

### 4.1. Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet aangetoond worden dat een nieuwe ontwikkeling uitvoerbaar is. Hiervoor moeten verschillende onderzoeken worden uitgevoerd. Deze onderzoeken vormen de ruimtelijke onderbouwing van het plan.

### 4.2. Bodem

Voor beoogde onderbouwing dient aangetoond te worden dat de bodem geschikt wordt geacht voor de beoogde functie: school.

Er heeft onderzoek in deze plaatsgevonden. De onderzoeksresultaten zijn weergegeven in de volgende rapportages:

1. Inventarisatie bodemproblematiek Spooreplacement gemeente Winterswijk, Econsultancy, rapportnummer 08065641, 30 september 2008;
2. Verkennend bodemonderzoek Spooreplacement gemeente Winterswijk, Econsultancy, rapportnummer 08095976, 16 december 2008;
3. Verkennend onderzoek asbest in bodem (NEN 5707) Spooreplacement gemeente Winterswijk, Econsultancy, rapportnummer 08106011, 4 december 2008;
4. Verkennend bodemonderzoek Capis-terrein op het NS-emplacement te Winterswijk, Oranjewoud, rapportnummer 187919, revisie00 29 oktober 2008.
5. Verkennend bodemonderzoek, Stationstraat (ongenummerd) Winterswijk, Econsultancy b.v., rapportnummer 09075721, 31 augustus 2009

De uitgevoerde onderzoeken zijn actueel en de rapportages zijn volledig. Alle onderzoeken, behalve die van Oranjewoud (29 oktober 2008), voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. De rapportage van Oranjewoud voldoet niet geheel aan de gestelde kwaliteitseisen maar dat heeft geen invloed op het eindoordeel. Een nader onderzoek is niet noodzakelijk mede gezien de beschikking die de provincie op 25 november 2002 omtrent de diffuus verontreinigde toplaag van het Spooreplacement heeft afgegeven. Genoemde beschikking is opgenomen in de bijlage (pagina 29).

Om de tunnel onder het spoor voor voetgangers en fietsers mogelijk te kunnen maken is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat de bodem geschikt wordt geacht voor de aanleg van de tunnel.

Op grond van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat de bodemkwaliteit op de onderzochte locatie geschikt is voor het beoogde gebruik. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is er geen bezwaar tegen de bouw, de ingebruikname van het schoolgebouw en de bouw van een tunnel op de aangegeven locatie(s).

### 4.3. Water

In het "Waterbeheersplan 2007-2010" heeft het waterschap Rijn en IJssel beleidsdoelstellingen uitgewerkt en vormgegeven voor zijn waterbeheer. Het waterschap streeft naar schoon water, levend water en functioneel water. Het watersysteem dient optimaal afgestemd te zijn op de ruimtelijke functies van een gebied. Aandachtspunten zijn het verbeteren van waterkwaliteit (terugdringen van oppervlaktewatervervuiling) en het voorkomen van wateroverlast. In zowel landelijk- als stedelijk gebied kunnen ruimtelijke ontwikkelingen een positief maar ook een negatief effect hebben op het watersysteem. In de waterparagraaf worden de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling per waterthema afgewogen.

#### *Beschrijving van het watersysteem in het plangebied*

Het plangebied ligt in de bebouwde kom van Winterswijk. Het betreft een grotendeels onverhard gebied waar geen oppervlaktewater aanwezig is. In overleg met het waterschap Rijn & IJssel is de behandeling van hemelwater uitgewerkt conform de bovengenoemde strategie. De nieuwe verharde oppervlakten zullen niet worden aangekoppeld op de riolering.

Ondanks de grondsamenstelling waarin leembestanddelen voorkomen blijkt uit het onderzoek van Econsultancy (rapport 08085786 d.d. 16 december 2008) dat er wel infiltratiemogelijkheden zijn. Gedacht wordt aan doorlatende bestrating in combinatie met een escape naar een infiltratieveld in een groenstrook.

Vuilwater zal middels een leidingsysteem worden ingezameld en worden aangesloten op de bestaande gemengde riolering rond het plangebied.

#### *De Waterparagraaf*

Voor de nadere beschrijving van het watersysteem en de toelichting op de relevante waterhuishoudkundige thema's wordt verwezen naar het bijgevoegde rapport "Watertoets plangebied spooreplacement" van Civicon d.d. 26 maart 2009. Deze watertoets vormt de basis van de waterparagraaf.

#### **4.4. Flora en Fauna**

##### *Flora*

Er zijn geen soorten aangetroffen die voorwaarden opleggen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van het terrein.

##### *Broedvogels*

Doordat broedvogels streng worden beschermd door de Flora- en faunawet moeten werkzaamheden in principe uitgevoerd worden buiten het broedseizoen, tenzij wordt gewerkt op ruime afstand van plekken waar vogels broeden. Veel problemen worden voorkomen door struiken en bomen die moeten verdwijnen alvast te rooien in de eerste helft van oktober en hoogopgroeïende kruidenvegetaties in die periode kort te maaien. Vervolgens moet de vegetatie in het groeiseizoen vanaf 1 maart door intensief maaien kort gehouden worden (gazonbeheer) om hergebruik als broed- en schuilplaats te voorkomen. In de eerste helft van oktober zijn - zich schuilhoudende - amfibieën en reptielen dankzij hoge temperaturen nog mobiel en kunnen deze zich nog verplaatsen om elders een goed onderkomen te zoeken.

##### *Vleermuizen*

Er zijn 3 soorten vleermuizen in het plangebied aangetroffen. De algemeen voorkomende dwergvleermuis blijkt het gebied intensief te gebruiken om te foerageren, met name in de omgeving van hoger opgaand groen. Kolonies van de soort zijn niet binnen het plangebied aangetroffen, maar mogelijk komen er kraamkolonieplaatsen in de directe omgeving nabij de Irisstraat, Korenstraat en Helderkampstraat voor. Voor laatvliegers blijkt het draaischijfbosje (nabij Kreilstraat/ Kleine Parallelweg) met de directe omgeving ervan een geschikt jachtbiotoop te vormen. Mogelijk vormt het draaischijfbosje een verblijfplaats van rosse vleermuizen. Als foerageergebied is het plangebied niet van belang voor deze soort. Hoewel het plangebied door rosse vleermuizen als verbindingroute kan worden gebruikt, heeft de soort een verbindingroute niet persé nodig.

Het Ministerie van LNV hanteert de volgende gedragslijn voor migratieroutes en foerageergebieden:

Voor het verstoren, beschadigen of vernielen van foerageerplaatsen en migratieroutes van vleermuizen is een ontheffing vereist als zij van groot belang zijn voor de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van de betreffende soort. Een en ander doordat er onvoldoende alternatieven aanwezig zijn. Wanneer zowel tijdens als na de geplande werkzaamheden in het kader van een project voldoende alternatieve migratieroutes en/of foerageerplaatsen overblijven, waardoor de functionaliteit van alle verblijfplaatsen is gewaarborgd, is voor het verwijderen van delen van deze elementen geen ontheffing nodig. Het zal dus van de omstandigheden van het geval afhangen. Gezien de intensiteit waarmee het plangebied gebruikt wordt door dwergvleermuizen en een deel van het terrein gebruikt wordt door laatvliegers om te foerageren, is het aannemelijk dat de opgaande groenstructuren van groot belang zijn voor de vaste rust- en verblijfplaatsen van deze soorten. De kans is groot dat het draaischijfbosje bovendien onderdak biedt aan tenminste één kolonie rosse vleermuizen. Het plangebied bevat één van de weinige grotere samenhangende groengordels binnen de bebouwde kom, waardoor het belang als foerageergebied groot is voor dwergvleermuizen, maar ook voor laatvliegers, waarvan kombewonende kolonies gewoonlijk jagen aan de rand van het dorp. De groene lob waarvan het draaischijfbosje deel uitmaakt is daardoor relatief



belangrijk voor laatvliegers. Een ontheffing is daarom in principe nodig om de voor vleermuizen belangrijke groenstructuren aan te mogen tasten. Zo'n ontheffing wordt alleen verstrekt wanneer in principe voldoende kwalitatief hoogwaardig groen binnen het plangebied terugkeert om de kolonies in stand te kunnen houden. De noodzaak om een ontheffing aan te vragen vervalt wanneer de groenstructuren slechts in zodanig geringe mate worden aangetast dat het functioneren ervan geen gevaar loopt. Van belang is dat het groen een grote insectenrijkdom waarborgt (voedsel voor vleermuizen) en in voldoende mate vrij wordt gehouden van belichting.

Volgens voorliggend bestemmingsplan wordt een klein deel van het bosje aan de noordzijde van het schoolterrein aangetast. Aangezien het bosje grotendeels intact wordt gelaten wordt de vleermuizenactiviteit ter plaatse niet onevenredig verstoord.

De houtsingel langs de Parallelweg is plaatselijk 26 m breed, maar op andere plekken ook beduidend smaller. Volgens voorliggend bestemmingsplan wordt de breedte van de houtsingel langs de Parallelweg 24 m zodat de plekken, waar de groenstrook momenteel circa 15 m breed is, worden aangevuld en versterkt. Deze totale breedte van 24 meter kan de functie als belangrijke groenstructuur goed vervullen. Daarbij is het wel van belang dat de beplanting donker wordt gehouden (straatverlichting aanbrengen aan de overzijde van de weg en toepassing van lampen met minimale lichtverstrooiing). Dit geldt ook tijdens de bouwfase in de periode dat vleermuizen actief zijn (winterslaap: december t/m februari). Gebruik van verlichting moet alsdan minimaal zijn: aanlichten met minimale lichtverstrooiing én op maximale afstand van de groenstructuren.

#### **4.5. Archeologie**

Er is archeologisch onderzoek verricht en dit is beoordeeld door de regionaal archeoloog Marc Kocken.

##### *Bureauonderzoek*

##### *Beoordeling*

In verband met de voorgenomen realisatie van school- en parkeervoorzieningen op de spoorzone bestaat de kans dat archeologische waarden worden aangetast. Daarom is door ADC ArcheoProjecten, in opdracht van de gemeente Winterswijk, een bureauonderzoek uitgevoerd om de archeologische verwachting van het plangebied op te stellen. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een rapport, nummer 1424 (CIS code 28144). De beoordeling van het onderzoeksrapport geeft geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. Het onderzoek met bijbehorende rapportage is, voor zover na te gaan, uitgevoerd conform de hiervoor geldende norm en richtlijnen in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 3.1, protocol bureauonderzoek).

##### *Ambtelijk advies*

Op basis van de resultaten en de in het rapport getrokken conclusie, wordt voorgesteld een vervolgonderzoek uit te (laten) voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek. Dit wordt onderschreven. Het onderzoek zou zich moeten toespitsen op de locatie waar de school en de parkeervoorzieningen zijn gepland. Het verdient echter, uit praktisch en financieel oogpunt, de voorkeur om het vervolgonderzoek in het volledige plangebied te laten plaatsvinden. Gezien het verkennende karakter van dit vervolgonderzoek zijn de onderzoekskosten beperkt en wordt meer grip verkregen over de omvang van eventuele verstoringen van het aanwezige bodemprofiel in het gehele plangebied. Dit is wezenlijke informatie voor verdere planvorming. Ter plekke van de verwachte boerderij dient het booronderzoek een karterend karakter te hebben om meer exact de ligging ervan te traceren.

##### *Inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen*

##### *Resultaten*

In december 2008 heeft een vervolgonderzoek plaatsgevonden in de vorm van een verkennend booronderzoek (ADC ArcheoProjecten, rapport 1757; CIS-code : 32246).

Bij het booronderzoek is de aanwezigheid van een esdek in het plangebied geconstateerd. In twee boringen is aardewerk uit de late 16e (Raeren of Frechen) en 17e eeuw (vermoedelijk Faience) gevonden. Op basis van deze scherven wordt vermoed dat de aanleg van het esdek in de 16e eeuw is begonnen. In sommige boringen is onder het esdek een B-horizont aangetroffen, maar in de meeste boringen volgt onder het esdek een C-horizont. Op basis van het verkennend booronderzoek is niet vast te stellen in welke mate de bodem onder het esdek verstoord is. In het gehele esdek kunnen resten vanaf de 16<sup>e</sup> eeuw worden verwacht. Direct onder het esdek kunnen archeologische sporen worden verwacht vanaf het Laat-Paleolithicum tot en met de Late Middeleeuwen. De vondstenlaag uit deze perioden kan worden verwacht in de basis van het esdek.

#### *Ambtelijk advies*

De beoordeling van het onderzoeksrapport geeft geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. Het onderzoek met bijbehorende rapportage is, voor zover na te gaan, uitgevoerd conform de hiervoor geldende norm en richtlijnen in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 3.1, protocol IVO).

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied een archeologisch (vervolg)onderzoek geadviseerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven. Het onderzoek dient plaats te vinden indien de grond dieper dan 0,50 m –mv zal worden geroerd. Dit advies wordt onderschreven.

Voor dit vervolgonderzoek dient een Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld dat als inhoudelijk werkkader voor het onderzoek dient. Dit PvE dient door de gemeente (namens deze de regionaal archeoloog) te worden goedgekeurd.

#### *Archeologische Begeleiding*

Vanwege de mogelijke aanwezigheid van niet geëxplodeerde munitie in de grond op het Spooremplacement was een inventariserend veldonderzoek middels proefsleuven op het terrein voorafgaand aan de munitieruiming niet mogelijk.

Het archeologisch onderzoek is inmiddels uitgevoerd in de vorm van een archeologische begeleiding van de munitieruiming en het graven van een aantal proefputten nadat het terrein voor munitie was vrijgegeven.

De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een rapport: "Bommen en archeologie Winterswijk Spoorzone Driemark" d.d. december 2009. De beoordeling van het rapport geeft geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Wel dient in paragraaf 1.1 nog te worden opgenomen dat het PvE mede op basis van een PvA van de regionaal archeoloog is geschreven.

Het onderzoek met bijbehorende rapportage is, voor zover is na te gaan, uitgevoerd conform de hiervoor geldende normen en richtlijnen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 3.1, protocol AB conform IVO-P).

Op basis van de resultaten en de in het rapport getrokken conclusie wordt in het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd. Wel dient te allen tijde bij het afgeven van een bouw- en/of aanlegvergunning de wettelijke meldingsplicht (ex artikel 53 Monumentenwet 1988) kenbaar te worden gemaakt om het documenteren van toevondsten te garanderen:

*Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij Onze minister.*

Deze aangifte dient te gebeuren bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort. Het verdient aanbeveling ook de heer K. Meinders van de gemeente Winterswijk hiervan per direct in kennis te stellen.

#### **4.6. Luchtkwaliteit**

In opdracht van de gemeente Winterswijk heeft het adviesbureau Van der Boom een onderzoek opgesteld naar de luchtkwaliteit van de locatie Spoorzone als gevolg van parkeren langs de Parallelweg en in de parkeergarage onder de Driemark. In het kader van een wijziging van het bestemmingsplan is het effect bepaald van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de luchtkwaliteit (rapport kenmerk 08-159lucht). De berekende concentraties zijn getoetst voor de jaren 2008, 2010 en 2020 conform de Wet Luchtkwaliteit. Het project draag niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging. De plandrempels en

grenswaarden worden niet overschreden. Luchtkwaliteitseisen vormen daarmee geen belemmering voor deze ruimtelijke ontwikkeling.

#### **4.7. Geluid**

##### *Algemeen*

De school ondervindt mogelijk geluidhinder als gevolg van diverse geluidsbronnen. Het gebied wordt aan alle zijden omsloten door drukke wegen en dwars door het gebied loopt een spoorlijn. Bovendien bevindt zich een spoorwegemplacement in het gebied en wordt het aan de west- en zuidzijde begrensd door een gezoneerd industrieterrein. Dit heeft tot gevolg dat in grote delen van gebied alleen kan worden gebouwd wanneer rekening gehouden wordt met deze bronnen en pas na toestemming van de gemeente. De overheid streeft er namelijk naar om de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk onder de voorkeursgrenswaarde te houden. Indien dat niet mogelijk is, kan zij in een hogere waarden procedure toestemming geven om te bouwen bij een hogere geluidbelasting. Wel dienen dan maatregelen te worden getroffen om de geluidhinder te minimaliseren door maatregelen te treffen aan de bron, in de overdracht, of aan de gevels. In dit geval dient voor de school een hogere waarden procedure te worden gevolgd voor wegverkeer en eventueel - bij gebruik in de avond en/of nacht - voor industrielawaai (rangeerterrein).

In opdracht van de gemeente is naar aanleiding van wijziging van de situering van de sporthal ten opzicht van het ontwerp (de sporthal is iets verder richting het station geprojecteerd) het akoestisch onderzoek geactualiseerd (Van der Boom, 26 november 2009).

Hieronder zijn actuele onderzoeksresultaten per geluidsbron verder uitgewerkt.

##### *Railverkeer*

De geluidbelasting op de school vanwege railverkeer ligt onder de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Er hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd voor railverkeer.

##### *Wegverkeer*

De locatie van de school ligt binnen de wettelijk vastgestelde geluidzone van diverse wegen. Voor de school dient een hogere waarde te worden aangevraagd voor wegverkeer op de Parallelweg van 54 dB (rekenpunt 1) en van 49 dB (rekenpunt 2) voor wegverkeer op de Stationsstraat.

Burgemeester en Wethouders hebben het besluit tot vaststellen van de hogere grenswaarde inmiddels genomen.

##### *Industrielawaai Veeneslat / Nijhuis pompen ea.*

Nabij de locatie ligt het gezoneerde industrieterrein Veeneslat Noord en Nijhuis Pompen. De zone rond Veeneslat ligt buiten het onderzochte plangebied. Op de zonegrens is de geluidbelasting t.g.v. alle bedrijven op het industrieterrein gezamenlijk hooguit 50 dB. In beginsel is geen bouw van geluidgevoelige bestemmingen mogelijk binnen de zone van het industrieterrein.

Ten gevolge van industrie (of gereserveerde geluidruimte) ten westen van de locatie (zoals Meerdink, Arco Nijhuis) ligt de geluidbelasting op de school op hooguit 50 dB etmaalwaarde. Dit levert geen belemmering op voor de bouw van de school.

##### *Industrielawaai emplacement*

De geluidbelasting (etmaalwaarde) t.g.v. het rangeerterrein ligt op de geplande school op 43 dB in de dagperiode en 50 dB in de avondperiode.

Voor de school dient bij gebruik in de avond een hogere grenswaarde te worden toegestaan van 55 dB etmaalwaarde (50 dB avondperiode).

Bij gebruik alleen overdag blijft de geluidbelasting onder de grenswaarde van 50 dB. Nu de gemeente voornemens is de theorielokalen aan de zijde van de Parallelweg te projecteren, en niet nabij het rangeerterrein van het spooremplacement, is dit niet nodig.

De maximale geluidniveaus t.g.v. het rangeerterrein zijn in de milieuvergunning buiten toetsing gehouden en daarom niet beschouwd.

#### 4.8. Externe veiligheid

In het kader van Externe veiligheid kan het volgende worden geconcludeerd:

Er zijn geen BEVI inrichtingen binnen het plangebied of in de directe omgeving hiervan gevestigd.

Over het spoor vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Wel is het spoor geliberaliseerd waardoor in de toekomst de mogelijkheid bestaat dat dit gaat plaatsvinden.

De aantallen transporten met gevaarlijke stoffen zijn te laag om voor een veiligheidscontour te zorgen welke buiten het wegvlak komt.

Voor transport geldt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zorgt.

Er zijn geen buisleidingen in of in de directe omgeving van het plangebied gesitueerd.

Gezien het bovengenoemde vormt Externe veiligheid geen belemmering voor deze ruimtelijke ontwikkeling.

*Houtmotverbrandingsinstallatie Capis, Houtladingstraat ong.*

De Houtmotverbrandingsinstallatie Capis zal voorlopig nog in werking blijven. Echter deze bedrijfsactiviteit is strijdig met het gebruik van de beoogde schoollocatie. Daarom zijn afspraken met de gemeente gemaakt over beëindiging van de bedrijfsactiviteiten.

Eurohout Capis B.V./ Houtstation Capis B.V. heeft dan ook aangegeven akkoord te zijn met bedrijfsbeëindiging uiterlijk op 31 december 2010. Zij zullen de terreinen, die zij nu in gebruik hebben, leeg en in goede staat, vóór genoemde datum, ter beschikking stellen.

Eurohout en Houtstation zullen tevens zorgdragen voor intrekking van de aan hen verleende milieuvergunning voor de houtmotverbrandingsinstallatie, met bijbehoren, vóór 31 december 2010.

#### 4.9. Explosieven uit WO II

Historisch onderzoek heeft uitgewezen dat het gebied als verdacht moet worden aangemerkt voor wat betreft de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit WOII. Dat betekent dat bij de herontwikkeling nader onderzoek moet worden verricht naar de aanwezigheid van explosieven. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld. Uit praktische overwegingen is gekozen voor de methode van gecontroleerd benaderen en ontruimen (voorzover nodig). Bij de uitvoering van deze werkzaamheden wordt zoveel mogelijk afstemming en combinatie gezocht met andere werkzaamheden die nodig zijn in verband met archeologisch en bodemonderzoek.

Op basis van de onderzoeksresultaten en plan van aanpak is het project gemeld bij de dienst Regeling van het ministerie van LNV met verzoek om bijdrage in de kosten. De subsidiebeschikking is inmiddels afgegeven. Na mei 2009 zal worden gestart met de uitvoering.

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door een gecertificeerd bedrijf.

Het onderzoek naar explosieven heeft inmiddels plaatsgevonden door middel van oppervlakedetectie. Er is een klein aantal explosieven aangetroffen maar geen vliegtuigbommen.

De werkzaamheden zijn inmiddels afgerond en de gevonden explosieven zijn veilig gesteld op de locatie zelf. Inmiddels zijn ze aan de EOD overgedragen ter vernietiging. Er hebben zich geen onveilige situaties voorgedaan.

De eindconclusies zijn opgenomen in het rapport van Leemans, speciaalwerken, opdracht nummer S2009,096 van 16 september 2009.

## 5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voor het project voor de school De Driemark is het benodigde krediet opgenomen in de gemeentebegroting. Dit krediet is beschikbaar gesteld voor de bouw van een middelbare school voor ca. 1.400 leerlingen, de bouw van een sporthal en de aanleg van een groot aantal parkeerplaatsen.

In de raming van de kosten is rekening gehouden met:

- het bouwplan en de algemene verhoging van bouwkosten;
- de kosten van de verwerving van de grond in het gehele plangebied. In de koopovereenkomst is vastgelegd dat de overeengekomen prijs samenhangt met de toekomstige bestemming van het gebied;
- de kosten van de aanleg van de infrastructuur in het gedeelte van het gebied dat niet door de school in gebruik zal worden genomen.
- kosten van planontwikkeling waaronder de kosten van alle noodzakelijke onderzoeken.

In de kostencalculatie is aanvankelijk geen specifiek bedrag opgenomen voor het ruimen van explosieven. Besloten werd om de kosten van het ruimen in 1<sup>e</sup> instantie door de gemeente te laten dragen. Indien de kosten zouden oplopen tot een bedrag groter dan het aantal inwoners van de gemeente maal € 2,50 dan kon de gemeente een beroep doen op financiële ondersteuning van het rijk. Inmiddels zijn de onderzoeken afgerond en is een klein aantal explosieven geruimd. De geringe kosten in deze zijn ten laste gekomen van de gemeente.

Voor de beoogde tunnel onder de spoorlijn voor fiets- en voetgangersverkeer is € 4,85 mln opgenomen op de gemeentebegroting. Daarbij zijn door rijk en provincie subsidies toegezegd tot een bedrag van maximaal € 3,15 mln.

### *Planschade*

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is door rentmeesterskantoor Korevaar te Ellecom een planschaderisico-analyse opgesteld, genaamd "Planschaderisico-analyse inzake bestemmingsplan Spoorzone – De Driemark te Winterswijk" d.d. 11 juni 2009.

Uit de planologisch-juridische vergelijking tussen het vigerende en het toekomstige regime (bestemmingsplan) blijkt dat het planschaderisico met betrekking tot de aspecten herbestemming, wijziging bouwvlakken en verkeer/parkeren (zeer) gering is.

Voor de kosten van het beoordelen van verzoeken om toekenning van planschade heeft de gemeente jaarlijks een post opgenomen in de begroting. Eventuele toekenningen van planschade worden gedekt uit het investeringsbudget voor de realisering van de nieuwe school.

## 6. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

### 6.1. Vooroverleg

Op basis van artikel 3.1.1. van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en met de diensten van provincie en Rijk.

Voorliggende locatie voor De Driemark ligt in de spoorzone, binnen de kom van Winterswijk. De Provincie heeft aangegeven dat zij, nu het om een puur lokale aangelegenheid gaat, geen oordeel zal uitbrengen. Dit geldt ook voor het Rijk; er zijn geen rijksbelangen in deze in het geding.

Bij voorliggende ontwikkeling zijn tevens geen belangen van betrokken gemeenten gemoeid. Het Waterschap heeft uitvoerig geadviseerd over de wijze waarop het onderdeel "Water" in acht moet worden genomen. De voorstellen van het Waterschap zijn allen verwerkt in dit bestemmingsplan.

### 6.2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 17 december 2008 gedurende zes weken voor inspraak ter visie gelegen.

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

- a. drs. H.E.Winkelman, juridisch adviesbureau b.v., namens de heer H.J. Bulten, Javastraat 25 (7101 AM) Winterswijk;
- b. Kamer van Koophandel Centraal Gelderland, Kronenburgsingel 525 (6800 KZ) Arnhem;
- c. Arco, Contemporary furniture, Parallelweg 2/ III, (7102 DE) Winterswijk;
- d. JPR, advocaten, Eibergseweg 1, (7140 AB) Groenlo;
- e. Elders, advocaten, IJsselkade 7, 7200 BA Zutphen;
- f. Prorail, Lübeckplein 20, (8017 JZ) Zwolle;

#### **Ad. a. drs. H.E.Winkelman, juridisch adviesbureau b.v., namens de heer H.J. Bulten, Javastraat 25 (7101 AM) Winterswijk;**

1. Uit de internetsite niet blijkt of het Masterplan door de raad is vastgesteld en welke planologische status daaraan moet worden toegekend.

Reactie gemeente:

Het Masterplan is een beleidsstuk dat door de raad is vastgesteld 3 augustus 2005. Het dient als basis voor onder meer nieuwe bestemmingsplannen. Het betreft aldus een beleidsstuk waaraan niet rechtstreeks rechten en plichten ontleend kunnen worden. Voor – afdwingbare – rechten en plichten vormt het bestemmingsplan, de planologische basis.

2. Gelet op de onderlinge samenhang van functies en de daarbij behorende waarden (en belemmeringen) dient er sprake te zijn van een integrale planologische ontwikkeling. Het enkele feit dat NS Poort bereid is tot verkoop van een deel van de gronden is onvoldoende om te komen tot de huidige planbegrenzing. Ook bevat de plantoelichting te weinig stedenbouwkundige argumenten voor de drie fases.

Reactie gemeente:

Bij de totstandkoming van bestemmingsplannen is het inderdaad belangrijk dat een integrale, ruimtelijke afweging plaatsvindt. Ook bij voorliggend bestemmingsplan De

Driemark is dat het geval. Eigendomsverhoudingen spelen, naast alle andere (ruimtelijke) belangen zoals groen, verkeer en parkeren, bestaande bedrijven, etc. een rol bij de afweging om te komen tot een integraal, goed ruimtelijk onderbouwd bestemmingsplan. In dit geval is dat ook gebeurd en momenteel vinden nog gesprekken met reclamant plaats om tot een afronding in deze te komen.

Uit de ruimtelijke onderbouwing van dit plan blijkt dat nog niet alle onderdelen, zoals bodem, archeologie en explosievenonderzoek, zijn uitgewerkt. De resultaten van de onderzoeken in deze worden in een later stadium toegevoegd.

In de toelichting wordt vermeld dat het de bedoeling is dat de Driemark in 2011 open gaat. Nu de overige twee fases nog onvoldoende zijn uitgewerkt is het gezien de tijdsplanning, noodzakelijk dat het deel van de Driemark, vooruitlopend op de andere fases, in procedure gaat.

Voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het plan doet het niet terzake of het plan in zijn geheel dan wel gefaseerd wordt uitgevoerd omdat de Driemark, stedenbouwkundig gezien, als zelfstandig onderdeel kan worden aangemerkt.

3. Er moeten kanttekeningen geplaatst worden bij de opmerking van de gemeente dat de Driemark goed bereikbaar moet zijn (ook per trein) om de regionale functie te vergroten. Uit berichten (internet) blijkt dat geen, cq. weinig leerlingen per trein komen. Waarschijnlijk is de locatiekeuze mogelijk een gevolg van de PPS-constructie zoals blijkt uit een tweetal B en W-voorstellen.

Reactie gemeente:

Vooraf voor de school is goede bereikbaarheid per trein essentieel voor de regionale functie die zij graag wil vervullen. Daarnaast is het de bedoeling dat meerdere functies mogelijk zijn op beoogde locatie. Ook hiervoor is goede bereikbaarheid belangrijk. De trein is in deze naast een goede bereikbaarheid per bus, auto, fiets en te voet uiteraard belangrijk.

Een "PPS-constructie" is in deze irrelevant.

4. Uit het voorontwerp blijkt niet op welke wijze de gemeente voldoende parkeergelegenheid garandeert. Dit is met name belangrijk voor de exploitatie van het zalencentrum Nijenhuis. De parkeerplaatsen op de hoek Misterweg/Stationstraat verdwijnen als gevolg van het plan voor de ecokathedraal en die worden gecompenseerd op Driemarklocatie.  
Op basis van de bouwverordening moet in voldoende mate worden voorzien in parkeergelegenheid in, op of onder het gebouw. In het geval van Zalencentrum Nijenhuis zijn parkeerplaatsen gerealiseerd in de directe omgeving ervan. De heer Bulten heeft deze parkeerplaatsen onderhouden. Het betreft niet enkel parkeerplaatsen gehuurd van NS-poort maar ook parkeergelegenheid op gronden die momenteel door NS-poort verkocht worden aan de gemeente. De parkeerplaatsen op de niet gehuurde grond zijn door verjaring eigendom geworden van de heer Bulten. Deze parkeerplaatsen zijn een substantieel onderdeel van de parkeerplaatsen die bij de horecagelegenheid horen.  
De parkeervoorzieningen liggen deels op gronden die onderdeel zijn de koopovereenkomst gesloten door NS-poort en de gemeente. Voor een deel liggen de parkeervoorzieningen binnen het plangebied. Reeds hierdoor kan er geen sprake zijn van alle in het geding zijnde belangen waardoor het voorontwerp strijdig is met de beginselen van behoorlijk bestuur en ook met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie gemeente:

Voor het onderdeel parkeren is de volgende (herziene) berekening gemaakt:

Aangepaste berekening		norm behoefte	aanwezigheid			parkeerbehoefte			
			werkdag	koopavond	zaterdagmiddag	werkdag	koopavond	zaterdagmiddag	
Driemark	1400 leerlingen	0,033	75	100%	6%	0%	75	5	0
Sporthal	2800m2 bvo	0,024	68	0%	100%	100%	0	68	68
Park & Ride			101	85%	10%	25%	86	10	25
Nijenhuis			50	10%	100%	40%	5	50	20
Nijhuis pompen			30	100%	0%	0%	30	0	0
Spoorhoek			45	85%	100%	100%	38	45	45
totaal							234	178	158
restant beschikbaar voor bezoekers centrum							1	57	77

Toelichting op bovenstaande berekening:

Er zijn 1400 leerlingen. Per medewerker zijn er gemiddeld 9 leerlingen. Dus 156 medewerkers. Gemiddeld is 80% aanwezig en komt 60% met de auto. Dit resulteert in een totaal van 74,9 benodigde plaatsen (afgerond 75). Dit is gebaseerd op CROW publicatie 272, pag. 117-118. Daarnaast zal naar verwachting het technieklokaal t.b.v. lagere schoolleerlingen incidenteel 's avonds gebruikt worden (5 plaatsen). Parkeernorm voor de sporthal is op basis van CROW-publicatie 182 (pag 18, matig stedelijk, in centrum, incl. bezoekersfunctie), deze wordt overdag alleen door de school gebruikt.

In deze berekening is op juiste wijze rekening gehouden met de parkeerbehoefte van Zalencentrum Nijenhuis. Er is rekening gehouden met een parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen. Daarnaast is de school veelal gesloten ten tijde van drukbezochte horeca-activiteiten zoals bruiloften en partijen. Op die momenten zijn er meer dan 100 parkeerplaatsen voor bezoekers van deze horeca-activiteiten ter beschikking. Reclamant heeft tijdens een gesprek met de gemeente (d.d. 9 april 2009) aangegeven dat 70 parkeerplaatsen voldoende zijn. Met het aantal van meer dan 100 plaatsen wordt aldus ruimschoots aan de wens van appellant voldaan.

Op werkdagen zullen de meeste parkeerplaatsen nodig zijn, 196 parkeerplaatsen. In het plan zijn circa 230 parkeerplaatsen verwerkt.

De opvatting dat reclamant door verjaring eigenaar zou zijn van een deel van de ingebrachte gronden wordt door de gemeente niet gedeeld.

Bedoelde gronden – tot voor kort eigendom van NS Poort, nu van de gemeente - werden, en nu nog steeds, als openbaar parkeerterrein gebruikt door onder meer bezoekers van het centrum van Winterswijk, de rommelmarkt op het spooreplacement en bezoekers van het Zalencentrum Nijenhuis.

5. De plantoelichting schiet tekort:

- a. de samenhang ontbreekt tussen de drie fasen, stadsblok, Driemark en villabuurt;
- b. reclamant vraagt zich af waarom niet is gekozen voor een bestemmingsplan voor de eerste fase en een uitwerkingsplicht voor de twee andere fasen;
- c. in hoofdstuk 5 worden de kosten voor het bouwrijp maken, opruimen explosieven, bodemverontreiniging en overige met de grondexploitatie verband houdende kosten niet genoemd;



- d. ook is niet vermeld of een planschaderisicoanalyse is opgesteld of welke bedragen voor planschade (6.1 Wro) worden vergoed.

#### Reactie gemeente:

ad. a. Voor wat betreft de samenhang tussen de drie fasen: stadsblok, Driemark en villabuurt het volgende.

Deze ontwikkeling kan niet los worden gezien van het gebied aan de overzijde van de spoorlijn. Belangrijk is de groene ruimte als verbindend element aan beide zijden van het spoor. Binnen deze groene elementen is, naast het bestaande station en gemeentekantoor, een aantal grotere bebouwingseenheden geprojecteerd zoals de nieuwe Driemark en de toekomstige eco-kathedraal. Deze sluiten aan op het meer kleinschalige stedelijke weefsel waaronder het stadsblok en een nieuw te ontwikkelen woonbuurtje. Bij het stadsblok dient met name het binnengebied versterkt te worden. Met de nieuwe woonbuurt kan tevens de barrièrewerking van het spoor verminderen. Zowel de woonbuurt als het stadsblok moeten, zoals eerder gemeld, nog nader worden uitgewerkt.

ad. b. Het staat de gemeente vrij om voor een bepaalde vorm te kiezen waarop plannen planologisch geregeld worden. In dit geval zijn er geen redenen om voor een uitwerkingsplicht te kiezen. De Driemark is namelijk stedenbouwkundig gezien, naast dat het met omliggend gebied een stedenbouwkundig geheel gaat vormen, een zelfstandig onderdeel van het totaalplan. Stedenbouwkundig gezien kan de Driemark zelfstandig ontwikkeld worden.

ad. c. Ten aanzien van kosten voor het bouwrijp maken, opruimen explosieven, bodemverontreiniging en overige met de grondexploitatie verband houdende kosten in relatie tot hoofdstuk 5 kan het volgende worden opgemerkt.

#### Algemeen

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de uitvoerbaarheid van het plan. De economische haalbaarheid van het plan is beargumenteerd met de gegevens dat de gemeente geld voor de nieuwe school voor de Driemark heeft gereserveerd op de meerjarenbegroting en dat de gemeente overeenstemming heeft bereikt met NS Poort over de aankoop van de grond.

Inmiddels is de grond in eigendom overgedragen aan de gemeente.

De realisering van de nieuwe school wordt met voortvarendheid aangepakt. Door de gemeenteraad is op 26 maart 2009 een krediet van € 4,8 mln beschikbaar gesteld voor de verdere voorbereidingskosten in het project. Aan de architect en aan diverse adviseurs zijn opdrachten verstrekt. De Europese aanbestedingsprocedure voor de uitvoerende bedrijven is gaande. Op het terrein hebben inmiddels de eerste werkzaamheden plaatsgevonden. De voormalige loods voor het drogen van hout is gesloopte en enkele groenelementen zijn weggenomen.

#### Specifiek

In hoofdstuk 5 is aangegeven dat een globale grondexploitatieberekening is gemaakt voor het bepalen van de kosten. In deze berekening is rekening gehouden met alle in dit project te verwachten kosten: verwervingskosten, aanleg boven- en ondergrondse infrastructuur en kosten van planontwikkeling waaronder de kosten van alle noodzakelijke onderzoeken.

In de kostencalculatie is geen specifiek bedrag opgenomen voor het ruimen van explosieven. Mochten explosieven worden aangetroffen dan zullen deze worden geruimd. De kosten van het ruimen zullen in 1<sup>e</sup> instantie worden gedragen door de gemeente. Als de kosten oplopen tot een bedrag groter dan het aantal inwoners van de gemeente maal € 2,50 dan kan de gemeente een beroep doen op financiële ondersteuning van het rijk. Het is niet realistisch om te veronderstellen dat eventuele explosieven de economische uitvoerbaarheid van het plan in de weg zullen staan.

Voorafgaand aan de overdracht van de grond heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. De grond gelegen onder de nog aanwezige bedrijfshal kon (nog) niet worden onderzocht. Overeengekomen is dat, indien na het slopen van de hal mocht blijken dat de ondergrond verontreinigd is, de kosten van de sanering voor rekening van de verkopende partij zijn.

ad. d. een planschaderisicoanalyse wordt momenteel opgesteld. De resultaten zullen zo spoedig mogelijk in het plan worden opgenomen.  
Het resultaat van een dergelijk onderzoek behelst enkel een schatting inzake planschade. Nadat een beroep op planschade is gedaan zal het vaststellen dat planschade uitgekeerd zal worden en de hoogte van de vergoeding in deze, op een later tijdstip plaatsvinden: zodra het nieuwe bestemmingsplan onherroepelijk is.

6. In de plantoelichting ontbreekt ook afdoende informatie inzake bodemgesteldheid, explosievenonderzoek, watertoets, archeologie, ecologie, geluidoverlast van de beoogde functies van het scholencomplex op de omliggende bedrijven. Ook verbaast het de heer Bulten dat er nog geen onderzoeksresultaten bekend zijn inzake de houtmotverbrandingsinstallatie.  
Geconcludeert wordt dat het hier gaat om een onzorgvuldig voorbereid bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

Reclamant reageert in deze op een voorontwerpbestemmingsplan. Voor deze fase is een afgeronde ruimtelijke onderbouwing (nog) niet nodig. In dit ontwerp zijn de verschillende onderdelen verder uitgewerkt, nog enkele onderdelen behoeven nog wat aanvulling. Bedoelde aanvulling zal op een later tijdstip gedurende deze procedure worden toegevoegd.

7. Op beoogde locatie worden verschillende functies beoogd waarvoor onder meer 230 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De vraag rijst of dat voldoende is. Een afweging in deze ontbreekt en zou onderdeel moeten zijn van de toelichting. Ook moet aangetoond worden dat de parkeervoorzieningen voortdurend toereikend zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte van de bezoekers van zalencentrum Nijenhuis en de kegelbaan Hameland.  
Niet blijkt uit de toelichting op welke wijze bezoekers die hun auto in de beoogde parkeervoorziening gestald hebben, de horecagelegenheid kunnen bereiken.

Reactie gemeente:

Voor het onderdeel parkeren kan verwezen worden naar de reactie onder punt 4.

Vanuit het parkeerdek zal naast de ingang voor de tunnel ook een ingang naar buiten worden gemaakt. Dit is op korte (loop)afstand van de horecagelegenheid van reclamant.

8. De plankaart en de regels geven geen inzicht in bereikbaarheid en ontsluiting.

Reactie gemeente:

Op de plankaart is door middel van de verkeersbestemming de ontsluiting aan de zijde Parallelweg en Misterweg duidelijk aangegeven.  
Het wordt geen doorgaande route voor autoverkeer. Bij de verdere uitwerking zal de inrichting hierop worden aangepast.

9. Aangezien niet bekend is wat de maximaal te bebouwen oppervlakte is voor de verschillende functies die op deze locatie zijn beoogd moet uitgegaan worden van het maximale. In dat geval moet uitgegaan worden van 877 parkeerplaatsen in plaats van de beoogde 230 stuks.

Reactie gemeente:

De parkeerbehoefte wordt bepaald door hetgeen gebouwd gaat worden. Wordt in een later stadium de bebouwing uitgebreid dan zal de parkeercapaciteit zonodig moeten worden uitgebreid.

Voor dit onderdeel kan verder worden verwezen naar de reactie onder punt 4.

10. De heer Bulten vreest dat het aantal parkeerplaatsen ontoereikend is om in de parkeerbehoefte ten gevolge van beoogde bebouwing te voorzien. Veel auto's zullen daarom in de directe omgeving geparkeerd worden. Nu de huidige parkeerruimte verdwijnt zal het zalencentrum Nijenhuis parkeeroverlast ondervinden.

Reactie gemeente:

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is toereikend, zie hiervoor de reactie onder punt 4.

Deze inspraakreactie leidt tot gedeeltelijke aanpassing van het plan.

**Ad b. Kamer van Koophandel Centraal Gelderland, Kronenburgsingel 525 (6800 KZ) Arnhem**

De Kamer van Koophandel deelt mee dat zij geen opmerkingen hebben over voorliggend voorontwerpbestemmingsplan.

**Ad c. Arco, Contemporary furniture, Parallelweg 2/ III, (7102 DE) Winterswijk**

Wijziging van naburige bestemmingen in gevoelige bestemmingen is bezwaarlijk voor het bedrijf Arco. Door toename van deze gevoelige bestemmingen worden de gebruiksmogelijkheden van het bedrijf bemoeilijkt. Door de huidige economische situatie is het nog maar de vraag of het bedrijf in staat zal zijn om aanpassingen in deze kan bekostigen. Immers consequenties voortkomend uit nieuwe milieuwetgeving kan zeer kostbaar zijn.

Een ander bezwaar betreft de bouwhoogte en het bouwvolume. Beide zijn te massaal mogelijk. Bovendien past het niet in de omgeving (station en gemeentekantoor).

Reactie gemeente:

Het plan voor de Driemark is getoetst aan huidig recht. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de beoogde plannen geen belemmeringen vormen voor de omliggende bedrijven. Het plangebied ligt bovendien buiten de geluidzone. Of bedrijfsontwikkeling mogelijk is hangt af van de mogelijkheden binnen de geluidzone. De aanwezigheid van de school (buiten de zone) doet hieraan niet af.

De bouwhoogtes niet bezwaarlijk in deze omgeving omdat dit nieuwe gebouw onderdeel gaat uitmaken van een groter geheel: het Station, het gemeentekantoor en de eco-cathedraal. Het zijn tezamen losstaande gebouwen in een groene setting wat stedenbouwkundig een samenhangend beeld geeft.

Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

**Ad d. JPR, advocaten, Eibergseweg 1, , (7140 AB) Groenlo, namens Houtdrogerij F. Capis B.V.**

JPR advocaten heeft schriftelijk aangegeven (brief d.d. 17 april 2009) dat de inspraakreactie van 26 januari 2009 wordt ingetrokken.

**Ad. e. Elders, advocaten, IJsselkade 7, 7200 BA Zutphen, namens Prettyshop, de heer D.T. Kee en mevrouw J.A. Stolting, Misterweg 1**

Reclamanten zijn verbaasd dat zij niet op de hoogte zijn gesteld van het voorontwerp en de inspraakprocedure.

Daarnaast zou de aanwezigheid van een school in de nabijheid van de Prettyshop een probleem kunnen zijn.

Zij zien verder in de begrippenlijst van de planvoorschriften een aantal begrippen staan die van toepassing kunnen zijn voor reclamanten. Voor de rest wordt het bedrijf niet eens genoemd. Hoe denkt de gemeente met dit bedrijf om te gaan? Wat is de plaats van het bedrijf in dit het gewijzigde bestemmingsplan?

Mocht er eventueel schade voortvloeien uit het feit dat het bedrijf in een later stadium ter discussie komt dan zullen zij dit verhalen op de gemeente.  
Om schade te vermijden stellen reclamanten zich open op.

Reactie gemeente:

Er is een tweetal bijeenkomsten geweest (charettes) waarbij onder meer alle betrokkenen uit de buurt schriftelijk zijn uitgenodigd. Ook de Prettyshop heeft een dergelijke uitnodiging ontvangen. De uitnodigingen zijn met behulp van een adressenlijst verstuurd. De naam en het adres van de Prettyshop staat in deze adressenlijst vermeld.

Zowel de school als de erotheek Prettyshop vervullen een (maatschappelijke) functie in Winterswijk. Belangen van beide functies dienen uiteraard te worden gerespecteerd. Of er mensen zijn die problemen hebben met deze twee functies in elkaars nabijheid is moeilijk te beoordelen nu dat in de praktijk (nog) niet aan de orde is. Wij achten dit risico niet groot omdat de panden op voldoende afstand (circa 100 meter) van elkaar zullen staan. Bovendien heeft de Prettyshop reeds een geringe uitstraling naar buiten toe. Dat er leerlingen langs de Prettyshop wandelen of fietsen zal uiteraard het geval zijn maar geen nieuw fenomeen; ook nu fietsen en wandelen er dagelijks veel leerlingen langs. Het aantal zal uiteraard hoger zijn maar wij verwachten niet dat dit tot problemen zal leiden.

Voor de gemeente is beoogde locatie voor de school van groot belang. De goede bereikbaarheid en de goede stedenbouwkundige inpasbaarheid van deze locatie zijn voor deze school en de gemeente essentieel. Dit belang kunnen wij niet ondergeschikt maken aan het belang van de Prettyshop.

Dat de Prettyshop niet in het bestemmingsplan voorkomt is omdat dit bestemmingsplan enkel het plangebied voor de school bestrijkt; de eerste fase. De Prettyshop behoort bij het plangebied voor de tweede fase. Zoals opgemerkt in de toelichting van het plan moeten de tweede en derde fase nog verder worden uitgewerkt op het moment dat herontwikkeling concreet aan de orde is. Uiteraard wordt bij herontwikkeling van deze gebieden rekening gehouden met bestaande functies, zoals de Prettyshop.

De gemeente verwacht geen schade in deze. Mocht reclamant, om welke reden dan ook, schade ondervinden dan zal reclamant onder meer aan dienen te tonen dat het om toerekenbare schade gaat en dat de gemeente hiervoor aansprakelijk kan worden geacht. De begrippen als "seksinrichting" e.d. hebben geen betrekking op de Prettyshop. Ze zijn opgenomen in de begrippenlijst om een verbod in deze voor de school in het bestemmingsplan te kunnen regelen.

Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

#### **Ad f. Prorail, Lübeckplein 20, (8017 JZ) Zwolle**

In de toelichting staat dat de voorkeursgrenswaarde inzake industrielawaai voor de bouw van een school 55 dB(A) bedraagt. Dit is niet juist, de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai voor de bouw van een nieuwe school bedraagt 50 dB(A) zijn. Er mag evenwel een hogere grenswaarde verleend worden.

Ook blijkt uit akoestisch onderzoek dat woningbouw zonder nadere maatregelen niet mogelijk is. Als oplossing wordt voorgesteld het emplacement af te schermen dan wel de milieuvergunning aan te passen. Voor reclamant is het onduidelijk of dit de milieuruimte voor het emplacement hiermee wordt aangetast en op welke wijze de gemeente de milieuruimte wil borgen. De aan reclamant vergunde rechten mogen niet worden aangetast. Reclamant stelt voor om in de plannen een afscherming op te nemen.

In paragraaf 1.3. wordt opgemerkt dat het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Zutphen – Arnhem. Dit is niet juist. Dit moet Zutphen - Winterswijk zijn.

Reactie gemeente:

Het is juist dat de voorkeursgrenswaarde inzake industrielawaai voor een school geen 55 maar 50 dB(A) bedraagt.

Het verlenen van een hogere grenswaarde is in deze niet mogelijk nu het niet gaat om een gezoneerd industrieterrein.

In de milieuvergunning van Prorail voor het bedrijfsgebruik van het emplacement staan geen beperkingen aangegeven voor geluid; er zijn geen emissiepunten op de beoogde bouwlocatie voor de Driemark genoemd. De bouw van de school is in deze, in het kader van het uitoefenen van genoemde milieuvergunning, dan ook irrelevant.

Zoals vermeld ligt, inzake industrielawaai, de voorkeursgrenswaarde voor de school op 50 dB(A).

Echter in de avonduren tussen 19.00 uur en 23.00 uur - voorkeursgrenswaarde 45 dB(A) -, wordt, voor de lokalen die aan de zijde van het emplacement zijn beoogd, de voorkeursgrenswaarde met 5 dB(A) overschreden. Voor het gebruik van de school betekent dit dat tijdens de avonduren, in de lokalen aan de zijde van het emplacement, geen theorielessen gegeven mogen worden. De school heeft intern afdoende uitwijkmogelijkheden voor theorielessen in de avonduren omdat in de avonduren relatief weinig theorielessen worden gegeven.

Deze gebruiksbeperking zal aan de school worden opgelegd.

Reclamant geeft aan dat woningbouw zonder maatregelen te treffen, naar aanleiding van akoestisch onderzoek, niet mogelijk is. Dit is juist. Echter dit bestemmingsplan beoogt enkel de bouw van de school mogelijk te maken. De plannen voor woningbouw komen in de derde fase aan de orde. Plannen voor de derde fase zijn nog niet uitgewerkt. Zo ook de exacte locaties voor de woningen. Uiteraard zullen de resultaten van akoestisch onderzoek worden betrokken voor de verdere uitwerking van de derde fase.

In paragraaf 1.3 zal de tekst worden aangepast in die zin dat "Zutphen – Arnhem" wordt gewijzigd in "Zutphen – Winterswijk".

Deze inspraakreactie leidt tot gedeeltelijke aanpassing van het plan.

## Bijlagen

Gedeputeerde Staten



provincie  
**GELDERLAND**

Bezoekadres: Huis der Provincie, Markt 11, Arnhem  
Postadres: Postbus 9090, 6800 GX Arnhem

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente WINTERSWIJK

telefoon (026) 359 91 11  
telefax (026) 359 94 80  
e-mail post@gelderland.nl  
internet www.gelderland.nl

*besluiting ernst / urgentie  
w.v.a. o.a. koploper → niet eendig*

datum: 25 november 2002  
nummer: MW2002.28001  
onderwerp: Gevalsnaam : Spoorwegemplacement Winterswijk  
Gemeente : Winterswijk  
Gevalsnummer : GE029400152

GEMEENTE WINTERSWIJK			
Class.nr.	1.777.212		
Dat. ontv.	03 DEC 2002		
Nr. brief	16645		
Beh.	WV	Afgedaan	Par.
Afd.	MH	gevestigd	UM

Geacht college,

Op 1 juli 2002 ontvingen wij van Stichting Bodemsanering NS een melding van een bodemverontreiniging/voornemen tot bodemsanering. Het gaat om de bodemverontreiniging/sanering gelegen aan het Spoorwegemplacement Winterswijk in Winterswijk.

Hierbij ontvangt u twee besluiten die op deze verontreiniging betrekking hebben: het "besluit ernst en urgentie bodemverontreiniging" en het "besluit instemming saneringsplan". Ook ontvangt u de kadastrale kaart waarop de plaats van verontreiniging is aangegeven.

Wij moeten de besluiten ter inzage leggen. Belanghebbenden kunnen gedurende zes weken na verzending van deze brief bezwaar maken tegen onze besluiten; dit is tevens de inzagetermijn.

De stukken die op dit geval betrekking hebben, zijn voor een deel reeds in uw bezit. Wilt u deze stukken samen met de besluiten en eventueel nieuw bijgevoegde gegevens ter inzage leggen?

Als u vragen hebt, kunt u bellen met de heer ing. F.R. Verboom, telefoonnummer (026) 359 99 43.

inlichtingen bij Informatienr. Bodembeheer  
e-mail f.verboom@prv.gelderland.nl  
verzonden

doorkiesnr. 359 99 90

2 DEC. 2002

Postbank-girorekening 889762  
ABN+AMRO Arnhem, rek. nr. 53.50.26.463  
BNG 's-Gravenhage, rek. nr. 28.50.10.824

U kunt ook een e-mail sturen naar [f.verboom@prv.gelderland.nl](mailto:f.verboom@prv.gelderland.nl). Wij verzoeken u bij correspondentie het adres van de locatie en het MW-nummer te vermelden. U vindt beide boven aan deze brief.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Gelderland



Commissaris  
van de Koningin

griffier  
H 100.22

H 121.8

bijlagen:

- stukken ter tervisielegging
- besluiten + kadastrale kaart

coll. -/  
code: PG/88356





BESLUIT VASTSTELLING ERNST EN URGENTIE BIJ VOLLEDIG ONDERZOEK VAN  
GEDEPUTEERDE STATEN VAN GELDERLAND

**Gegevens besluit**

Datum besluit : zie stempeldatum  
Nummer besluit : MW2002.28001  
Geval van verontreiniging : Spoorwegemplacement Winterswijk  
Gemeente : Winterswijk  
Nummer van verontreiniging : GE029400152  
Melder : Stichting Bodemsanering NS

**Melding**

Op 1 juli 2002 ontvingen wij een melding van een bodemverontreiniging/voornemen tot bodemsanering. Het gaat om de bodemverontreiniging/sanering Spoorwegemplacement Winterswijk in Winterswijk. Het gaat om *bestaande* gevallen van bodemverontreiniging (dat wil zeggen veroorzaakt vóór 1987).

Hier nemen wij een besluit over het ingediende nader onderzoek.

**Besluit ernst en urgentie**

Hierbij stellen wij vast dat ter plaatse van het Spoorwegemplacement Winterswijk in Winterswijk sprake is van de volgende gevallen van bodemverontreiniging.

**Ernstig en niet urgent**

- ter plaatse van de voormalige brandstoffenhandel (SBNS geval 5, gevalsnummer provincie GE029400154);
- ter plaatse van de voormalige kolen- en olieopslag (SBNS geval 30, gevalsnummer provincie GE029400156);
- ter plaatse van de voormalige kolen- en olieopslag (SBNS geval 31, gevalsnummer provincie GE029400157);
- ter plaatse van de voormalige materiaal- en olieopslag (SBNS geval 40, gevalsnummer provincie GE029400158);
- ter plaatse van de smederij met watertoren (SBNS geval 50, gevalsnummer provincie GE029400160);
- ter plaatse van de gedempte spoorloot (SBNS geval 65, gevalsnummer provincie GE029400161);

Dit betekent dat er een bodemverontreiniging aanwezig is, maar er bij het huidige gebruik geen risico's zijn. Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor saneren blijft in het besluit daarom achterwege. Sanering kan plaatsvinden op een "natuurlijk moment", zoals bij verkoop van (een deel van) het terrein of bij bouwactiviteiten. Voor een sanering is instemming van het bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming nodig.

verzonden

2 DEC. 2002

**Ernstig en urgent**

- een ernstig en pro forma urgent geval van bodemverontreiniging ter plaatse van de voormalige schilderswerkplaats (SBNS geval 15, gevalsnummer provincie GEe029400152).

Dit betekent dat deze bodemverontreiniging gesaneerd moet worden. De start van de sanering ter plaatse van de schilderswerkplaats moet - uiterlijk - in 2003 plaatsvinden. De SBNS is voornemens om deze sanering op korte termijn in 2002 in uitvoering te nemen.

Daarnaast is binnen het emplacement sprake van de volgende **niet ernstige gevallen** van bodemverontreiniging:

- ter plaatse van de gedempte spoorloot (SBNS geval 60, nummer provincie GE029400159);
- ter plaatse van de opstelplaats wagons (SBNS geval 70, nummer provincie GE029400155);
- ter plaatse van bestaande spoorloten (SBNS sublocaties 0801 (nummer provincie GE029400162) en 0802 (nummer provincie Ge029400163);
- ter plaatse van de toplaag op een groot gedeelte van het emplacement (nummer provincie GE029400164).

Dit betekent dat voor een eventuele sanering van deze niet ernstige gevallen geen instemming nodig is op grond van de Wet bodembescherming (artikel 28). Het kan zijn dat andere vergunningverlenende instanties wel eisen stellen bij sanering of verplaatsing van de grond. Degene die deze activiteit wil uitvoeren, moet dan bij de betreffende instanties een vergunning aanvragen.

**Gebruiksbeperkingen ernstige gevallen**

De bodemverontreiniging ter plaatse van bovengenoemde ernstige gevallen brengt risico's met zich mee. Voor het huidige gebruik en de huidige functie gelden de volgende gebruiksbeperkingen.

Op de bovengenoemde locaties is in de boven- en ondergrond een bodemverontreiniging aanwezig. Bij contact met de verontreiniging kunnen er risico's voor mens, plant of dier zijn. Graven en andere werkzaamheden op of in de bodem zonder schriftelijke instemming van het bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming zijn niet toegestaan.

Op of nabij de bodemverontreiniging mag geen grondwater onttrokken worden zonder schriftelijke instemming van het bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming.

Het gebruik of het contact met het verontreinigd grondwater kan risico's met zich meebrengen. Onttrekking kan tevens als gevolg hebben dat de grondwaterverontreiniging zich op ongewenste wijze verspreidt.

**Verplichte melding gebruikswijziging**

Het kan zijn dat na dit besluit (tijdens en na sanering) het bodemgebruik van de gebruiksfunctie verandert. Iedere verandering moet *schriftelijk* aan ons gemeld worden. De eigenaar en/of erfpachter van het terrein waar het bodemgebruik verandert, is hiervoor als eerste aanspreekbaar.

#### Motivering

Bij de melding hebben wij ontvangen:

- Nader bodemonderzoek Spoorwegemplacement Winterswijk: Geofox, 25 juni 2002, projectnr: B3021/PSP/RFR;
- Saneringsplan Fase 1 Spoorwegemplacement Winterswijk: Geofox, d.d. 21 juni 2002, projectnr: B3022/DST/MAS.

#### Beschrijving situatie

Het emplacement Winterswijk is gelegen tussen km 43,3 en 44,3 aan de spoorlijn Zutphen-Winterswijk en Arnhem-Winterswijk en bevindt zich op het huidige industrieterrein Winterswijk. In de directe omgeving van het emplacement liggen zowel bedrijfsterreinen als woningen.

#### Bodemopbouw

- 0,0-1,5 m-mv : zand met puin en kolengruis;
- 1,5-4,5 m-mv : zand;
- > 4,5 m-mv : leem.

De grondwaterstand op de locatie bedraagt gemiddeld 1,1 m-mv.

#### Verontreinigingssituatie

Uit onderzoek is gebleken dat op het overgrote deel van het emplacement een toplaag (bestaande uit voornamelijk puin en kolengruis) voorkomt tot een diepte van gemiddeld 1,0 - 1,5 m-mv die licht verontreinigd is met zware metalen, PAK en minerale olie. Gemiddeld overschrijden de gehalten de T-waarde. Het is niet uitgesloten dat zeer plaatselijk een overschrijding van de interventiewaarde kan voorkomen. Echter zal dit in zijn totaliteit zeker niet meer dan 25 m<sup>3</sup> bedragen. De laag onder de toplaag is niet of slechts licht verontreinigd. Op basis van de Wet bodembescherming is met betrekking tot de toplaag geen sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Binnen deze toplaag kunnen op het emplacement een aantal gevallen van bodemverontreiniging worden onderscheiden. Deze gevallen worden hieronder nader beschreven.

Door de aanwezigheid van minerale olie, PAK en zware metalen in de toplaag is een horizontale afperking tot de streefwaarde bij een aantal gevallen niet mogelijk gebleken. Voor de vaststelling van de omvang van onderhavig geval wordt derhalve uitgegaan van het concentratieniveau van het diffuse "achtergrondgehalte" in de toplaag.

#### Voormalige brandstoffenhandel (SBNS geval 5, gevalsnummer provincie GE029400154)

Op deze locatie is sprake van verontreiniging met minerale olieproducten in zowel grond als grondwater. Circa 170 m<sup>3</sup> grond is verontreinigd boven de interventiewaarde en circa 545 m<sup>3</sup> in concentraties boven de streefwaarde. De verontreiniging in de grond is tot ongeveer 2,0 m - mv aangetroffen. Circa 360 m<sup>3</sup> grondwater is verontreinigd met minerale olieproducten tot boven de interventiewaarde.

*Ernst*

Voor minerale olie worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodembescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van actuele humane, ecologisch- en verspreidingsrisico's.

Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Voormalige schilderswerkplaats (SBNS geval 15, gevalsnummer provincie GE029400152)**

Op deze locatie is in de grond sprake van een sterke verontreiniging met minerale olie (> interventiewaarde) en een matige verontreiniging met xylenen (> T-waarde). Het grondvolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 30 m<sup>3</sup>. De gemiddelde diepte van de grondverontreiniging bedraagt circa 1,5 m-mv. In het grondwater is in één peilbuis een lichte overschrijding van de streefwaarde voor xylenen gemeten.

*Ernst*

Voor minerale olie worden de interventiewaarden overschreden in de bodem. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodembescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Vanwege het voornemen van de SBNS deze locatie op korte termijn te gaan saneren is geen risico-evaluatie uitgevoerd. In deze situatie wordt het geval van verontreiniging aangemerkt als een urgent geval van bodemverontreiniging en wordt het geplaatst in de urgentie categorie 1. Mocht op een later moment een risico-evaluatie worden ingediend, dan zal bepaling van de urgentie (opnieuw) plaatsvinden.

**Voormalige kolen- en olieopslag (SBNS geval 30, gevalsnummer provincie GE029400156)**

Zowel in de grond als het grondwater zijn minerale olie, PAK en HCH aangetoond boven de interventiewaarde. Circa 1700 m<sup>3</sup> grond is verontreinigd met minerale olie boven de interventiewaarde en circa 2675 m<sup>3</sup> in concentraties boven de streefwaarde. Ter plaatse van de bovengrondse tanks bevindt de verontreiniging in de grond zich tot een diepte van circa 2,2 m-mv. Ter plaatse van de ondergrondse tanks wordt een maximale diepte aangehouden van 2,7 m-mv. Op deze diepte bevindt zich een betonplaat. Tijdens een eventuele sanering dient geverifieerd te worden of onder de betonplaat nog verontreiniging aanwezig is. Vooralsnog wordt dit niet verwacht. Binnen de olie verontreiniging is een spotverontreiniging met carboleum waargenomen. De grond is hier tevens verontreinigd met PAK boven de interventiewaarde.

Circa 1350 m<sup>3</sup> grondwater is verontreinigd met minerale olieproducten tot boven de interventiewaarde. De verontreiniging met HCH blijkt zowel voor de grond als het grondwater binnen de contouren van de minerale olie verontreiniging te vallen.

*Ernst*

Voor minerale olie, PAK en HCH worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodembescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van actuele humane, ecologische- en verspreidingsrisico's.  
Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Kolen- en olieopslag (SBNS geval 31, gevalsnummer provincie GE029400157)**

Op deze locatie is sprake van een carbolineumverontreiniging. In zowel de grond als het grondwater is een minerale olie- en PAK-verontreiniging boven de interventiewaarde aanwezig. Daarnaast is in het grondwater een sterke verontreiniging met aromaten (naftaleen) aangetroffen. Het grondvolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 90 m<sup>3</sup> en het grondwatervolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 170 m<sup>3</sup>. De grondverontreiniging bevindt zich tot een diepte van circa 4 m-mv. De verontreiniging in het grondwater is in ieder geval tot 6 m-mv aangetroffen, maar in verticale richting nog niet in voldoende mate afgeperkt. Echter, dit onderzoek geeft vooralsnog voldoende inzicht om een besluit te kunnen nemen op ernst en urgentie. De SBNS is voornemens dit geval in 2002 te saneren. Tijdens de (voorbereiding van) de sanering zal afperkend onderzoek moeten plaatsvinden naar het voorkomen van verontreinigingen dieper dan 6 m-mv.

*Ernst*

Voor minerale olie, PAK en aromaten (naftaleen) worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodembescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's.  
Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Voormalige materiaal- en olieopslag (SBNS geval 40, gevalsnummer provincie GE029400158)**

Op deze locatie is sprake van een verontreiniging met minerale olie en aromaten boven de interventiewaarde in zowel de grond als het grondwater. Het grondvolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 285 m<sup>3</sup> en het grondwatervolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 70 m<sup>3</sup>. De gemiddelde diepte van de grond- en grondwaterverontreiniging is respectievelijk vastgesteld op 2,0 m-mv en 3,5 m-mv.

*Ernst*

Voor minerale olie en aromaten worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodem-bescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's. Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Smederij met watertoren (SBNS geval 50, gevalsnummer provincie GE029400160)**

Op deze locatie is in de grond sprake van een minerale olie- en PAK-verontreiniging boven de interventiewaarde. Het grondvolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 540 m<sup>3</sup>. De gemiddelde diepte van de grondverontreiniging bedraagt circa 1,2 m-mv. De verontreiniging met PAK in de grond is nog niet volledig afgeperkt, met name buiten de terreingrens ten noorden van het emplacement. Vooralsnog geeft het onderzoek voldoende inzicht om een besluit te kunnen nemen op ernst en urgentie. Voorafgaand aan het opstellen van een (raam)saneringsplan zal eerst een afperkend onderzoek uitgevoerd dienen te worden, waarvan de resultaten voorgelegd moeten worden aan de provincie Gelderland. Mochten de resultaten van dit onderzoek hier onverhoopt aanleiding toe geven dan zal dit besluit in heroverweging genomen kunnen worden. In het grondwater zijn, behalve licht gehalten (>streefwaarde) met chroom en naftaleen, geen verhoogde concentraties minerale olie of PAK aangetoond.

*Ernst*

Voor minerale olie en PAK worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodem-bescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

*Urgentie*

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hierin wordt geconcludeerd dat sprake is van ecologische risico's op basis van de aangetroffen gehalten aan PAK in combinatie met het verontreinigde oppervlakte en de bestemming natuur/openbaar groen/braakliggend terrein. In feite is hier sprake van de functie infrastructuur/werken/industrie. Hiervan uitgaande stellen wij vast dat hier geen sprake is van ecologische risico's. Ook is geen sprake van actuele humane- en verspreidingsrisico's.

Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Gedempte spoorloot (SBNS geval 65, gevalsnummer provincie GE029400161)**

Op deze locatie is sprake van een verontreiniging met minerale olie boven de interventiewaarde in de grond. Plaatselijk wordt de interventiewaarde voor PAK overschreden, het betreft hier een spot. Het grondvolume boven de interventiewaarde bedraagt circa 27 m<sup>3</sup>. De gemiddelde diepte van de grondverontreiniging bedraagt circa 2,0 m-mv.

**Ernst**

Voor minerale olie en PAK worden de interventiewaarden overschreden in de bodem en het grondwater. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (artikel 1 Wet bodembescherming). De gemiddelde concentraties van de overschrijding van de interventiewaarde(n) komen namelijk voor in een bodemvolume van meer dan 25 m<sup>3</sup> vaste bodem en/of 100 m<sup>3</sup> grondwater.

**Urgentie**

Er is een risico-evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's.

Een sanering op korte termijn is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet noodzakelijk. Een tijdstip voor de start van de sanering kan daardoor achterwege blijven.

**Niet ernstige gevallen van bodemverontreiniging**

Naast bovengenoemd niet ernstig bodemverontreiniging ter plaatse van de toplaag zijn nog een drietal niet ernstige gevallen geconstateerd, te weten:

- ter plaatse van de gedempte spoorloot (SBNS geval 60, nummer provincie GE029400159). Dit geval betreft een in 2001 nieuw gegraven sloot ter plaatse van een gedempte voormalige spoorloot. De slootbodem is getoetst aan de waterbodennormen uit de Vierde Nota Waterhuishouding. Er is sprake van licht verhoogde gehalte met PAK welke beoordeeld worden als klasse 2;
- ter plaatse van de opstelplaats wagons (SBNS geval 70, nummer provincie GE029400155). Er is sprake van licht verhoogde gehalten met PAK;
- ter plaatse van bestaande spoorloten (SBNS sublocaties 0801 (nummer provincie GE029400162) en 0802 (nummer provincie GE029400163)). Ter plaatse van zowel sublocatie 0801 (koper, PAK en minerale olie) en 0802 (koper en PAK) is sprake van klasse-2-slib;

Gezien het feit dat op deze locatie geen overschrijding van de interventiewaarde is geconstateerd is hier sprake van niet ernstige gevallen van bodemverontreiniging.

**Inspraak**

Het besluit is gepubliceerd. Naar aanleiding hiervan zijn geen reacties binnengekomen.

**Grondslag**

Dit besluit is gebaseerd op de Wet bodembescherming (zie met name de artikelen 1, 28, 29, 36, 37 en 39) en de volgende beleidsdocumenten.

- De circulaire bepaling saneringstijdstip van 18 februari 1997.
- De circulaire Wet bodembescherming, beoordeling en afstemming van 19 december 1997.
- De circulaire streefwaarde en interventiewaarde bodemsanering van 4 februari 2000.
- Provinciale milieuverordening Gelderland, vastgesteld januari 1999.
- De provinciale nota "Uitvoering bodemsanering Gelderland", vastgesteld in juni 1997 en aangevuld in september 1999.
- De provinciale nota "Hergebruik van diffuus verontreinigde grond in Gelderland", vastgesteld in april 2001.
- Beleidsnota bodemsanering, deel 1: Doelen en sturing, 1 mei 2002 (in ontwerp)

- Beleidsnota bodemsanering, deel 2: Uitvoering en toetsing, 1 mei 2002 (in ontwerp)

Voor het vaststellen van dit besluit volgen wij op grond van de provinciale milieuverordening de procedure van hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat het besluit pas genomen wordt nadat het ontwerp ter inzage is gelegd en iedereen de gelegenheid heeft gehad zijn mening te geven op ons voorstel.

#### Bezwaar maken

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit bezwaar maken. Dit moet gebeuren binnen zes weken na toezenden van dit besluit (volgens stempel). Dit bezwaarschrift moet gericht worden aan provincie Gelderland, Postbus 9090, 6800 GX Arnhem. In het bezwaarschrift moet in ieder geval staan:

- naam en adres van degene die bezwaar maakt;
- de datum;
- een omschrijving van het besluit waartegen bezwaar gemaakt wordt;
- waarom bezwaar gemaakt wordt;
- ondertekening bezwaarschrift.

Nadat een bezwaarschrift is ingediend, kan verzocht worden om een zogenaamde voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Een afschrift van het bezwaarschrift moet worden meegestuurd. Voor dit verzoek moeten griffierechten betaald worden.

Over de hoogte en de wijze van betaling van dit griffierecht kan informatie verkregen worden bij de Raad van State, telefoonnummer (070) 426 44 26.

#### Mogelijke herziening

Dit besluit is genomen op basis van de door de melder overgelegde gegevens. Bij de voorbereiding van het besluit is bij ons geen twijfel gerezen over de juistheid en/of volledigheid van de overgelegde gegevens. Mocht in een later stadium blijken dat deze gegevens niet juist en/of volledig zijn of de feitelijke situatie is veranderd, dan behouden wij ons het recht voor een nieuw besluit te nemen. Wij achten ons niet aansprakelijk voor de schade die hieruit kan voortvloeien.

De gemeente Winterswijk en de VROM-Inspectie regio Oost zijn op de hoogte gesteld van ons besluit.

Gedeputeerde Staten van Gelderland



Commissaris  
van de Koningin

H 100.22  
griffier

H 121.8

coll. -/dk  
code: PG/84304