

Bestemmingsplan “Winkel- en woonontwikkeling Spoorlaan fase 2, Groesbeek”

Gemeente Berg en Dal

Vastgesteld



Bestemmingsplan “Winkel- en woonontwikkeling Spoorlaan, centrum Groesbeek”

Gemeente Berg en Dal

Vastgesteld

Identificatienummer: NL.IMRO.1945.BPSPOORLAANFASE2-VSG1

Rapportnummer: 211x07628

Datum: 7 september 2021

Opdrachtgever: Concept-nl projectontwikkeling BV

Ontwerp: December 2020

Vastgesteld: 21 oktober 2021

Projectteam BRO: ROs, SRo, LVi

Trefwoorden: Bestemmingsplan, centrumontwikkeling, woningbouw, Spoorlaan, Groesbeek

Bron foto kaft: Hollandse Hoogte 1

Beknopte inhoud: De gemeente Berg en Dal streeft naar een meer bruisend dorpshart voor de kern Groesbeek, onder meer door een sterkere concentratie van de winkels en andere publieksgerichte voorzieningen. In dit kader is een plan ontwikkeld voor de verplaatsing en vergroting van twee buiten het beleidsmatig aangewezen kernwinkelgebied gelegen relatief kleine supermarkten naar de locatie aan de Spoorlaan in Groesbeek. De ontwikkeling is gesplitst in twee fasen. Voor fase één is inmiddels een onherroepelijke omgevingsvergunning verleend en dit deels is ook reeds gerealiseerd. Middels dit bestemmingsplan wordt fase twee mogelijk gemaakt en wordt de ontwikkeling van fase één als conserverend onderdeel meegenomen.

BRO
Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	7
2. GEBIEDS- EN PROJECTOMSCHRIJVING	8
2.1 Beschrijving plangebied	8
2.2 Beschrijving project	11
2.3 Ruimtelijke effecten	16
3. BELEIDSASPECTEN	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	21
3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland	21
3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland	22
3.2.3 Ontwerp Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en ontwerp-actualisatieplan Omgevingsverordening	23
3.2.4 Toetsing aan provinciaal beleid	23
3.3 Gemeentelijk beleid	24
3.3.1 Structuurvisie Groesbeek 2025	24
3.3.2 Woonvisie	26
4. ONDERZOEKSASPECTEN	28
4.1 Economische uitvoerbaarheid	28
4.2 Milieuaspecten	29
4.2.1 Bodem	29
4.2.2 Wegverkeerslawaaï	29
4.2.3 Luchtkwaliteit	32
4.2.4 Externe veiligheid	33
4.2.5 Milieuzonering	35
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	41
4.3.1 Archeologie	41
4.3.2 Cultuurhistorie	43
4.4 Explosieven	43
4.5 Natuurwaarden	44
4.6 Verkeersgeneratie en Parkeren	45

4.7 Kabels en leidingen	48
4.8 Waterparagraaf	48
4.9 Milieueffectrapportage	50
4.9.1 M.e.r.-plicht	50
4.9.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	51
5. JURIDISCHE OPZET BESTEMMINGSPLAN	56
5.1 Planonderdelen	56
5.2 Opzet planregels	56
5.2.1 Inleidende regels	57
5.2.2 Bestemmingsregels	57
5.2.3 Algemene regels	58
5.2.4 Overgangs- en slotregels	58
6. INSPRAAK EN OVERLEG	59
6.1 Inspraakprocedure	59
6.2 Resultaten overleg ex. artikel 3.1.1 Bro	59
6.3 Zienswijzen	59
7. PROCEDURE	60

BIJLAGE

Bijlage 1

Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

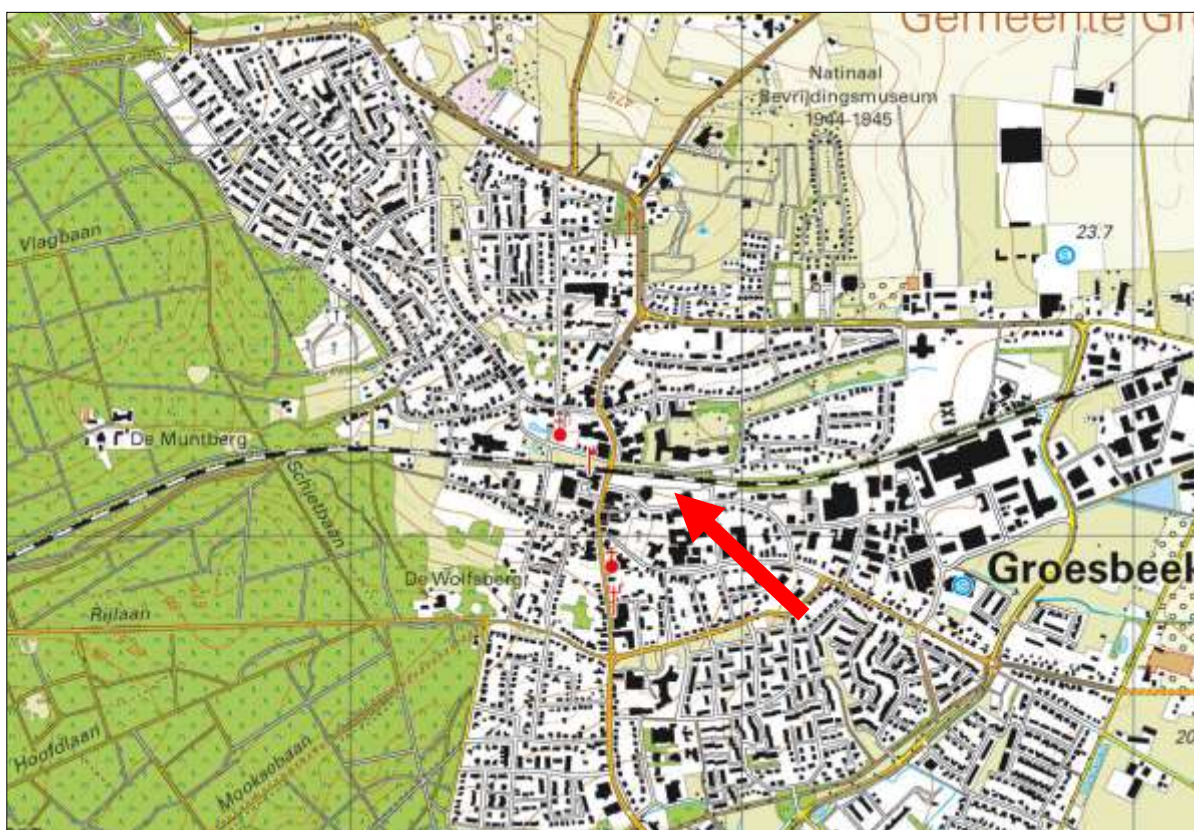
ONDERZOEKSRAPPORTEN

- 1 BRO, *Groesbeek, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse detailhandelsontwikkelingen Spoorlaan*, 24-02-2016.
- 2 A: BRO, *Verkeerskundige aspecten herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, 8 december 2015
B: BRO, *Verkeersgeneratie en parkeren ontwikkellocatie Spoorlaan Groesbeek*, 24 november 2020
- 3 Bureau Waardenburg bv, *Notitie Flora- en faunawet quick scan beschermde soorten Spoorlaan te Groesbeek, kenmerk 15-872/15.07645/RaISm*, 8 december 2015.
- 4 Bureau Waardenburg bv, *Vleermuisonderzoek Spoorlaan 1 Groesbeek, kenmerk 15-929/17.07201/AnKar*, 6 oktober 2017.
- 5 Drs. TK, *Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in de onderzoekslocatie 'Centrumplan: visie wonen en werken kern Groesbeek'*, juni 2006.
- 6 Econsultancy, *Watertoets Herontwikkeling Spoorlaan te Groesbeek, rapportnummer 15023108*, 26-02-2016.
- 7 Envita, *Actualiserend bodemonderzoek Spoorlaan 1-5A in Groesbeek*, 14-04-2015.
- 8 Envita, *Saneringsnotitie Spoorlaan 1A-5 in Groesbeek*, 23-04-2015.
- 9 Windmill, *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmingsplan Herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, Rapportnummer: 20201130-BRO074-RAP-AKO-VL-2.0, 30 november 2020
- 10 Windmill, *Akoestisch onderzoek industrielawaai bestemmingsplan Herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, Rapportnummer: 20201203-BRO074-RAP-AKO-IL-3.0, 3 december 2020
- 11 Acht Advies b.v., *Spoorlaan fase 2, Groesbeek Berekening van de geluidwering van de gevels*, Rapportnummer: 820-1035-2, 7 december 2020
- 12 BRO, *AERIUS-berekening Spoorlaan, Groesbeek, Gemeente Berg en Dal* Rapportnummer: 211x07628, 30 november 2020
- 13 Ontwerpbesluit

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Berg en Dal streeft naar een meer bruisend dorpshart, onder meer door een sterkere concentratie van de winkels en andere publieksgerichte voorzieningen. In dit kader is een plan ontwikkeld voor de verplaatsing en vergroting van de Jan Linders en Aldi naar de locatie aan de Spoorlaan in Groesbeek in combinatie met de bouw van appartementen en commerciële ruimtes + (geringe) uitbreiding bestaande supers. De ontwikkeling vindt plaats in twee fasen. In de reeds gerealiseerde eerste fase¹ is voorzien in nieuwbouw met bijbehorende parkeervoorzieningen ten behoeve van twee supermarkten (Aldi en Jan Linders), die vanaf hun oorspronkelijke locatie in Groesbeek naar de Spoorlaan zijn verplaatst.



Topografische kaart met globale aanduiding van de ligging van het plangebied.

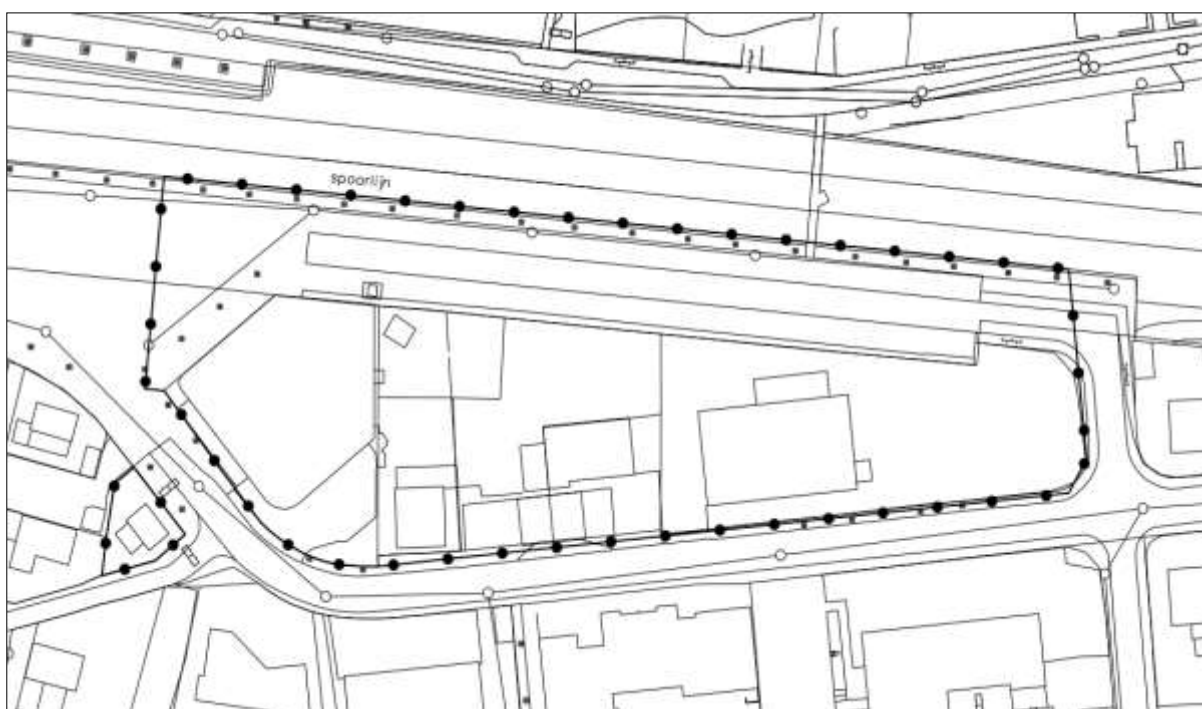
In de tweede fase zal de resterende bebouwing aan de oostzijde van de Markt (zijnde de westzijde van het plangebied) worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw ten behoeve van detail-

¹ Voor de eerste fase is 18 maart 2016 een omgevingsvergunning verleend.

handelsfuncties / horeca (van maximaal categorie 2) en maximaal 24 appartementen. In dit bestemmingsplan wordt de reeds gerealiseerde ontwikkeling van fase 1 vertaald in een actuele bestemmingsplanregeling. Dit deel heeft kortom een conserverend karakter. Daarnaast wordt de ontwikkeling van fase 2 als nieuwe ontwikkeling meegenomen in dit bestemmingsplan en voorzien van een actuele juridisch-planologische regeling.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen direct ten zuiden van de spoorlijn en direct ten noorden van de Spoorlaan in Groesbeek en omvat het deel gelegen tussen de Pompweg en de Nijverheidsweg.



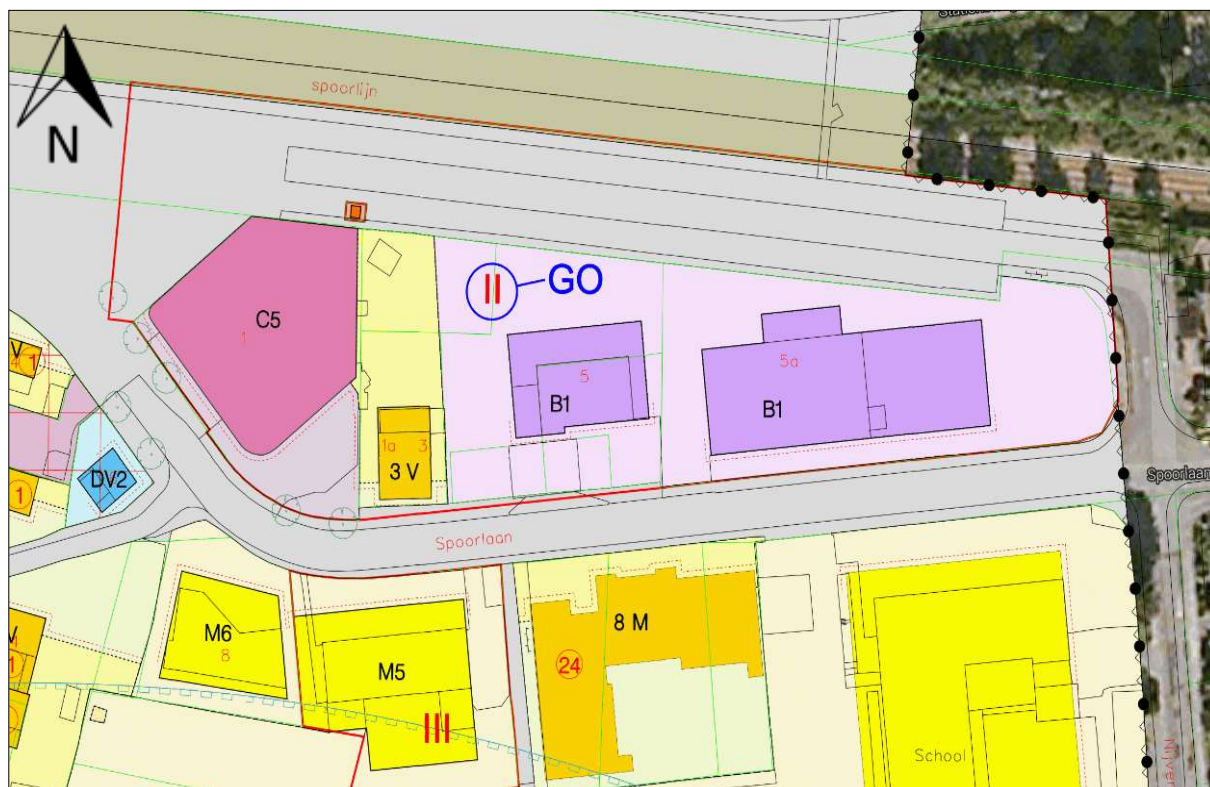
Kadastrale ondergrond met begrenzing plangebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Centrum Groesbeek Dorp', dat door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Groesbeek op 19 augustus 2009 is vastgesteld. Op basis van dit bestemmingsplan is de herontwikkeling van het terrein aan de Spoorlaan niet rechtstreeks mogelijk.

Voor het westelijke deel van het plangebied waar de nieuwbouw voorzien is, geldt dat grotendeels sprake is van de bestemming 'Centrumdoeleinden' waarbinnen detailhandel (ook in de vorm van een

supermarkt) is toegestaan. Voor een deel is echter sprake van de bestemmingen 'Woondoeleinden' en 'Bedrijfsdoeleinden', waarbinnen de functie detailhandel en bebouwing ten behoeve van een dergelijke functie niet is toegestaan. De beoogde appartementen kunnen evenmin volledig worden gerealiseerd binnen de bestemmingen 'Woondoeleinden' en 'Centrumdoeleinden'. Voor het meest noordwestelijke deel geldt de bestemming 'Verkeersdoeleinden', waarbinnen geen gebouwen ten behoeve van detailhandel of woningen zijn toegestaan. Het bestemmingsplan kent ook geen flexibiliteitsbepalingen waarmee de strijdigheden met het bestemmingsplan zouden kunnen worden weggenomen.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Centrum Groesbeek Dorp'.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan geldt in het westen van het plangebied een deel de bestemming 'DV2'. In het kader van onderhavig bestemmingsplan wordt deze locatie juridisch planologisch gewijzigd ten behoeve van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'.

De gemeente Berg en Dal heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan de ontwikkeling. Voor fase 1 is op 18 maart 2016 door de gemeente Berg en Dal dan ook reeds een omgevingsvergunning verleend en inmiddels is deze fase ook gerealiseerd. Dit deel wordt als conserverend vertaald in dit bestemmingsplan. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt naast het voorzien in een actuele juridisch-planologische regeling voor fase 1, tevens voorzien in een juridisch-planologisch kader voor fase 2 van de ontwikkeling en wijzigen van de bestemming 'DV2' ten behoeve van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze toelichting is als volgt: in hoofdstuk 2 wordt het gebieds- en het projectprofiel beschreven. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van het onderzoek, dat ten behoeve van de planrealisatie verricht is, belicht. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische opzet van het bestemmingsplan en in hoofdstuk 6 worden de resultaten uit het gevoerde overleg met belanghebbenden beschreven. In hoofdstuk 7 is tot slot een beschrijving van de verdere procedure opgenomen.

2. GEBIEDS- EN PROJECTOMSCHRIJVING

2.1 Beschrijving plangebied

Het plangebied omvat de gronden tussen de spoorlijn en de Spoorlaan in Groesbeek, gelegen tussen de Pompweg en de Nijverheidsweg. Het gehele plangebied omvat circa 11.250 m², waarbij een klein deel van circa 205 m² is gelegen aan de overzijde van de Spoorlaan. Binnen het plangebied is fase 1 van de totale herontwikkeling inmiddels vergund en gerealiseerd. De navolgende foto's geven een indruk van de huidige situatie binnen het plangebied.



Zicht op de voorgevels van de in fase 1 gerealiseerde nieuwbouw ten behoeve van de supermarkten.



Zicht op de in fase 1 gerealiseerde parkeerplaatsen aan de voorzijde van de supermarkten.



Zicht op de nieuwbouw langs de spoorzijde met rechts de nog te slopen bebouwing.



Zicht op de bestaande en nog te slopen bebouwing.



Plangebied gezien vanaf de hoek Spoorlaan – Nijverheidsweg.

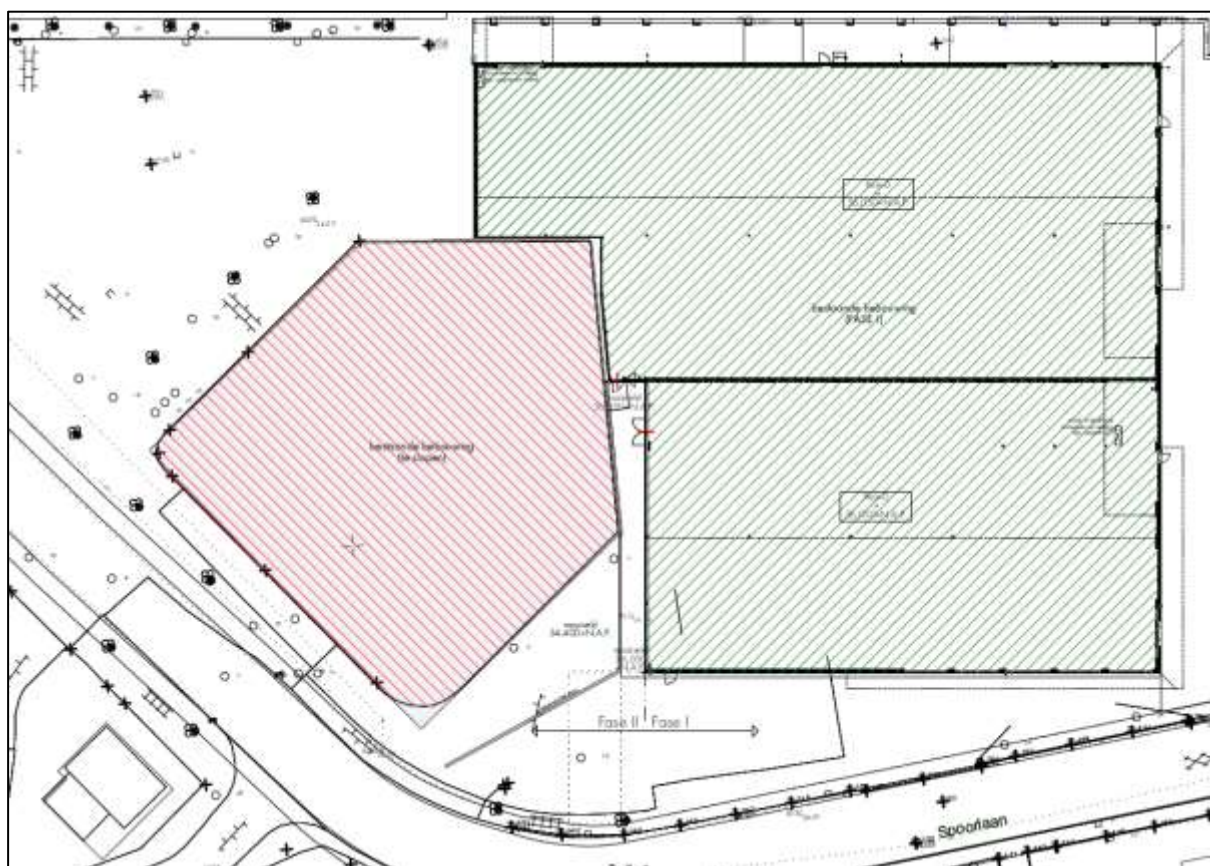


Parkeerkelder langs het spoor.

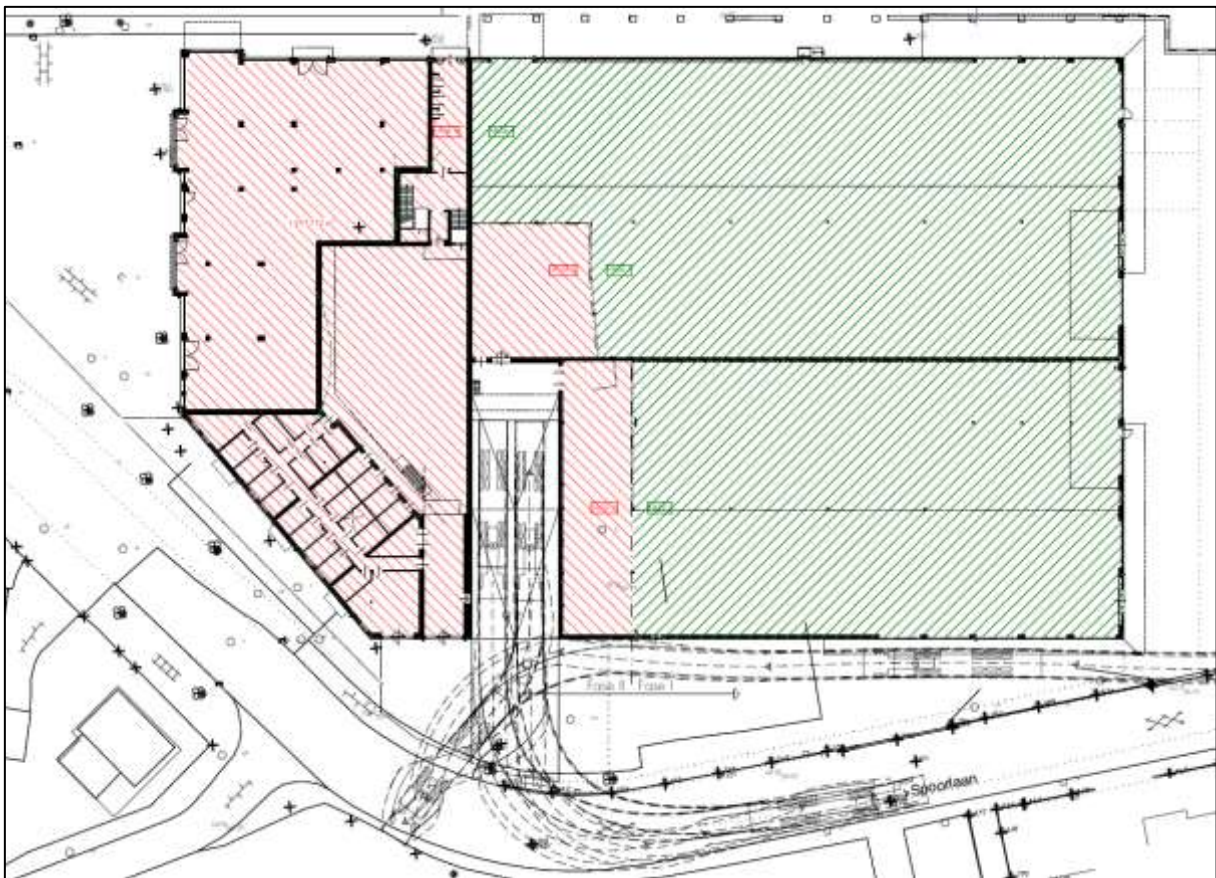
2.2 Beschrijving project

Het voornemen bestond om de buiten het beleidsmatig aangewezen kernwinkelgebied gelegen Aldi en Jan Linders supermarkten, te verplaatsen naar de locatie aan de Spoorlaan in Groesbeek. De locatie aan de Spoorlaan wordt in twee fasen herontwikkeld. In de reeds gerealiseerde eerste fase is voorzien in nieuwbouw met bijbehorende parkeervoorzieningen ten behoeve van de bovengenoemde supermarkten. Hiervoor is op 18 maart 2016 door de gemeente Berg en Dal een omgevingsvergunning verleend die in dit bestemmingsplan is vertaald in een passende juridisch-planologische regeling.

In de tweede fase zal de resterende bebouwing aan de oostzijde van de Markt en de westzijde van het plangebied worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw ten behoeve van de detailhandelsfuncties, overige winkelfuncties / horeca van maximaal categorie 2 en maximaal 24 appartementen, waarvan 18 middeldure huurappartementen en 6 koopappartementen. Dit deel wordt als nieuwe ontwikkeling meegenomen in dit bestemmingsplan en voorzien van een passende juridisch-planologische regeling. Op de navolgende situatietekeningen van de bestaande en toekomstige situatie is het onderscheid tussen het onherroepelijk vergunde en reeds gerealiseerde fase 1-deel en het middels dit bestemmingsplan mogelijk te maken fase 2-deel inzichtelijk gemaakt.



Impressie bestaande situatie (bovenaanzicht)



Situatietekening met onderverdeling fase 1 (groen gearceerd) en fase 2 (rood gearceerd).

De voorziene bruto vloeroppervlakte van de Jan Linders bedraagt na afronding van fase 2 in totaal circa 1.697 m². Hiervan is circa 1.554 m² reeds vergund in fase 1 en inmiddels ook gerealiseerd. De voorziene bruto vloeroppervlakte van de Aldi bedraagt na afronding van fase 2 in totaal circa 1.357 m². Hiervan is circa 1.182 m² reeds vergund in fase 1 en inmiddels ook gerealiseerd.

De hoeveelheid bruto vloeroppervlakte aan overige winkelruimte bedraagt na afronding van fase 2 in totaal circa 595 m². Ter plaatse van de 595 m² aan overige winkelfuncties is tevens horeca van maximaal categorie 2 toegestaan.

De totale bruto vloeroppervlakte ten behoeve van detailhandelsfuncties die middels dit bestemmingsplan naast de reeds in fase 1 toegestane winkelruimte binnen het plangebied mogelijk wordt gemaakt, bedraagt daarmee circa 913 m², onderverdeeld in circa 143 m² ten behoeve van de Jan Linders, circa 175 m² ten behoeve van de Aldi en 595 m² ten behoeve van overige winkelfuncties en/of horeca.

Voor wat betreft de appartementen geldt dat er twee zijn voorzien op de begane grond, aan de zuidwestzijde van de nieuwbouw. De overige appartementen worden gerealiseerd op de verdiepingen. Achter de appartementen op de begane grond is verder voorzien in bergingen ten behoeve van de appartementen en wordt tevens voorzien in een stallingsgarage voor 3 koopappartementen.

De bebouwing krijgt een architectuur afgestemd op de overige architectuur in het Centrumplan en passend bij de ligging aan het spoor. In verband met het aanwezige hoogteverschil in het omliggende openbaar gebied, wordt een verloop in het peilniveau gehanteerd. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat voor de bestaande supermarkten (inclusief de uitbreiding) en fase 2 (zijnde de commerciële ruimtes en de entree van de appartementen) een peil van 34,30 m + NAP gehanteerd dient te worden. De hoogte voor wat betreft de bergingen, de garage en het binnenterrein worden gemeten ten opzichte van het peil dat 35,80 m + NAP bedraagt. Deze twee peilmaten zijn verankerd in de regels van het bestemmingsplan en de verbeelding van het bestemmingsplan. Op deze wijze kan op geen enkele wijze onduidelijkheid ontstaan over het te hanteren peilniveau.

Voor het fase 1 deel worden de reeds vergunde hoogtes ten opzicht van het peilniveau van 34,30 m + NAP² opgenomen. Hiervoor geldt ten opzichte van dit peilniveau dat sprake is van een maximale goothoogte van 7,5 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter. Voor het fase 2 deel geldt dat ten opzichte van het peilniveau van 34,30 m + NAP ter plaatse van de appartementen langs de west- en noordwestzijde een maximale goot- en bouwhoogte mogelijk wordt gemaakt van 14 en 17 meter. Langs de zuidwestzijde wordt een maximale goot- en bouwhoogte mogelijk gemaakt van 12 en 15,5 meter. Voor de delen gelegen tussen het fase 1 deel en de buitenste delen van de appartementen, wordt de bebouwing uitgevoerd met een plat dak met uiteenlopende hoogtes. Deze hoogtes zijn lager dan de maximale hoogtes van de appartementen langs de buitenzijde.

Aan de oostzijde is in het kader van het fase 1 deel reeds voorzien in parkeerplaatsen. Het betreft een ondergrondse parkeergarage, een maximale diepte van één ondergrondse bouwlaag, met hierboven een parkeerterrein. Daarnaast wordt aan de zijde van het Marktplaats voorzien in enkele parkeerplaatsen en worden aan de oostzijde van de nieuwbouw fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Tot slot worden op het perceel van het voormalige FNV-gebouw ook parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal zullen er in de toekomstige situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor meer informatie over de parkeervoorzieningen zie paragraaf 4.6.

² Het feitelijke peilniveau van het fase 1 deel bedraagt 36.050 +NAP.



Impressie planvoornemen (noordgevel)



Impressie planvoornemen (oostgevel)



Impressie planvoornemen (zuidgevel)



Impressie planvoornemen (zuidwest gevel)

2.3 Ruimtelijke effecten

Qua architectuur en uitstraling van de bebouwing past het ontwerp in de omgeving en bij de ligging langs het spoor, waarbij de architectuur wordt afgestemd op de overige architectuur in het centrum van Groesbeek. Ook voor wat betreft de hoogte van de nieuwbouw wordt aangesloten op de reeds bestaande appartementencomplexen langs de Spoorlaan en Stationsweg. Het gehele oostelijke deel van het plangebied is ingevuld met parkeervoorzieningen en bijbehorende groenvoorzieningen.



Appartementengebouwen nabij het plangebied.

Doordat voor een belangrijk deel sprake is van herstructurering en vervanging van verouderde bebouwing door kwalitatief hoogwaardige nieuwbouw, wordt feitelijk een kwaliteitsimpuls gegeven aan het gebied. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft dan ook aangegeven dat het plan vanzelfsprekend past als hoofdpunt op het plein in het midden van Groesbeek. Alle gevels van het plan zijn met zorg afgestemd op het hoogwaardige concept. Het volledig advies is opgenomen als bijlage bij deze toelichting. De ontwikkeling draagt kortom in positieve zin bij aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse en er kan dan ook gesteld worden dat sprake is van positieve ruimtelijke effecten.

3. BELEIDSASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2022, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Op basis van de vier verschillende prioriteiten en de drie afwegingsprincipes zijn 21 nationale belangen geformuleerd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Relevante nationale belangen voor onderhavig project zijn als volgt:

- bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

Afweging

Met het planvoornemen wordt ingespeeld op de geformuleerde nationale belangen. Bovendien geldt voor het plangebied dat er geen nationale belangen uit de NOVI in het geding zijn, mede gezien de kleinschaligheid en de aard van het project.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Het doel is een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en daarnaast ondersteunt het gemeente en provincie in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. Per 1 juli 2017 luidt het tweede lid van art. 3.1.6 als volgt: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*

De Ladder voor duurzame verstedelijking dient te worden toegepast indien er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In dit geval is reeds sprake van een onherroepelijke vergunning voor het inmiddels gerealiseerde fase 1 deel van de ontwikkeling. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt slechts een beperkte toename van de hoeveelheid vierkante meters aan winkelruimte mogelijk gemaakt bovenop het reeds vergunde deel. In totaal betreft het 143 m² en 175 m² bvo ten behoeve van de twee supermarkten en circa 595 m² bvo ten behoeve van overige detailhandel en/of horeca van maximaal categorie 2. In totaal komt dit neer op 868 m² bvo. Daarnaast worden 24 appartementen mogelijk gemaakt, waarvan 18 in de middeldure huursector en 6 in de koopsector. Onderstaand wordt nader ingegaan op de onderbouwing in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Detailhandelsfuncties

Op basis van de bestemming 'Centrumdoeleinden' van het nog vigerende bestemmingsplan 'Centrum Groesbeek Dorp' is momenteel nog circa 1.130 m² bvo aan detailhandel (waaronder ook ten behoeve van een supermarkt) rechtstreeks toegestaan. Daarnaast mogen de gronden ter plaatse van de bestemming 'Centrumdoeleinden' volledig onderkelderd worden, waardoor nog eens circa 1.130 m² is toegestaan ten behoeve van bijvoorbeeld magazijnruimte, kantine, sanitaire ruimtes etc. Het totale aantal vierkante meters bvo dat op basis van het vigerende bestemmingsplan nog is toegestaan, bedraagt kortom 2.260 m². Dit is ruimschoots meer dan nu in fase 2 van de ontwikkeling is voorzien.

Na vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan komt de mogelijkheid van 2.260 m² bvo ten behoeve van detailhandelsdoeleinden te vervallen. Daarnaast wordt de mogelijkheid om ondergronds te

bouwen op basis van dit bestemmingsplan uitgesloten. Verder wordt het totale aantal vierkante meters bvo ten behoeve van supermarkten en overige detailhandel strikt beperkt. Dit alles leidt ertoe dat met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan feitelijk een afname van de huidige juridisch-planologische planvoorraad voor detailhandelsdoeleinden wordt bereikt. Op basis hiervan kan worden beargumenteerd dat voor wat betreft de detailhandelsfuncties geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling en de ladder voor duurzame verstedelijking niet hoeft te worden doorlopen.

Dit neemt niet weg dat door BRO in het kader van het project als geheel, in het kader van de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor fase 1, reeds een ruimtelijk-functionele effectenanalyse³ is uitgevoerd. Uit de betreffende analyse is gebleken dat het project als geheel zowel kwalitatief als kwantitatief voldoet aan de vereisten zoals opgenomen in de ladder voor duurzame verstedelijking⁴. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport.

Intergemeentelijk overlegorgaan detailhandel

Door de gemeente Berg en Dal is het initiatief aanvullend nog voorgelegd aan het Intergemeentelijk overlegorgaan detailhandel (IOD). Het IOD heeft op 24 november 2015 geconstateerd de ontwikkeling niet zal leiden tot onwenselijke bovenlokale effecten op de bestaande detailhandelsstructuur.

Appartementen

Voor de appartementen geldt op basis van het aantal dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling, waardoor toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking verplicht is. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan.

Met het verdwijnen van de crisis is ook weer beweging gekomen in de woningbouwmarkt. Gedurende de crisisjaren heeft deze behoorlijk op slot gezeten. Nu de huizenprijzen weer aan het stijgen zijn, kunnen veel huiseigenaren de stap op de woningmarkt zetten die ze eigenlijk al eerder hadden willen zetten. In de vergrijzende samenleving is een duidelijk zichtbare trend de verschuiving van koop naar huur. Gezien het nog steeds stijgende aandeel van één- en tweepersoonshuishoudens is in algemene zin ook meer behoefte aan appartementen dan aan grondgebonden woningen. Beide trends zijn ook in Groesbeek zichtbaar.

Tegelijkertijd is er een 'gat' ontstaan in het aanbod van typen woningen. Sociale huurwoningen mogen enkel nog worden verhuurd aan personen met een laag inkomen, terwijl Oosterpoort op basis van de Woningwet vrijwel alle middeldure huurwoningen weer in het sociale huursegment brengt of gaat verkopen. Voor woningzoekenden die niet in aanmerking komen voor een sociale huurwoning en geen woning kunnen of willen kopen, is er daarom momenteel weinig aanbod aan middeldure huurwoningen beschikbaar.

³ BRO, Groesbeek, *Ruimtelijk-functionele effectenanalyse detailhandels-ontwikkelingen Spoorlaan*, 24-02-2016.

⁴ Hoewel na het opstellen van de ruimtelijk functionele effectenanalyse de AH reeds is verplaatst naar het centrum en op de achtergebleven locatie de Coop gevestigd is, zijn de onderzoeksresultaten voor het project als geheel nog van toepassing. Daarnaast is het onderzoek destijds gebaseerd op de voorgaande versie van de ladder voor duurzame verstedelijking en op het destijds beoogde programma met meer vierkante meters bvo detailhandel dan nu middels dit bestemmingsplan wordt toegestaan. De essentie van de ladder voor duurzame verstedelijking was en is nog immer dat de behoefte dient te worden aangetoond en vanuit die invalshoek blijven de resultaten uit het onderzoek van toepassing.

Nu er hierdoor weer vraag is naar centraal (dicht bij de voorzieningen) gelegen, betaalbare huurappartementen is er ruimte ontstaan om het oorspronkelijke voor de Spoorlaan bestaande plan om boven de winkellaag levensloopbestendige woonappartementen te bouwen, weer nieuw leven in te blazen. Hieraan wordt middels dit bestemmingsplan invulling gegeven.

Ook op basis van het provinciaal beleid en gemeentelijk beleid past de ontwikkeling zowel kwalitatief als kwantitatief binnen de beleidskaders. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de paragrafen 3.2 en 3.3. Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is immers sprake van een concrete behoefte waaraan invulling wordt gegeven binnen bestaand stedelijk gebied.

Gelderse ladder

Voor de Gelderse ladder geldt dat onder verwijzing naar het voorgaande hierover kort en krachtig gesteld kan worden dat de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voorziet in de lokale en regionale behoefte en zich positief verhoudt tot de beleidskaders. Die behoefte wordt met het plan Spoorlaan opgevangen door hoogwaardige nieuwbouw met bijbehorende parkeervoorzieningen te realiseren ter vervanging van verouderde bebouwing, waarbij de omgevingskwaliteit aanzienlijk verbetert.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaagwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Ruimtereservering parallelle Kaagbaan, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Nationaal Natuurnetwerk, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Het Barro heeft voor wat betreft de genoemde onderwerpen en gezien de aard en kleinschaligheid van het project, geen gevolgen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

De Rarro is gebaseerd op het Barro. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende gebieden en objecten worden aangewezen, waar gemeenten bij vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven. Wel is het plangebied gelegen binnen het radarverstoringgebied vliegbasis Volkel. Gelet op de toegestane hoogtes is dit planvoornemen geen probleem.

Vanuit het Rarro bestaan er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Provinciale Staten hebben op 9 juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld en in januari 2018 is het meest recente Actualisatieplan Omgevingsvisie in werking getreden.

In de omgevingsvisie staan maatschappelijke opgaven in Gelderland, die zijn ontstaan in gesprekken tussen overheden, organisaties en particulieren. Het gaat daarbij onder andere over steden en dorpen, natuur, landbouw, water en energie.

De provincie Gelderland heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd, die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking.

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.

2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Dit doel betekent vooral:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek;
- zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap,
- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed,
- een gezonde en veilige leefomgeving.
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

De provinciale hoofddoelen zijn nader uitgewerkt in de provinciale ambities 'Divers', 'Dynamisch' en 'Mooi' Gelderland.

Het plangebied ligt binnen de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, waarbinnen wordt gestreefd naar een hoge kwaliteit van het voorzieningenniveau. Verder streeft de provincie naar krachtige steden en vitale dorpen. Dit houdt onder meer in dat wordt gestreefd naar:

- behoud en ontwikkeling van een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving, waarin het prettig wonen en werken is;
- het stimuleren van economische ontwikkelingen en dynamiek;

Verder wordt aangegeven dat wordt gestreefd naar het voorkomen van overaanbod van bedrijventerreinen, detailhandel, kantoren.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 september 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld en in januari 2018 is het meest recente Actualisatieplan Omgevingsverordening in werking getreden. De regels in de verordening vormen het sluitstuk op de Omgevingsvisie en zijn feitelijk het juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid uit de Omgevingsvisie Gelderland af te dwingen c.q. de provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

Detailhandel

Ten aanzien van detailhandel wordt in de omgevingsvisie gesteld dat het beleid onderdeel is van het verstedelijkingsbeleid zoals opgenomen in de Omgevingsvisie. Het doel van het beleid is het behoud van een evenwichtige en toekomstbestendige detailhandelstructuur in Gelderland die bijdraagt aan de vitaliteit van steden en dorpen. De positie van de bestaande winkelgebieden staat centraal. Het vernieuwen en aanpassen van bestaande winkelgebieden aan een afnemende vraag naar winkels en nieuwe marktontwikkelingen heeft prioriteit. Met het toevoegen van nieuw winkeloppervlak wordt zeer terughoudend omgegaan. Nieuwe locaties voor detailhandel mogen niet leiden tot een duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelstructuur. Hieronder verstaat de provincie de negatieve gevolgen van overcapaciteit en leegstand op het woon-, leef- en ondernemingsklimaat in de omgeving van de bestaande winkels in wijken en centra.

Voor nieuwe locaties is de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik van toepassing zoals opgenomen in de omgevingsvisie. Daarbij moet tevens onderbouwd worden dat nieuwe locaties niet ten koste gaan van de bestaande detailhandelstructuur.

Voor normale detailhandel geldt dat voor zover er voor het betreffende gebied een regionale afspraak is gemaakt over de programmering van detailhandel, de bestemming detailhandel in een bestemmingsplan alleen mogelijk is als deze ontwikkeling niet in strijd is met de door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale afspraken ten aanzien van de programmering van detailhandel.

Wonen

Ten aanzien van wonen is in artikel 2.2.1.1 'Nieuwe woonlocaties' opgenomen dat in een bestemmingsplan nieuwe woonlocaties en de daar te bouwen woningen slechts toegestaan worden wanneer dit past in het vigerende door Gedeputeerde Staten vastgestelde Kwalitatief Woonprogramma succesievelijk de door Gedeputeerde Staten vastgestelde kwantitatieve opgave wonen voor de betreffende regio.

Op basis van de woningmarkmonitor van de provincie Gelderland bedraagt de bruto plancapaciteit voor de gemeente Berg en Dal 586 woningen. De netto plancapaciteit bedraagt tot en met 2024 in totaal 571 woningen. Hiervan hebben 392 de status hard en 179 de status zacht⁵. De 24 te realiseren appartementen vallen binnen de status zacht en passen binnen deze kwantitatieve kaders.

⁵ Bruto plancapaciteit zijn alle nieuwbouwplannen exclusief sloop en de netto plancapaciteit is de resultante inclusief sloop. De plancapaciteit die zijn vastgesteld of onherroepelijk zijn, zijn aangeduid met de status hard. De overige plancapaciteit is betiteld als zacht of onbekend.

In de in augustus 2020 gepresenteerde actieplan Wonen is als richtlijn een aantal van 1.200 woningen voor de gemeente Berg en Dal vastgelegd in de periode 2019 tot 2029. Onderhavig plan is opgenomen in de gemeentelijke woningbouwprogramma dat is afgestemd op genoemde sub regionale woonagenda.

Vanuit kwalitatief oogpunt is in de rapportage 'Wonen in Gelderland' aangegeven dat voor de regio Arnhem-Nijmegen één van de belangrijke opgaven het realiseren van woningen in de middeldure huursector is. Ondanks dat er projecten met middeldure huurwoningen worden gerealiseerd is volgens de regionale woningmarktanalyse de behoefte groter dan het aanbod. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt hierop ingespeeld aangezien het overgrote deel van de 24 appartementen, te weten 18 stuks, vallen binnen de categorie middeldure huurwoningen. Het beleid is verder uitgewerkt in de regionale en sub regionale woonagenda's. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.

3.2.3 Ontwerp Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en ontwerp-actualisatieplan 6 Omgevingsverordening

Op 5 juni 2018 hebben Gedeputeerde Staten de ontwerp-Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en het ontwerp-actualisatieplan 6 voor de Omgevingsverordening vastgesteld. De ontwerpplannen en stukken liggen van 14 juni 2018 tot en met 9 augustus 2018 ter inzage⁶.

In het ontwerp-actualisatieplan 6 voor de Omgevingsverordening is artikel 2.2.1.1 gewijzigd en gesplitst in twee afzonderlijke bepalingen: artikel 2.1 (nieuwe nummering), waarin de totstandkoming van Regionale woonagenda's wordt geborgd en artikel 2.2 (nieuwe nummering), waarin de beoordeling van bestemmingsplannen aan de Regionale woonagenda's is geborgd. Voor de voorgenomen ontwikkeling heeft dit verder geen gevolgen. Het plan past immers binnen de gestelde kaders en de vigerende woonagenda's.

In de ontwerp Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is aangegeven dat de kwantitatieve regionale opgave voor wonen van provinciaal belang is, net als het belang dat bij locaties met een bovenlokaal ontwikkelpotentieel die potenties benut worden. Het beleid voorziet in provinciale kaders voor het terugdringen van leegstand en overcapaciteit in gemeentelijke plannen en voor zorgvuldige locatie-afwegingen op regionaal niveau, waarbij de ladder voor duurzame verstedelijking wordt ingezet. Voor wonen en werken geldt een regionale aanpak die gericht is op een gezonde en veilige woonomgeving, waarin mensen zich met elkaar verbonden voelen en die goed bereikbaar is en goede voorzieningen heeft. Aan deze uitgangspunten wordt met de voorgenomen ontwikkeling voldaan.

3.2.4 Toetsing aan provinciaal beleid

Voor het plangebied geldt dat het is gelegen binnen de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, waarbinnen enerzijds wordt gestreefd naar een hoog voorzieningenniveau en anderzijds dient te worden voorkomen dat een overaanbod ontstaat. Zoals reeds in paragraaf 3.1 is beargumenteerd, wordt middels het voorliggende bestemmingsplan de juridisch-planologische planvoorraad feitelijk beperkt, hetgeen past

⁶ De termijn voor het aanvullen van pro-forma zienswijzen is tot en met 23 augustus 2018. Op 21 november 2018 vindt de hoorzitting over de ontwerp-omgevingsvisie en -verordening plaats. Op 19 december 2018 is besluitvorming door Provinciale Staten voorzien.

binnen de provinciale beleidskaders. Daarnaast blijkt uit de door BRO in het kader van de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor fase 1 uitgevoerde ruimtelijk-functionele effectenanalyse⁷ dat het plan als geheel (fase 1 en fase 2 tezamen) past binnen de beleidskaders.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Groesbeek 2025

De structuurvisie van Groesbeek 2025 geeft de ingezette koers aan die gericht is op uitstekend wonen, werken en recreëren. Groesbeek wil zich onderscheiden op 3 ontwikkelingsgebieden, te weten samen werken aan zorg, spannend landschap en jong, gezond en actief. De drie ontwikkelingslijnen steunen op vijf pijlers:

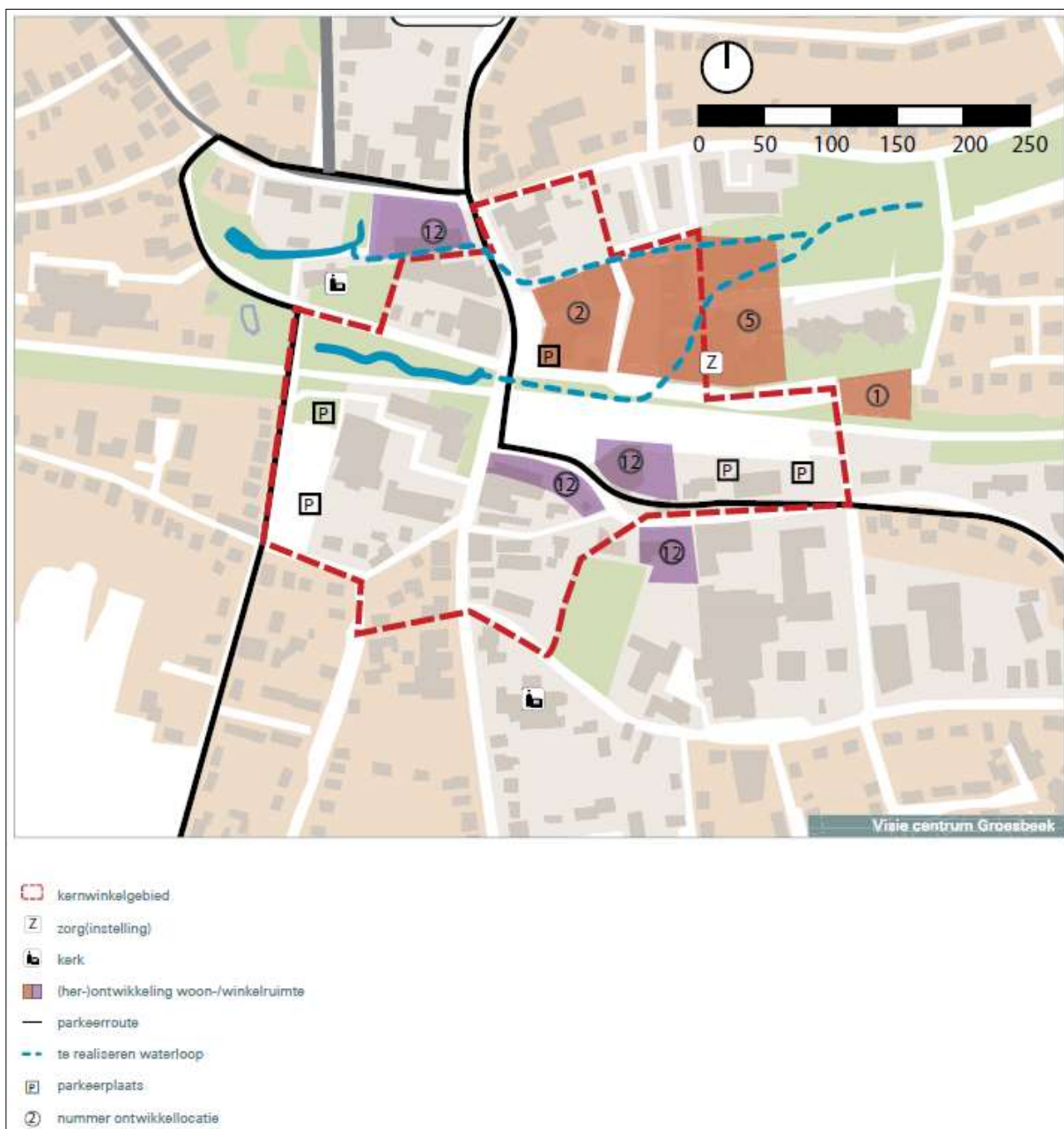
- Leefomgeving;
- Bereikbaarheid;
- Woonkwaliteit;
- Werkklimaat;
- Voorzieningenaanbod.

Met het oog op het initiatief van het onderzoek wordt ingezoomd op de pijlers werkklimaat en voorzieningenaanbod.

Werkklimaat

In de structuurvisie worden verschillende ambities met betrekking tot het werkklimaat aangegeven. Ten behoeve van de verplaatsing van de kern Groesbeek gevestigde supermarkten Jan Linders en Aldi naar de nieuwe locatie Spoorlaan, is het voor de nadere onderbouwing relevant om in te zoomen op de ambitie van een aantrekkelijk centrum van Groesbeek. Sinds 2011 werkt de gemeente aan een herindeling van het centrum met als doel meer samenhang en kwaliteit in het centrum te brengen. Daarnaast werkt de gemeente aan een betere integratie van woon- en winkelveorzieningen in Groesbeek, met als doel het creëren van een echt dorpshart waar wonen en winkelen hoog in het vaandel staan. Het opheffen van de noord-zuidscheiding vanwege de spoorlijn en het concentreren van de winkels is hiervan een belangrijk onderdeel. Om een sterk functionerend dorpshart te creëren is uitbreiding van detailhandel buiten het kerngebied niet mogelijk.

⁷ BRO, Groesbeek, *Ruimtelijk-functionele effectenanalyse detailhandels-ontwikkelingen Spoorlaan*, 24-09-2015.



Kernwinkelgebied Groesbeek (Bron: Structuurvisie Groesbeek 2025, 27 juni 2013).

Een ambitie van de gemeente, die behoort bij de pijler voorzieningenaanbod, is het creëren van een bruisend centrum in Groesbeek. Het centrum van Groesbeek vervult namelijk een belangrijke rol voor de gemeente. Hierbij is het realiseren van een bruisend centrum met detailhandel en horecagelegenheden van belang voor een echt dorpshart. Hierbij wordt de voorkeur gegeven om nieuwe voorzieningen in het centrum te realiseren en zo het bestaande centrum te versterken. Op deze manier wordt het kernwinkelgebied van Groesbeek compacter, waardoor de aantrekkelijkheid zal stijgen. Om een geconcentreerd voorzieningenaanbod in het centrum van Groesbeek te ontwikkelen,

zullen uitbreidingen van voorzieningen plaats vinden in het centrum. Daarnaast is een streven van de gemeente om het aanbod in detailhandel te behouden en uit te breiden waar mogelijk is. Om te voorkomen dat het winkelbestand in het centrum van Groesbeek onder druk komt te staan, kiest de gemeente ervoor om zich te focussen op de kern Groesbeek. Een belangrijk besluit hierbij is dat zij niet actief in zetten op nieuwe locaties van winkels in de kernen buiten de kern Groesbeek. Bovendien wanneer een winkel in een andere kern verdwijnt, kan hier uiteraard een andere winkel terugkomen. Het kernwinkelgebied van Groesbeek is weergegeven op de voorgaande afbeelding.

De oude supermarktllocaties van Jan Linders en Aldi vallen buiten het kernwinkelgebied van Groesbeek. Het plangebied is aangemerkt als te (her)ontwikkelen gebied. Het initiatief voor het verplaatsen van de supermarkten Jan Linders en Aldi naar het plangebied aan de Spoorlaan én het realiseren van detailhandelfunctie en horecagelegenheden past daarmee binnen de besproken ambities uit de structuurvisie en draagt bij aan een bruisend centrum. Met onderhavige ontwikkeling worden voorzieningen en woonfuncties geconcentreerd en gecombineerd wat bijdraagt aan een versterking van het centrum.

Woonklimaat

In de structuurvisie worden met betrekking tot het woonklimaat de volgende ambities genoemd:

- Vergroten van de woonkwaliteit in Groesbeek en laat deze aansluiten op de vraag: door vernieuwbouw en verbetering van wijken beschikt Groesbeek ook in 2025 over aantrekkelijke woonmilieus.
- Aandacht voor bijzondere doelgroepen. Voor senioren, starters, jonge doorstromers en zorgbehoevenden is extra aandacht.
- Ontwikkel een gevarieerd woningaanbod. Sluit aan bij bestaande kwaliteiten en speel met nieuwbouw in op de wensen van specifieke doelgroepen. Nieuwe gebouwen zijn flexibel en toekomstbestendig gebouwd, zodat slim kan worden ingespeeld op demografische ontwikkelingen.
- Zet in op bestaande projecten. Ontwikkel alleen bestaande locaties binnen de bebouwde kom kies niet meer voor uitbreidingslocaties. Dit geldt voor herstructureringslocaties en niet voor open plekken.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt aangesloten bij deze algemene ambities. Voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte binnen de gemeente Berg en Dal wordt verwezen naar navolgende paragraaf 3.3.2.

3.3.2 Woonvisie

In de op 28 september 2017 door de gemeenteraad vastgestelde 'Woonagenda 2017-2025' heeft de gemeente Berg en Dal haar visie vastgelegd op het gebied van het wonen en de wijze waarop zij richting geeft aan de verschillende opgaven. Het is daarnaast ook een uitnodiging aan inwoners, zorgpartijen, projectontwikkelaars en corporaties om een bijdrage te leveren aan het prettig wonen in de gemeente Berg en Dal.

In 2019 is een woningmarktonderzoek gedaan met een vooruitblik tot 2029, daarin komt duidelijk naar voren dat de maatschappelijke en economische context is gewijzigd. De woningmarkt in de gemeente Berg en Dal is veranderd: beschikbare betaalbare woningen zijn schaars geworden, de vergrijzing

zorgt voor een kwalitatieve opgave, veranderingen in de zorg vragen om andere woonvormen en om de woningvoorraad te verduurzamen moeten er stappen gezet worden. Deze veranderende context is reden om de woonagenda uit 2017 tegen het licht te houden en te actualiseren in een actieplan wonen. Op 25 augustus 2020 is dit actieplan gepresenteerd.

In het actieplan is een ambitiekader opgenomen met betrekking tot de betaalbare bouw:

Invulling van het bouwprogramma	
• Vrij bouwprogramma	50%
• Sociale huur tot € 737 (liberalisatiegrens, prijspeil 2020), bij voorkeur door toegelaten instellingen <i>Minimaal woonoppervlak: 40m²</i>	30%
• Betaalbare koopwoningen tot € 250.000 / Middenhuur tot € 900 (conform woondeal) <i>Minimaal woonoppervlak: 50m²</i>	20%

Uitsnede Ambitiekader Berg en Dal

Voor de kern Groesbeek is een kwantitatieve woningbehoefte berekend met een bandbreedte van 275 tot 290 woningen voor de periode 2019 tot en met 2024. Voor de lange termijn (2024 – 2029) wordt zelfs rekening gehouden met een extra bandbreedte van 230 tot 245 woningen. De beoogde 24 appartementen passen binnen de kwantitatieve behoefte op de korte termijn. Daarnaast is geheel in lijn met de 'Woonagenda 2017-2025' sprake van inbreiding binnen de bebouwde kom.

Voor wat betreft de kwalitatieve woningbehoefte blijkt dat er met name behoefte is aan appartementen in de huursector. Het overgrote deel van de 24 appartementen (18 stuks) valt binnen de huursector waarbij sprake is van een gemiddelde huurprijs van €950. Met onderhavige ontwikkeling aangesloten op de behoefte naar middeldure huurwoningen en past daarmee binnen de kwalitatieve behoefte. Daarnaast is een belangrijk uitgangspunt van het gemeentelijk beleid dat wordt gestreefd naar een gedifferentieerd woningbouwprogramma, om voor alle inwoners een passende woning aan te kunnen bieden. Met de 6 overige appartementen wordt hieraan invulling gegeven.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de appartementen past binnen de beleidskaders zoals vastgelegd in de 'Woonagenda 2017-2025'.

4. ONDERZOEKSASPECTEN

Bij de ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, geluid, lucht, externe veiligheid en milieuzonering voor het plangebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van de gewenste ingreep voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur en landschap, flora en fauna, waterhuishouding, verkeer en economische uitvoerbaarheid. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat enkele onderzoeken (verkeer- en parkeren, akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek) zijn uitgevoerd voor de ontwikkeling als geheel (fase 1 en 2) terwijl de ontwikkeling van fase 1 onherroepelijk vergund en reeds gerealiseerd is. Hoewel het programma voor het fase 2 deel inmiddels is gewijzigd middels het verlagen van het aantal vierkante meters ten behoeve van detailhandel en de toevoeging van appartementen, is de totale verkeersaantrekkende werking lager dan bij de oorspronkelijke plannen zoals deze ook in de onderzoeken zijn meegenomen. Dit wordt met name veroorzaakt door de afname van het aantal vierkante meters bvo ten behoeve van detailhandel. De algemene conclusies voor wat betreft impact op de omgeving blijven dus onverkort van toepassing.

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wro rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Voorliggend planvoornemen betreft een particulier initiatief. De betreffende gronden zijn deels reeds in eigendom van de initiatiefnemer en deels in eigendom van de gemeente. Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten. Daarmee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor dit gebied anderszins verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd. Het project zal geheel worden gerealiseerd op kosten en risico van de initiatiefnemer, waarbij de gemeente de verantwoordelijkheid en kosten draagt voor de ontwikkeling van de niet-bouwde en openbare ruimte binnen het plangebied.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 Bodem

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling, is door Envita een actualiserend bodemonderzoek⁸ uitgevoerd, gevolgd door een saneringsnotitie⁹. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies van de onderzoeksrapporten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapporten.

Uit de onderzoeken blijkt dat de gronden voor het fase 2 deel geschikt zijn voor de beoogde functies. De aangetroffen bodemverontreinigingen ter plaatse van het fase 1 deel zijn in opdracht van de gemeente gesaneerd en fase 1 is inmiddels gerealiseerd.

Conclusie

Vanuit de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem, bestaan er geen belemmeringen.

4.2.2 Wegverkeerslawaaï

Algemeen

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van geluidsgevoelige objecten dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In deze wet wordt aangegeven hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidsgevoelige objecten binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen.

Een winkel is geen geluidgevoelig object als bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeers-, railverkeers-, of industrielawaai vanuit de omgeving is daarom voor de winkelruimtes niet noodzakelijk.

Voor de beoogde appartementen geldt dat wel sprake is van geluidgevoelige functies. In het kader van deze procedure is conform het gestelde in de Wet geluidhinder (Wgh) een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige geluidbronnen waarvan de zone het plangebied overlapt. De beoogde appartementen liggen binnen de geluidszone van de Spoorlaan.

Onderzoek

In het kader van onderhavige ontwikkeling is conform het gestelde in de Wet geluidhinder (Wgh) een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige geluidbronnen waarvan de zone het plangebied overlapt. Het plangebied is gelegen binnen de zone van de Spoor-

⁸ Envita, *Actualiserend bodemonderzoek Spoorlaan 1-5A in Groesbeek*, 14-04-2015.

⁹ Envita, *Saneringsnotitie Spoorlaan 1A-5 in Groesbeek*, 23-04-2015.

laan. De geluidbelasting is getoetst aan het stelsel van voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens de relevante 30 km/uur-wegen in de directe nabijheid van het plan in het onderzoek betrokken.

In navolging van het voorgaande is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd¹⁰. De resultaten van het onderzoek worden hieronder kort beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapportage in de separate bijlagen.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de zoneplichtige Spoorlaan (tussen de Nijverheidsweg en de Kloosterstraat) bedraagt ten hoogste 41 dB exclusief aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder. Dit komt neer op een geluidbelasting van 36 dB inclusief aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt hiermee gerespecteerd. De Wet geluidhinder legt verder geen restricties op voor de realisatie van het plan ten aanzien van het aspect wegverkeerslawaaï. Omdat de voorkeurswaarde niet wordt overschreden, zijn de aanvullende voorwaarden uit het geluidbeleid niet van toepassing.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de 30 km/uur-wegen bedraagt ten hoogste:

- 51 dB, exclusief aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder, voor de Dorpsstraat
- 58 dB, exclusief aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder, voor de Spoorlaan (tussen de Dorpsstraat en de Nijverheidsweg).

Voor het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting is uitgegaan van de dosiseffectrelaties van de verschillende geluidbronnen zoals beschreven conform het actuele Reken- en Meetvoorschrift 2012, bijlage 1, hoofdstuk 2: rekenmethode cumulatieve geluidbelasting. Deze cumulatiemethode komt overeen met het bepaalde in het verouderde Reken- en Meetvoorschrift 2006, bijlage 1, hoofdstuk 2: rekenmethode cumulatieve geluidbelasting (zoals voorgeschreven in het geluidbeleid). De gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle wegen bedraagt ten hoogste 58 dB, exclusief aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder.

Geconcludeerd wordt dat de gecumuleerde geluidbelasting meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De berekende geluidbelastingen bedragen wel minder dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet voldoende effectief en/of realistisch. Bovendien stuiten bron- en overdrachtsmaatregelen op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard. Maatregelen die getroffen kunnen worden, zijn maatregelen ter plaatse van de ontvanger.

Op grond van het Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de akoestische binnenwaarde bij woningen ten gevolge van wegverkeerslawaaï. Bij het bepalen van de vereiste gevelgeluidwering wordt rekening gehouden met de berekende geluidbelasting op de gevels van de woningen. In het kader

¹⁰ Windmill, *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmingsplan Herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, Rapportnummer: 20201130-BRO074-RAP-AKO-VL-2.0, 30 november 2020

van een goed woon- en leefklimaat, en conform het geluidbeleid, wordt geadviseerd rekening te houden met de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle relevante geluidbronnen. De hoogste berekende gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 58 dB, exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder.

Uitgaande van de minimale vereiste geluidwering van 20 dB op grond van het Bouwbesluit wordt op basis van de ongecorrigeerde geluidbelasting niet voldaan aan het vereiste binnenniveau van 33 dB conform het Bouwbesluit. Geadviseerd wordt om middels en aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels gevelmaatregelen te gedimensioneerd om te voldoen aan het binnenniveau van 33 dB. Na het treffen van de benodigde gevelmaatregelen vormt het aspect wegverkeerslawaaï verder geen belemmering voor de realisatie van het plan.

In navolging van het bovenstaande is een berekening¹¹ van de geluidwering van de gevels uitgevoerd. Bij een geluidbelasting L_{den} van 58 dB, moet de karakteristieke geluidwering van de gevels ($G_{A,k}$) van een verblijfsgebied in een woonfunctie minimaal 25 dB bedragen.

Berekening van de geluidwering met betrekking tot wegverkeerslawaaï

De geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies is berekend conform NEN 5077 en met behulp van publicatie 112 van het Ministerie van VROM: 'Herziening rekenmethode geluidwering gevels'. De berekening is uitgevoerd voor de geluidbelaste verblijfsruimten en –verblijfsgebieden in de aan de zuidwest gelegen appartementen met een geluidbelasting van 55 tot maximaal 58 dB. Van elk woningtype is een berekening gemaakt bij de voor dat type hoogste geluidbelasting.

In de onderstaande tabel is per ruimte en per gebied de geluidbelasting, de vereiste geluidwering en de berekende geluidwering weergegeven.

ruimte/gebied	geluidbelasting L_{den} [dB]	vereiste geluidwe- ring $G_{A,k}$ [dB]	berekende ge- luidwering $G_{A,k}$ [dB]
<i>Appartement 15</i>			
woonkamer, 15.5 (gebied)	56	23	28
<i>Appartement 16</i>			
woonkamer, 16.7 (ruimte)	55	20	31
slaapkamer 2, 16.6 (ruimte)	55	20	26
slaapkamer 1, 16.5 (ruimte)	55	20	28
gebied 16.7, 16.6, 16.5	55	22	29
<i>Appartement 19</i>			
woonkamer, 19.6 (gebied)	57	24	27
slaapkamer 19.5 (gebied)	55	22	26
<i>Appartement 22</i>			
woonkamer, 22.9 (ruimte)	58	23	28
slaapkamer 2, 22.6 (ruimte)	58	23	26
slaapkamer 1, 22.5 (ruimte)	58	23	30
gebied 22.9, 22.6, 22.5	58	25	28

Overzicht geluidbelasting, vereiste geluidwering en berekende geluidwering

¹¹ Acht Advies b.v., Spoorlaan fase 2, Groesbeek Berekening van de geluidwering van de gevels, Rapportnummer: 820-1035-2, 7 december 2020

Uit de bovenstaande tabel volgt dat met toepassing van de omschreven combinaties van materialen en constructies (paragraaf 3.2 van de rapportage van de berekening van de geluidwering van de gevels) voldaan wordt aan de eisen in het Bouwbesluit. Er wordt voor de woonfuncties derhalve voorzien in een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie

Vanuit het aspect wegverkeerslawaaï bestaan er geen belemmeringen.

4.2.3 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

In het voorliggende geval is sprake van een reeds vergund en gerealiseerd fase 1 deel en een nog te realiseren fase 2 deel. Dit betekent dat fase 1 niet meegenomen is in onderhavige onderbouwing. Zoals uit paragraaf 4.6 blijkt bedraagt de verkeersaantrekkende werking van het fase 2 deel in z'n totaliteit op een gemiddelde weekdag circa 546 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op basis van de NIBM-tool¹² blijkt dat een dergelijke beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

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

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	546
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,62
PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

¹² In de NIBM-berekening is een worst-case aandeel vrachtverkeer gehanteerd van 5%. In werkelijkheid zal het aandeel vrachtverkeer fors lager liggen.

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bepaald te worden of de kwaliteit van de lucht ter plaatse goed genoeg is voor de realisatie van het bouwplan. Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) bedroeg de concentratie PM_{2,5} in 2019 ter plaatse tussen de 10 en 12 µg/m³, de concentratie PM₁₀ minder dan 18 µg/m³ en de concentratie NO₂ in tussen de 10 en 15 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit bestaan er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.4 Externe veiligheid

Achtergrond

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op overleven. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke toename van het groepsrisico in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Toetsing

Risicokaart

Door de overheid is een risicokaart samengesteld waarop de meest belangrijke risicoveroorzakende bedrijven en objecten zijn aangegeven. Het gaat hierbij onder meer om risico's van opslag van patronen, stofexplosies, opslag van gasflessen, ammoniakinstallaties, LPG-tankstations enz.

Binnen een straal van 500 meter rondom het plangebied komen op basis van de risicokaart geen objecten voor met een verhoogd risico ten aanzien van de externe veiligheid. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb), welke op 1 januari 2011 in werking zijn getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen gelegen, die een belemmering zouden kunnen vormen voor de ontwikkeling.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Direct ten noorden van het plangebied ligt de spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve. Deze spoorlijn is momenteel niet in gebruik en naar verwachting zal over deze spoorlijn ook in de toekomst geen

transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Vanuit de ligging ten opzichte van de spoorlijn bestaan er dan ook geen belemmeringen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

In het Basisnet weg wordt aangegeven dat binnen 200 meter van een weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden het groepsrisico betrokken moet worden. Op de wegen rondom het plangebied vindt geen of in zeer beperkte mate vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Vanuit dit kader bestaan er dan ook geen belemmeringen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.5 Milieuzonering

Algemeen

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of de milieubelastende activiteiten niet in hun activiteiten worden belemmerd en ter plaatse van de gevoelige functies een goed woon en leefklimaat kan worden geborgd, is een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd¹³. De resultaten van het onderzoek worden hieronder kort beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapportage in de separate bijlagen.

Toetsing

Binnen het plan wordt voorzien in de realisatie van twee supermarkten en worden commerciële functies/horecafuncties gerealiseerd. Conform de VNG-publicatie is een supermarkt te scharen onder de SBI-code (2008) 471 (supermarkten, warenhuizen). De commerciële functies zijn te scharen onder SBI-code (2008) 47 (Detailhandel voor zover n.e.g). Voor beide functies geldt een milieucategorie 1 met een maximale richtafstand van 10 meter ten aanzien van het aspect geluid. Indien de omgeving is te karakteriseren als een “gemengd gebied” mag deze afstand met één afstandsstap worden vermindert. De omgeving kenmerkt zich reeds door een combinatie van wonen en bedrijven. De omgeving van het plan is te karakteriseren als een gemengd gebied. De richtafstand bedraagt derhalve 0 meter. De dichtst bijgelegen woning is gelegen op een afstand van meer dan 0 meter vanaf de grens van het plangebied. Derhalve is op basis van stap 1 sprake van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast wordt een horecafunctie met milieucategorie 2 (SBI-code 2008: 563 nummer 1 of 562). Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied.

¹³ Windmill, *Akoestisch onderzoek industrielawaai bestemmingsplan Herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, Rapportnummer: 20201203-BRO074-RAP-AKO-IL-3.0, 3 december 2020

Vanwege de verwachte milieu-impact van het beoogde plan op de omgeving is volledigheidshalve een onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidimmissies ter plaatse van de nabijgelegen woningen. Gezien het feit dat het beoogde plan extra verkeersbewegingen genereert, zijn uit het oogpunt van zorgvuldigheid ook de geluidbelastingen vanwege het plan middels een akoestisch rekenmodel ter plaatse van de omliggende bestaande woningen en de nieuwe appartementen inzichtelijk gemaakt.

Onderzoek

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) bedraagt ter plaatse van de bestaande woningen die gelegen zijn binnen het gebiedstype “gemengd gebied” ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. De richtwaarde uit stap 2 van 50 dB(A) wordt ter plaatse van de bestaande woningen in de directe nabijheid van het plan gerespecteerd.

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) bedraagt ter plaatse van de nieuwe appartementen ten hoogste 63 dB(A) etmaalwaarde. Deze geluidbelasting wordt berekend op de kopgevel (rekenpunt N04) ter hoogte van de laad- en loslocatie. In het ontwerp is ter plaatse uitgegaan van een dove gevel. Toetsing aan de richtwaarden/normen is ter plaatse van deze gevel derhalve niet aan de orde. Ter plaatse overige gevels van de nieuwe appartementen bedraagt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) hoogstens 50 dB(A) in de dagperiode, 39 dB(A) in de avondperiode en 32 dB(A) in de nachtperiode. Hiermee wordt de richtwaarde uit stap 2 van 50 dB(A) van de VNG-publicatie gerespecteerd. Tevens wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Ter plaatse van de bestaande woningen die gelegen zijn in het gebiedstype “gemengd gebied” bedraagt het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ten hoogste 67 dB(A) in de dagperiode en 64 dB(A) in de avondperiode. De richtwaarde uit stap 2 van 70 dB(A) wordt ter plaatse van alle woningen gerespecteerd. In de nachtperiode zijn alleen bronnen in werking met een continu karakter die geen relevante piekniveaus veroorzaken.

Maximale geluidniveaus

Ter plaatse van de kopgevel (rekenpunt 04) van de nieuwe appartementen, ter hoogte van de laad-/loslocatie, bedraagt het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ten hoogste 83 dB(A) in de dagperiode en 51 dB(A) in de avond- en nachtperiode. In het ontwerp is ter plaatse uitgegaan van een dove gevel. Toetsing aan de richtwaarden/normen is ter plaatse van deze gevel derhalve niet aan de orde. Ter plaatse van de overige gevels van de nieuwe appartementen bedraagt het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ten hoogste 80 dB(A) in de dagperiode en 51 dB(A) in de avond- en nachtperiode. De richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie wordt in de dagperiode niet gerespecteerd. In de avond- en nachtperiode wordt de richtwaarde uit stap 2 uit de VNG-publicatie wel gerespecteerd. De overschrijding wordt veroorzaakt door de laad- en losactiviteit in de dagperiode.

Bij toetsing aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer worden de maximale geluidniveaus vanwege het laden/lossen in de dagperiode buiten beschouwing gelaten. Het maximale geluidniveau,

exclusief laden/lossen (in de dagperiode), bedraagt ten hoogste 64 dB(A) in de dagperiode en 64 dB(A) in de avondperiode. Geconcludeerd wordt dat hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Maatregelen (bedrijvigheid)

Uit paragraaf 5.2 van het onderzoek industrielawaai blijkt dat de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie voor het maximale geluidniveau (L_{Amax}) in de dagperiode niet wordt gerespecteerd. Om de geluidbelasting ter plaatse van de appartementen te verlagen, kunnen maatregelen worden toegepast.

De volgende maatregelen zijn onderzocht:

1. Bronmaatregelen

De optredende maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door de vrachtwagen ten behoeve van het laad-/losactiviteiten. Deze activiteiten vinden maar beperkt aantal keer plaats op een dag, waardoor de hinder beperkt blijft. De vrachtwagens zijn van derden. De inrichtinghouder heeft geen invloed op de geluidemissie van voertuigen van derden. De voertuigen betreffen normale en moderne transportmiddelen die in de West-Europese landen conform de huidige stand der techniek zijn uitgevoerd.

2. Overdrachtsmaatregelen

De optredende maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door de vrachtwagen ten behoeve van het laad-/losactiviteiten. Gezien de korte afstand van deze activiteiten (vanaf aanrijroute van de vrachtwagens en naar de laad-/loslocatie) tot de appartementen is het niet realistisch om een effectieve afscherming te realiseren. Ter plaatse van de situering van de schermen zullen er met name bezwaren zijn met betrekking tot het belemmeren van het uitzicht vanuit de woningen (door de geluidschermen) en ook de toegang van de percelen zal beperkt worden. Het realiseren van een effectieve afscherming stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en

Afweging stap 3 VNG publicatie

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) bedraagt, ter plaatse van de te toetsen gevels, ten hoogste 80 dB(A) in de dagperiode. Het bevoegd gezag dient te motiveren dat de geluidniveaus zijn toegestaan. Bij beoordeling aan stap 3 uit de VNG-publicatie worden maximale geluidniveaus vanwege rijdende voertuigen buiten beschouwing gelaten. Indien de voertuigen buiten beschouwing gelaten wordt, wordt voldaan aan de richtwaarde uit stap 3 van de VNG-publicatie. Het bevoegd gezag dient te motiveren dat de geluidniveaus zijn toegestaan.

Argumenten hiervoor zijn:

- de optredende geluidniveaus worden veroorzaakt door de laad/losactiviteiten (vrachtwagen en koeling) ten behoeve van het laad-/losactiviteiten. Deze activiteiten vinden maar een beperkt aantal keer plaats op een dag, waardoor de hinder beperkt blijft.
- De overschrijding vindt alleen in de dagperiode plaats. In de avond- en nachtperiode wordt de richtwaarde uit stap 2 gerespecteerd. Hiermee vindt geen slaapverstoring plaats.
- Bron- en/of overdrachtsmaatregelen zijn niet realistisch en stuiten op bezwaren.

- Het uitsluiten van de maximale geluidniveaus, ten behoeve van de laad-/losactiviteiten (inclusief de voertuigbewegingen), bij de beoordeling aan de richtwaarden komt overeen met het gestelde in artikel 2.171b van het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Om te voldoen aan een binnenniveau van 55 dB(A) ten aanzien van het maximaal geluidniveau dient een gevelwering te worden behaald van 20 tot 25 dB(A) ter plaatse van de nieuwe appartementen.

Verkeersaantrekkende werking

Ten gevolge van het verkeer van en naar de inrichting (verkeersaantrekkende werking) ondervinden woningen gelegen aan de directe toegangsweg tot de inrichting een geluidbelasting (verkeersaantrekkende werking). In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in de VNG-publicatie: “Bedrijven en milieuzonering; 2009” in stap 2 en stap 3 voor woningen gelegen in een gebiedstype “rustige woonwijk” een richtwaarde van 50 dB(A) opgenomen met betrekking tot de indirecte hinder. Voor woningen gelegen in een gebiedstype “gemengd gebied” is in stap 2 van de genoemde publicatie een richtwaarde van 50 dB(A) ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking gegeven. Indien stap 2 niet toereikend is, is voor woningen in een gemengd gebied voor stap 3 een waarde opgenomen van 65 dB(A).

De op de planlocatie reeds aanwezige functies worden uitgebreid. Ten behoeve van deze functie vinden transporten met voertuigen plaats van en naar de uitbreidingslocatie. De aan- en afvoer van producten vindt plaats met middelzware en zware vrachtwagens. Bezoekers komen en gaan middels personenauto's. Het plan wordt ontsloten via de Spoorlaan. Het verkeer van en naar het plan is derhalve beschouwd op deze weg. Nadat het verkeer de eerste kruising met een andere weg is gepasseerd, is het verkeer niet meer als zodanig herkenbaar omdat het verkeer is opgenomen in het huidige verkeersbeeld.

Het aantal transporten is nader onderzocht door BRO (zie hiertoe de rapportages:

- A: BRO, *Verkeerskundige aspecten herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, 8 december 2015
- B: BRO, *Verkeersgeneratie en parkeren ontwikkellocatie Spoorlaan Groesbeek*, 24 november 2020

Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat de herontwikkeling van de inrichtingen 3.022 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert. Bij de berekening is ervan uitgegaan dat 90% van het aantal voertuigen arriveert en vertrekt in de dagperiode en 10% in de avondperiode. In de nachtperiode zijn geen winkels geopend en zullen ook ten behoeve van het plan geen voertuigbewegingen plaatsvinden. De meeste wegen in het centrum van Groesbeek hebben een erftoegangsfunctie met grotendeels een inrichting en maximumsnelheid van 30 km/u. De verkeerbewegingen zullen zich verspreiden over de wegenstructuur van Groesbeek.

Er wordt van uitgegaan dat ook inwoners uit Breedeweg gebruik maken van deze supermarkten. In dat geval lijkt de verhouding tussen bezoekers uit noordelijke richting en zuidelijk richting 40 – 60 te zijn. De 40% noordelijke bezoekers (40% van 3.022 mvt/etmaal = 1.209 mvt/etmaal) zijn onderverdeeld in 25% (756 mvt/etm) via de noordelijke Dorpsstraat en 15% (453 mvt/etm) via het Wisselpad.

De 60% (1.813 mvt/etm) zuidelijke bezoekers zijn onderverdeeld in 10% motorvoertuigen (302 mvt/etm) via de zuidelijke Dorpsstraat, 20% (604 mvt/etm) via de Nijverheidsstraat en 30% (907 mvt/etm) via de Gooiseweg / Kloosterstraat - Spoorlaan.

Ten behoeve van de aanvoer van goederen vinden per etmaal maximaal 14 bewegingen plaats middels zware vrachtwagens. Deze voertuigen arriveren en vertrekken in de oostelijke richting via de Spoorlaan. Om de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van en naar de inrichting (indirecte hinder) te bepalen, is eveneens een rekenmodel (module industrielawaai) opgesteld. Voor de personenauto's, rijdend over asfalt, wordt een bronsterkte van 90 dB(A) gehanteerd. Voor de vrachtauto's, rijdend over asfalt, wordt een bronsterkte van 100 dB(A) gehanteerd. Tevens is rekening gehouden met de koeling tijdens het rijden van een drietal vrachtwagens (6 bewegingen). Voor de koeling is een bronsterkte van 100 dB(A) gehanteerd. Op een deel van de Spoorlaan bestaat het wegdek uit een klinkerverharding in keperverband. Voor de voertuigen (personenauto's), rijdend over de klinkerbestrating, wordt een toeslag van 1,3 dB(A) op de bronsterkte toegekend.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande geluidgevoelige functies ten hoogste 55 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Ter plaatse van de nieuwe appartementen bedraagt de geluidbelasting hoogstens 53 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt de richtwaarde van 50 dB(A) ter plaatse van een aantal bestaande woonfuncties en een aantal nieuwe appartementen niet gerespecteerd. Ter plaatse van deze woningen/appartementen wordt wel ruimschoots voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) van stap 3.

Maatregelen (verkeersaantrekkende werking)

Teneinde de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer van en naar het plan te reduceren kunnen maatregelen worden getroffen. Maatregelen kunnen bestaan uit:

- het toepassen van bronmaatregelen zoals het terugdringen van de verkeersintensiteit, het toepassen van een stiller wegdektype en het verlagen van de maximum snelheid ter plaatse;
- het toepassen van overdrachtsmaatregelen door het plaatsen van een scherm of een wal;
- het toepassen van maatregelen bij de ontvanger zoals dove gevels, isoleren van gevels en het integreren van schermen in de gevel. Hiermee wordt de geluidbelasting op de gevel niet verlaagd. De maatregelen bij de ontvanger zijn doorgaans ter beperking van het binnenniveau.

1. Bronmaatregelen

Het verlagen van de maximum snelheid is zeker ter plaatse van de delen waar momenteel een maximum snelheid van 30 km/uur is toegestaan geen reële optie. Het toepassen van een stiller wegdek is onvoldoende doeltreffend. Indien op de Spoorlaan het stiller wegdektype dunne deklagen B zou worden toegepast, wordt ter plaatse van de woningen nog altijd een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) berekend. Het toepassen van een stiller wegdek is enerzijds onvoldoende doeltreffend teneinde de richtwaarde van 50 dB(A) te respecteren en stuit anderzijds op overwegende bezwaren van financiële aard. Tevens is het geluidreducerend effect van een dunne deklaag bij lage snelheden zeer beperkt, gezien het feit dat bij lage snelheden het motorgeluid maatgevend is ten opzichte van het rolgeluid vanwege de banden. Daarnaast is wegdektype dunne deklagen B niet bestand tegen wringend

verkeer (afremmen, optrekken en ook manoeuvrerend vrachtverkeer). Asfalttypes die beter bestand zijn tegen wringend verkeer hebben een lagere geluidreductie.

2. Overdrachtsmaatregelen

Gezien het feit dat de (meeste) woningen op relatief kleine afstand (tussen 5 en 8 meter) van Spoorlaan zijn gelegen, stuit het toepassen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen of wallen op grote bezwaren van stedenbouwkundige aard. De bezwaren van stedenbouwkundige aard zijn met name gericht op de situering van de schermen en de hoogte. Bij benadering zullen de schermen uitgevoerd dienen te worden met een hoogte van minimaal 4 meter voor de bestaande woningen en meer dan 10 meter voor de nieuwe appartementen. Ter plaatse van de situering van de schermen zullen er met name bezwaren zijn met betrekking tot het belemmeren van het uitzicht vanuit de woningen (door de geluidschermen) en ook de toegang van de percelen zal beperkt worden. Gelet op de plaats van de schermen, op de grens tussen de rijweg en het perceel, is dit ook gezien de sociale veiligheid niet wenselijk.

3. Maatregelen bij ontvanger

Als maatregelen aan de bron en maatregelen in de overdracht niet doelmatig dan wel niet wenselijk zijn en de richtwaarde van 50 dB(A) nog altijd wordt overschreden, dan kunnen maatregelen worden onderzocht ter plaatse van de ontvanger teneinde een binnenniveau van 35 dB(A) te garanderen. Als de binnenwaarde van 35 dB(A) wordt gerespecteerd kunnen overschrijdingen van de richtwaarden worden gemotiveerd. Als de binnenwaarden niet worden gerespecteerd moet worden overwogen of maatregelen aan de gevel moeten worden getroffen.

Conform het Bouwbesluit 2012 geldt een minimale prestatie-eis van de karakteristieke gevelgeluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van 20 dB. Deze eis is sinds 1992 in de bouwregelgeving (Bouwbesluit 1992) opgenomen. Voor 1992 was nog geen landelijke uniforme regelgeving ten aanzien van de bescherming van geluid van buiten. Echter een gevelgeluidwering van 20 dB is geen onrealistische praktijkwaarde voor woningen die voor 1992 zijn gebouwd. Gezien de huidige staat van de woningen in combinatie met de geringe overschrijding, is de algemene verwachting dat zonder aanvullende maatregelen dan wel met zeer beperkte maatregelen de binnenwaarde van 35 dB(A) kan worden behaald. Vanuit het Bouwbesluit dienen de gevels van de nieuwe appartementen te voldoen aan de minimale geluidweringseis van 20 dB. Aanvullende gevelmaatregelen zijn in dit kader dan niet nodig.

Conclusie

Ter plaatse van de bestaande woningen wordt, voor zowel voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) alsook het maximaal geluidniveau (L_{Amax}), voldaan aan de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie. Tevens wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. De bestaande woningen vormen geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Ter plaatse van de nieuwe appartementen wordt, voor het Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T), voldaan aan de richtwaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie en de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Ter plaatse van de nieuwe appartementen wordt, voor het maximaal geluidniveau (L_{Amax}), niet voldaan aan de richtwaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie. Tevens worden

de grenswaarden het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer overschreden. De overschrijding wordt veroorzaakt door de laad- en losactiviteiten (vrachtwagens) in de dagperiode. Maatregelen zijn onderzocht en stuiten op bezwaren.

Het bevoegd gezag dient te motiveren dat de geluidniveaus conform stap 3 uit de VNG-publicatie zijn Toegestaan. Rekening dient daarbij te worden gehouden met een voldoende gevelwering van de nieuwe appartementen. Om te voldoen aan een binnenniveau van 55 dB(A) ten aanzien van het maximaal geluidniveau dient een gevelwering te worden behaald van 20 tot 25 dB(A) ter plaatse van de nieuwe appartementen.

In navolging van het bovenstaande is een berekening¹⁴ van de geluidwering van de gevels uitgevoerd. In het rapport van Windmill worden de berekende geluidbelasting beoordeeld volgens de stappen in de VNG handreiking bedrijven en milieuzonering. In stap 3 van de handreiking wordt bij een piekgeluidbelasting in de dagperiode een maximaal binnennivo van 55 dB(A) vereist. De piekbelasting bedraagt maximaal 80 dB(A). Hierbij is een geluidwering vereist van minimaal 25 dB(A).

Omdat de geluidbelasting van het industrielawaai veroorzaakt wordt door de vrachtwagen, is de geluidwering van de gevels op dezelfde wijze en met dezelfde uitgangspunten berekend als voor het wegverkeerslawaai (zie paragraaf 4.2.2.). Op blad 13 van bijlage 2 in het gevelwering onderzoek is de berekening weergegeven. De geluidwering GA bedraagt 31 dB(A). Bij een geluidbelasting van 80 dB(A), bedraagt het maximale binnennivo 49 dB(A). Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde uit stap 3 van de VNG handreiking. Er wordt voor de woonfuncties derhalve voorzien in een goed woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Op basis van voorliggende onderzoeken wordt geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

4.3.1 Archeologie

Achtergrond

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. In de Erfgoedwet is de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland gebundeld om het cultureel erfgoed in Nederland beter te kunnen beschermen.

¹⁴ Acht Advies b.v., Spoorlaan fase 2, Groesbeek Berekening van de geluidwering van de gevels, Rapportnummer: 820-1035-2, 7 december 2020

De uitgangspunten zijn:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemversturende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en afwijkingen, de mer-plichtige activiteiten en ontgroningen.
- Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer van de bodemversturende activiteit.

In de Erfgoedwet is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is. De provincie beperkt zich tot zaken die van provinciaal belang zijn, waaronder de aanwijzing van archeologische attentiegebieden en de gebieden die binnen de Omgevingsverordening vallen binnen de zone Romeinse Limes. In dit geval is geen sprake van ligging binnen een provinciaal archeologisch attentiegebied of ligging binnen de zone Romeinse Limes.

Toetsing

In het kader van de herontwikkeling van het terrein aan de Spoorlaan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een archeologisch bureauonderzoek en een proefsleuvenonderzoek. Tijdens het proefsleuvenonderzoek is geconcludeerd dat er archeologische resten aanwezig zijn binnen het plangebied. Echter op basis van een selectiebesluit van de gemeente is besloten om niet mee te gaan in het advies van het onderzoeksbureau, aangezien de conservering van de vindplaats werd grotendeels als slecht beoordeeld en een opgraving zou slechts beperkte tijds winst opleveren. Om die reden heeft de gemeente Berg en Dal het terrein vrijgegeven. Het uitvoeren van nader archeologisch onderzoek is kortom niet noodzakelijk.

Doordat bekend is dat de archeologische indicatoren in het plangebied gehandhaafd blijven, is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen in de regels en de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan. Er kan namelijk niet uitgesloten worden dat een andere, toekomstige ontwikkeling in het plangebied de aanwezige archeologische laag wel raakt. Daarnaast dient door de aard van het onderzoek, steekproefsgewijs, niet volledig worden uitgesloten dat er archeologische resten aanwezig of afwezig zullen zijn. Als gevolg hiervan is bij het aantreffen van archeologische resten het, conform de Erfgoedwet van 2016, artikel 5.10 (Archeologische toevalsvondst) en 5.11 (Waarneming), een meldingsplicht van toepassing.

Conclusie

Vanuit het aspect archeologie bestaan er geen belemmeringen.

4.3.2 Cultuurhistorie

In een bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan en het daarbij behorende besluit is verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (stede)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. De gemeente Berg en Dal beschikt hiertoe naast een archeologische beleidsadvieskaart over een cultuurhistorische waardenkaart en een cultuurhistorische beleidsadvieskaart. Op de cultuurhistorische waardenkaart zijn geen monumenten binnen het plangebied aangewezen.

Dit bestemmingsplan leidt niet tot ruimtelijke ingrepen of ontwikkelingen die een negatieve invloed zouden kunnen hebben op cultuurhistorische waarden. In het plangebied zijn namelijk ook geen cultuurhistorisch waardevolle panden in de vorm van beeldbepalende, beeldondersteunende en karakteristieke panden of andere cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig.

4.4 Explosieven

De gehele voormalige gemeente Groesbeek is tijdens de Tweede Wereldoorlog het toneel geweest van intensieve oorlogshandelingen. Dit speelde voornamelijk aan het eind van de oorlog. Onder andere zijn de operaties Veritable en Market Garden het meest bekend, waarbij de frontlinie zich rondom de dorpskern Groesbeek bevond.

In 2006 is voor de dorpskern Groesbeek een analyse¹⁵ gemaakt op het mogelijk voorkomen van Niet Gesprongen Explosieven WOII (NGE). Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat het totale centrumgebied van Groesbeek als 'verdacht' kon worden aangemerkt.

In de jaren erna zijn in het centrum diverse onderzoeken uitgevoerd naar NGE's bij diverse nieuwbouwprojecten. Al snel bleek dat in de bebouwde omgeving de resultaten van de onderzoeken negatief waren. Er werden geen NGE's aangetroffen.

Voor het huidige planinitiatief aan de Spoorlaan geldt dat de volledige locatie na WOII is geroerd. Er is/was bebouwing van na 1945, de grond ter plaatse is geroerd door aanleg van ondergrondse brandstoftanks, kabels en leidingen, etc. Om deze reden is het uitvoeren van een onderzoek naar NGE's niet noodzakelijk.

Tijdens de uitvoeringsfase blijft voorzichtigheid echter geboden, aangezien de volledige afwezigheid van NGE's niet kan worden gegarandeerd en uitgesloten. Derhalve wordt geadviseerd om bij grondwerkzaamheden een detectieonderzoek uit te (laten) voeren. Dit onderzoek dient plaats te vinden in het kader van de Arbowetgeving en is in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet juridisch

¹⁵ Drs. TK, *Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in de onderzoekslocatie 'Centrumplan: visie wonen en werken kern Groesbeek'*, juni 2006.

afdwingbaar. Het is echter te allen tijden de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de grond om bij grondwerkzaamheden te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.

4.5 Natuurwaarden

Natuurwetgeving

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Deze wet vormt een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat op provinciaal niveau in structuurvisies en verordeningen is vastgelegd.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden betreffen De Bruuk en de Sint-Jansberg. Deze gebieden bevinden zich op respectievelijk 1,8 kilometer ten zuidoosten- en 3,1 kilometer ten zuiden van het plangebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van licht en geluid uitgesloten. Daar de voorgenomen ontwikkeling een centrumontwikkeling betreft met diverse functies, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied tijdens de sloop- en/of de aanlegfase is niet uit te sluiten. Derhalve is er een vervolgonderzoek in de vorm van een AERIUS-berekening (bijlage 12) uitgevoerd of er een toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura-2000 gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden. Voor meer informatie wordt verwezen naar de notitie en stikstofdepositieberekeningen in de bijlage van deze toelichting.

Het besluitgebied is daarnaast niet gelegen binnen het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het dichtstbijzijnde gelegen onderdeel van het GNN ligt op ongeveer 0,5 kilometer ten westen van het besluitgebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van de huidige staat van het GNN niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het GNN wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Beschermde houtopstanden

Aangezien het plangebied zich binnen de bebouwde kom bevindt, is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

Soortenbescherming

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door Bureau Waardenburg is daarom een quickscan flora en fauna¹⁶ uitgevoerd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport.

Quickscan flora en fauna

Op basis van de beschikbare informatie wordt gesteld dat de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in de aanwezige bebouwing binnen het onderzoeksgebied niet op voorhand kan worden uitgesloten. Om te bepalen of de sloop van de bebouwing leidt tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Het onderzoeksgebied heeft verder geen betekenis voor andere (strikt) beschermde soorten.

Vervolgonderzoek vleermuizen

Door Bureau Waardenburg bv is een nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen uitgevoerd¹⁷. De resultaten hiervan zijn onderstaand kort weergegeven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledig onderzoeksrapport.

Tijdens het uitgevoerde onderzoek zijn geen zomer-, paar- of kraamverblijfplaatsen aangetroffen in de te slopen gebouwen binnen het plangebied. Aansluitend zijn de gevelopeningen dichtgezet.

Bomen en andere structuren in het plangebied hebben geen functie als essentieel foerageergebied of vliegroute. De sloop van het gebouw en herinrichting van het terrein heeft niet tot gevolg dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden worden. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden wordt geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig geacht. Om te voorkomen dat nesten van broedende vogels worden aangetast, wordt geadviseerd om de sloopwerkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat er vanuit het aspect flora en fauna geen belemmeringen bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Verkeersgeneratie en Parkeren

Fase 1 en 2 tezamen

In het kader van de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor fase 1, is voor de ontwikkeling als geheel (dus fase 1 en fase 2 tezamen) door BRO een notitie¹⁸ opgesteld waarin de verkeerskundige gevolgen in beeld zijn gebracht. Hoewel het programma voor het fase 2 deel inmiddels is gewijzigd middels het verlagen van het aantal vierkante meters ten behoeve van detailhandel en de toevoeging van appartementen, is de totale verkeersaantrekkende werking vergelijkbaar met de in de eerder

¹⁶ Bureau Waardenburg bv, *Notitie Flora- en faunawet quick scan beschermde soorten Spoorlaan te Groesbeek*, kenmerk 15-872/15.07645/RaISm, 8 december 2015.

¹⁷ Bureau Waardenburg bv, *Vleermuisonderzoek Spoorlaan 1 Groesbeek*, kenmerk 15-929/17.07201/AnKar, 6 oktober 2017.

¹⁸ BRO, *Verkeerskundige aspecten herontwikkeling Spoorlaan Groesbeek*, 8 december 2015.

uitgevoerde onderzoeken opgenomen uitgangspunten. Hiermee blijven de conclusies voor wat betreft impact op de omgeving dus van toepassing.

In het destijds uitgevoerde onderzoek is namelijk uitgegaan van een gemiddelde verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling als geheel van circa 2.593 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op basis van het geactualiseerde bouwplan voor fase 2 is door Bro een nieuwe een nieuwe notitie¹⁹ opgesteld waarin de verkeerskundige gevolgen in beeld zijn gebracht. De resultaten van het onderzoek worden hieronder kort beschreven wat betreft verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage in bijlage 2.

Fase 2 Verkeersgeneratie

Wanneer wordt gekeken naar uitsluitend de ontwikkeling van het fase 2 deel, dan bestaat deze ten opzichte het reeds vergunde en gerealiseerde fase 1 deel uit een toename van 24 appartementen (18 in de middeldure huursector en 6 in de dure koopsector), een toename van 143 m² bvo ten behoeve van de Jan Linders, een toename van 174 m² bvo ten behoeve van de Aldi en een toename van 595 m² ten behoeve van algemene detailhandel (en/of horeca van maximaal categorie 2), niet zijnde een supermarkt. In z'n totaliteit leiden deze functies tot circa 546 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag.

Aan de bestaande functies, zoals deze op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan, zijn 332 motorvoertuigbewegingen toe te kennen. Deze worden in mindering gebracht op de totale verkeersproductie. De toename in verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen) bedraagt dan 214 mvt/etmaal. Gezien de relatief beperkte toename van vloeroppervlakte van beide supermarkten zullen de Aldi en Jan Linders geen extra vrachtverkeer aantrekken. De verkeersgeneratie voor de uitbreiding van de supermarkten is berekend voor personenautoverkeer en geldt als een worst-case scenario. De verwachting is namelijk dat het berekende aantal ritten (= 546 ritten / etmaal / 2) een overschatting is en niet daadwerkelijk 273 nieuwe klanten / etmaal opleveren.

Hierbij dient te worden aangetekend dat, zoals reeds beschreven in paragraaf 3.1, middels het voorliggende bestemmingsplan feitelijk een afname van de juridisch-planologische planvoorraad aan detailhandel bereikt wordt bewerkstelligd. De mogelijkheid van 2.260 m² bvo ten behoeve van detailhandelsdoeleinden komt namelijk te vervallen. Daarnaast wordt de mogelijkheid om ondergronds te bouwen op basis van dit bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd' uitgesloten. Verder wordt het totale aantal vierkante meters bvo ten behoeve van supermarkten en overige detailhandel strikt beperkt. Dit alles leidt ertoe dat met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan feitelijk een afname van de huidige juridisch-planologische planvoorraad voor detailhandelsdoeleinden wordt bereikt en dus vanuit juridisch-planologisch opzicht ook geen toename van het aantal verkeersbewegingen zal plaatsvinden.

Uit de in het kader van de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor het reeds vergunde en gerealiseerde deel opgestelde notitie is reeds gebleken dat het toevoegen van de nieuwe functies voor fase 1 en fase 2 tezamen niet leidt tot negatieve verkeerskundige gevolgen voor de omgeving.

¹⁹ BRO, *Verkeersgeneratie en parkeren Spoorlaan Groesbeek*, 24 november 2020.

Gelet op het bovenstaande geldt deze conclusie ook voor het inmiddels gewijzigde programma, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan.

Fase 2 Parkeerbehoefte

Om de parkeerbehoefte te berekenen is gebruik gemaakt van de rekentool van het CROW (Parkeervraagcalculator) welke gebaseerd is op CROW publicatie 381. Op basis van de bruto parkeerbehoefte berekening blijkt dat de toe te voegen bebouwing een toename van parkeerbehoefte genereert van bruto 63 parkeerplaatsen. De bruto parkeerbehoefte wordt berekend door het bruto vloeroppervlak (BVO) en aantallen woningen van de te ontwikkelen functies te vermenigvuldigen met een parkeernorm.

De totale toename in netto parkeerbehoefte valt lager uit door de toepassing van aanwezigheidspercentages. Door de verschillende functies is er namelijk sprake van dubbel gebruik van parkeerplaatsen. De diverse functies hebben een verschillend aanwezigheidsprofiel. Dat wil zeggen dat niet iedere functie op elk tijdstip 100% aanwezigheid rechtvaardigt. De netto parkeerbehoefte op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) bedraagt 52 parkeerplaatsen (minimaal 40 p.p. en maximaal 64). De berekeningen zijn opgenomen in de bijlage.

Naast een toename van parkeerbehoefte is er ook een afname van parkeerbehoefte vanwege het verdwijnen van de bestaande winkelfunctie. De winkelfuncties die verdwijnen zorgen voor een afname van 37 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Per saldo neemt de parkeerbehoefte na de herontwikkeling toe met 15 parkeerplaatsen ($52 - 37$ p.p.) tijdens het maatgevende moment.

In het nieuwbouwplan worden 7 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Er blijft dan een parkeerbehoefte over van 8 parkeerplaatsen ($=15-7$ p.p.) op het maatgevende moment. Uit recent uitgevoerd parkeertellingen onderzoek blijkt dat de hoogst gemeten parkeerdruk in het plangebied op woensdagmiddag plaatsvindt. Op dat moment bedraagt de totale restcapaciteit in de omgeving bijna 100 parkeerplaatsen. Hieruit blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit bestaat om de netto toename van 8 parkeerplaatsen op te vangen. Deze extra behoefte aan parkeerplaatsen kan prima opgevangen worden in de huidige parkeervoorzieningen aan de oostzijde van het plangebied en in de bestaande parkeergarage daaronder.

Conclusie

Vanuit verkeerskundige aspecten bestaan er kortom geen belemmeringen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige notities in de bijlage.

4.7 Kabels en leidingen

Blijkens de geldende bestemmingsplannen en leidinggegevens van de Gasunie, liggen binnen of in de nabijheid van het plangebied geen leidingen en/of kabels met een planologische beschermingszone waarbinnen nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn c.q. getoetst moeten worden op uitvoerbaarheid door de leidingbeheerder. Er zijn kortom geen kabels of leidingen aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling.

4.8 Waterparagraaf

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het waterhuishoudkundig systeem in het plangebied opgebouwd is en hoe rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Beleidskader

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Rivierenland en de gemeente Berg en Dal. In het kader van duurzaam waterbeheer hanteert het waterschap, naast de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en afvoeren', de drietrapsstrategie 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'. Uitgangspunt is dat schoon hemelwater niet thuishoort in het riool, maar moet worden afgekoppeld.

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving. De Keur is bedoeld om watergangen, wateren, onderhoudspaden, kaden en dijken te beschermen tegen beschadiging. Voor bepaalde werkzaamheden in de beschermingszone van een watergang of een waterkering gelden algemene regels. Voor meer ingrijpende werkzaamheden is ingevolge de Keur een watervergunning benodigd.

Een watervergunning wordt alleen verleend als het belang van de watergang of waterkering niet in het geding komt. Het plangebied ligt niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering.

De gemeente Berg en Dal conformeert zich ten aanzien van de omgang met hemelwater aan het beleid van het waterschap. Bij een toename van het verhard oppervlak vanaf 500 m² in stedelijk gebied, gelden ten aanzien van compenserende waterberging de eisen vanuit waterschap Rivierenland. Daaronder gelden de compensatie eisen van de gemeente Berg en Dal. In het voorliggende geval is sprake van een afname van de hoeveelheid van verhard oppervlak van circa 89 m² (voor fase 1 en 2 tezamen). Vanuit het waterschap worden derhalve geen aanvullende eisen gesteld aan de ontwikkeling.

Alle nieuwe ontwikkelingen dienen hydrologisch neutraal uitgevoerd te worden. De Berg en Dal hanteert daarbij een waterbergingseis van T=10+10% (vuistregel 436 m³ berging per hectare verhard oppervlak).

Kenmerken van het watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het plangebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater en bodemopbouw, grondwater en waterkwaliteit, oppervlaktewater, hemel- en afvalwater.

Grondwater- en bodemopbouw

De onderzoekslocatie ligt op de zuidhelling van een zogenaamd oerstroomdal. Iets noordelijk (ca. 150 m) van de onderzoekslocatie stroomt de Groesbeek. Uit geohydrologisch onderzoek is bekend dat de grondwaterstroming ter plaatse van het oostelijk deel van het stuwwallencomplex van Groesbeek over het algemeen oostelijk is gericht. Voor de onderzoekslocatie wordt gezien de ligging van de Groesbeek, een noordoostelijk gerichte grondwaterstroming verwacht.

Het grondwater heeft een sterk verhang met een Gemiddelde Voorjaars Grondwaterstand (GVG) van 30,5 m +NAP in het westen en 28,0 m +NAP in het oosten. Op basis van deze informatie wordt er vanuit gegaan dat de GHG dieper is gelegen dan 4 m -mv.

Het plangebied is niet gelegen binnen een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of boringsvrije zone.

Grondwater en waterkwaliteit

Het is van belang in het plangebied verontreiniging als gevolg van afstromend hemelwater te voorkomen. Om de waterkwaliteit te garanderen wordt geadviseerd bij de aanleg van de in het plangebied te realiseren gebouwen geen gebruik te maken van uitlogende materialen. Daarnaast dient het gebruik van strooizout en chemische onkruidbestrijdingsmiddelen in het plangebied zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Oppervlaktewater

Ten noorden van het plangebied aan de overzijde van de voormalige spoorbaan is de (toekomstige) loop van de Spoorbeek gelegen. De spoorbeek is eigendom van gemeente Groesbeek en wordt onder andere gebruikt voor transport van hemelwater uit het plan Dorpsstraat-Mariendaal. Deze mondt uit in het Groeske (aan de Mariendaalseweg).

Afvalwater en hemelwater

In het kader van de watertoets is door Econsultancy een rapportage²⁰ opgesteld waarin de wijze waarop binnen het plangebied voor het project als geheel (fase 1 en fase 2 tezamen) met water wordt omgegaan, is beschreven. Onderstand wordt het één en ander kort samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige rapport in de bijlage.

In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (zogenaamde hemelwaterafvoer; HWA) niet direct op het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar separaat binnen het plangebied worden verwerkt conform de uitgangspunten van de waterbeheerder. Dit betekent

²⁰ Econsultancy, *Watertoets Herontwikkeling Spoorlaan te Groesbeek*, rapportnummer 15023108, 26 februari 2016

dat bij de verdere planuitwerking water expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing wordt genomen en dat hemelwater op een duurzame wijze wordt verwerkt. De ontwikkeling zal daarmee hydrologisch neutraal zijn.

Vanuit de gemeente is aangegeven dat extra regenwater is gewenst op de Spoorbeek. De Spoorbeek wordt onder andere ook gebruikt voor transport van hemelwater afkomstig uit het plan Dorpsstraat-Mariëndaal. De Spoorbeek mondt uiteindelijk uit in het Groeske (aan de Mariëndaalseweg), alwaar een retentievoorziening is aangebracht van circa 3.500 m³. Derhalve wordt in het kader van het planvoornemen het volledige dakoppervlak richting de Spoorbeek afgevoerd. Het voornemen is om het dakwater bovengronds middels een opengootconstructie af te voeren naar de Spoorbeek. De hoogte van het straatwerk is hierop gedimensioneerd. De capaciteit van de retentievoorziening is voldoende om het extra regenwater binnen het plangebied te verwerken.

Hemelwater afkomstig van het parkeergedeelte wordt middels verticale infiltratie geïnfiltreerd. Uit nader onderzoek blijkt dat infiltratie zeker tot de mogelijkheden behoort. Tot 2,0 m -mv is een gemiddelde doorlatendheid gemeten van 3,5 m/dag. Naar verwachting zal, op basis van de resultaten uit het doorlatendheidsonderzoek, de doorlatendheid toenemen naarmate de grondslag grover wordt. Vanwege het hoogteverschil zal hemelwater zoveel mogelijk aan de noordzijde van het parkeerterrein geïnfiltreerd moeten worden.

Het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) zal in de toekomstige situatie worden aangesloten op het bestaande gemeentelijk rioleringsstelsel in de Noordwesthoek van het plangebied. De mogelijkheden en wijze van aansluiting zal in overleg met de gemeente besproken moeten worden. Tevens zal voor de aansluiting een vergunning aangevraagd moeten worden.

Conclusies en overleg met de waterbeheerder

Het planvoornemen is ter toetsing voorgelegd bij het Waterschap Rivierenland. De opmerkingen zijn deels verwerkt. Op basis van bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten kan het hemelwater verwerkt worden conform de uitgangspunten van de waterbeheerders. Vanuit het oogpunt van de waterhuishouding wordt dan ook geen belemmering verwacht voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Milieueffectrapportage

4.9.1 M.e.r.-plicht

Beoordeling directe m.e.r.-plicht

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van woningbouw en detailhandelsfuncties mogelijk. Dit kan leiden tot een m.e.r.-plicht.

Ontwikkeling van woningen en detailhandelsfuncties

De beoogde ontwikkeling en de hiervan deel uitmakende onderdelen komen in lijst C van de bijlage van het Besluit m.er. niet als activiteit voor. Met betrekking tot de ontwikkeling is in onderdeel D (11.2)

van de bijlage van het Besluit milieueffectrapport (Besluit m.e.r.) het volgende opgenomen: “*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.*” De voorgenomen ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een directe m.e.r.-beoordelingsplicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Wet natuurbescherming (passende beoordeling en plan-m.e.r.-plicht)

Naast het Besluit m.e.r. is de Wet natuurbescherming van belang om te bepalen of een plan-MER noodzakelijk is. In de Wet natuurbescherming is opgenomen dat wanneer significante effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten een plan-MER in procedure dient te worden gebracht. Wanneer aangetoond kan worden dat er geen significante effecten zijn te verwachten is een plan-MER niet noodzakelijk. Uit paragraaf 4.5 ‘Natuurwaarden’ blijkt dat van significante effecten die kunnen leiden tot een noodzaak tot het uitvoeren van een passende beoordeling of plan-m.e.r.-plicht geen sprake is.

Conclusie

De omvang van de ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarden die zijn opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een directe m.e.r.- (beoordelings)plicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Het bestemmingplan heeft geen significante gevolgen op een Natura 2000-gebied. Er hoeft derhalve geen passende beoordeling te worden uitgevoerd en vanuit de Wet natuurbescherming geldt geen m.e.r.-plicht.

4.9.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op basis van paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer (Wm), dient degene die een activiteit wil ondernemen, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, en voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit als bedoeld in het vierde lid van dat artikel, dit voornemen schriftelijk mee te delen aan het bevoegd gezag. Bij de mededeling dient in ieder geval de informatie te worden verstrekt zoals omschreven in artikel 7.16 lid 2 tot en met 4 Wm. Op basis van artikel 7.17 Wm, dient het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Middels deze paragraaf wordt invulling gegeven aan de vereisten van artikel 7.16 Wm, op basis waarvan het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17 Wm een beslissing kan nemen.

De achterliggende gedachte bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.- (beoordeling) noodzakelijk;

- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-(-beoordeling) plaatsvinden.

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die genoemd zijn in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project;
3. De kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke grondstoffen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Criteria EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het bestemmingsplan.

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
Omvang van het project	Het project betreft vervangende nieuwbouw ten behoeve van detailhandelsfuncties / horeca (van maximaal categorie 2) en maximaal 24 appartementen in het centrumgebied van Groesbeek. Hierbij dient te worden aangetekend dat vanuit juridisch-planningologisch oogpunt de ruime mogelijkheden op basis van het vigerende bestemmingsplan komen te vervallen.
Cumulatie met andere projecten	Nee

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	N.v.t. Bij de ontwikkeling wordt niet permanent gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen.
Productie van afvalstoffen	Naast het reguliere afval van de toekomstige bebouwing en functies zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen.
Verontreiniging en hinder	De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied. Tijdens de <u>sloop-</u> en <u>aanlegfase</u> is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden, maar dit betreft geen hinder groter dan bij reguliere bouwwerkzaamheden. <u>Luchtkwaliteit (zie ook paragraaf 4.2.3)</u>: Met onderhavig plan wordt geen significante invloed op de luchtkwaliteit uitgeoefend. De ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. <u>Geluid wegverkeer (zie ook paragraaf 4.2.2)</u>: Er is middels de beoogde gevelwering sprake van een aanvaardbaar akoestisch woon-en leefklimaat ten gevolge van het wegverkeer (dit geldt tevens voor het aspect industrielawaai, conform paragraaf 4.2.5).
Risico van ongevallen	Er is sprake van de ontwikkeling van woningen en detailhandelsfuncties. Er is geen sprake van de realisatie van een nieuwe risicobron.
Plaats van het object	
Criteria	Toets
Bestaand grondgebruik	In de huidige situatie zijn de gronden grotendeels in gebruik ten behoeve van detailhandelsdoeleinden en bijbehorende parkeer- en groenvoorzieningen. Het plangebied is deels bebouwd en vrijwel volledig verhard.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: - gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) - gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van door Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Zie ook paragraaf 4.5 'Natuurwaarden'. Nee N.v.t. <u>Cultuurhistorie (zie ook paragraaf 4.3)</u>: Er wordt met de ontwikkeling geen negatieve invloed uitgeoefend op cultuurhistorisch waardevolle objecten.

	Archeologie (zie ook paragraaf 4.3): het archeologisch belang is door middel van diverse onderzoeken in het planproces betrokken. De archeologische waarden zijn geborgd in de regels van onderhavig bestemmingsplan.
--	---

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een **gevoelig gebied**. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	Toets
Beschermd natuurmonument	Nee
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Nee, zie paragraaf 4.5 'Natuurwaarden'.
Watergebied van internationale betekenis	Nee
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	Het plangebied ligt niet binnen of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Zie paragraaf 4.5 'Natuurwaarden'.
Landschappelijk waardevol gebied	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van landschappelijk waardevol gebied.
Waterwinlocaties, waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Nee, zie paragraaf 4.8 'Waterhuishouding'.
Beschermd monument	Er wordt geen negatieve invloed uitgeoefend op beschermde monumenten.
Belvedere-gebied	Nee

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	Toets
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	N.v.t.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Nee
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is deels sprake van sloop van bestaande verouderde bebouwing. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoord in het voorgaande, zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project; en
3. De kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn

dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen significant nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5. JURIDISCHE OPZET BESTEMMINGSPLAN

5.1 Planonderdelen

Het bestemmingsplan is vervat in een verbeelding, de planregels en de toelichting.

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/ of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld conform de landelijke richtlijn voor bestemmingsplannen (SVBP 2012), alsmede de Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

5.2 Opzet planregels

Onderstaand worden de gebruikte bestemmingen nader toegelicht. Er wordt tevens een toelichting gegeven op welke wijze de regels zijn ingedeeld en de inhoud van de regels wordt verkort weergegeven.

De planregels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels met daarin de begrippen en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels. Hiermee worden de op de verbeelding opgenomen bestemmingen geregeld;
- Hoofdstuk 3: Algemene regels, waaronder zijn opgenomen de anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels en algemene afwijkingsregels;
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels, waarin het overgangsrecht en de slotregel zijn opgenomen.

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen (art. 1)

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvolgende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn. Voor het gemak zijn enkele begrippen uit de Woningwet/ Bouwverordening overgenomen.

Wijze van meten (art. 2)

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/ percelen gemeten moeten worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden;
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

In het onderstaande worden de regels van de opgenomen bestemmingen kort nader toegelicht.

Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor de bestaande en te realiseren winkelruimtes en appartementen binnen het plangebied. Binnen deze bestemming is een maximum aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak opgenomen voor zowel supermarkten als overige detailhandel en/of horeca (van maximaal categorie 2). Tevens is het aantal toegestane appartementen begrensd op 24. Voor de appartementen is verder op de verbeelding de aanduiding 'wonen' opgenomen. De realisatie van appartementen is uitsluitend toegestaan voor het gebied dat als zodanig is aangeduid, zijnde het westelijke deel van de bestemming 'Gemengd'.

Ondergronds bouwen (van kelders) is niet toegestaan. Verder is opgenomen dat de voor publiek toegankelijke functies/ruimten uitsluitend zijn toegestaan op de begane grond.

Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is opgenomen voor alle overige gronden binnen het plangebied, waaronder de parkeervoorzieningen, met inbegrip van de reeds bestaande parkeergarage ter

plaats van de functieaanduiding 'parkeergarage', het reeds bestaande bovengrondse parkeerterrein ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeerterrein' en al het overige openbaar toegankelijke gebied binnen het plangebied.

Waarde – Archeologie

De voor Waarde – Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

5.2.3 Algemene regels

In de Anti-dubbeltelregel wordt bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarin uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, deze bij de beoordeling van latere plannen buiten beschouwing blijft. Het nog overgebleven terrein mag dus niet nog eens meegenomen worden bij het toestaan van een ander bouwwerk.

In de Algemene bouwregels is onder meer een bepaling opgenomen over bestaande gebouwen en andere bouwwerken.

In de Algemene gebruiksregels is aangegeven welk gebruik van gronden of bouwwerken in strijd is met het bestemmingsplan.

In de Algemene afwijkingsregels zijn regels opgenomen ten aanzien van afwijkingsmogelijkheden die voor het gehele plangebied gelden en die het bevoegd gezag de benodigde flexibiliteit bieden ten aanzien van het bestemmingsplan

In de Overige regels is een bepaling opgenomen om te waarborgen dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Voor wat betreft de parkeernormen wordt aangesloten bij de meest recente versie van de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

In de regel Overgangsrecht is geregeld in hoeverre en onder welke voorwaarden bestaande gebouwen en het bestaand gebruik van gronden en bouwwerken mogen afwijken van het plan.

In de Slotregel is aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6. INSPRAAK EN OVERLEG

6.1 Inspraakprocedure

Voor dit bestemmingsplan zal een inspraakprocedure worden doorlopen. De resultaten hiervan zullen in deze paragraaf worden verwerkt.

6.2 Resultaten overleg ex. artikel 3.1.1 Bro

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) staat dat de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor fase 1 is het plan als geheel reeds in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan de belanghebbende instanties, zoals de provincie Gelderland en het waterschap Rivierenland. Gelet op de doorgevoerde wijzigingen zal het plan opnieuw in het kader van het vooroverleg aan de belanghebbende instanties worden voorgelegd.

Wettelijk (voor)overleg

Volgens artikel 3.1.1. Bro dient vooroverleg te worden gevoerd met diensten van het Rijk, provincie en het waterschap. Deze instanties kunnen aangeven dat in bepaalde gevallen vooroverleg niet noodzakelijk is. In het kader van onderhavig plan zijn geen nationale belangen in het geding. Vooroverleg met de Rijksoverheid is dan ook niet noodzakelijk.

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg toegestuurd aan belanghebbende instanties. Op 26-10-2020 is de reactie van het Waterschap Rivierenland in het kader van het vooroverleg ontvangen. Vanuit de provincie Gelderland zijn geen bezwaren kenbaar gemaakt. Naar aanleiding van het vooroverleg is het bestemmingsplan aangepast naar aanleiding van de opmerking van het Waterschap Rivierenland.

6.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 1 juni 2021 tot en met 12 juli 2021 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen binnengekomen.

7. PROCEDURE

De bestemmingsplanprocedure is voorbereid met de coördinatieregeling. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de coördinatieregeling (Afdeling 3.6 Wro) opgenomen. Op basis hiervan kan besluitvorming die nodig is voor de realisatie van ontwikkelingen en projecten in één voorbereidingstraject gebundeld worden. Dit maakt het mogelijk om het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan te coördineren met de benodigde uitvoeringsbesluiten (omgevingsvergunningen). De gemeenteraad heeft op 29 oktober 2020 een coördinatiebesluit genomen voor onderhavig bestemmingsplan en de benodigde omgevingsvergunning(en), zie bijlage 13.

De besluiten worden gezamenlijk voorbereid volgens Afdeling 3.4 uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb. Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken gezamenlijk voor eenieder ter inzage gelegd. Dit na openbare bekendmaking door de gemeente in de Staatscourant en het Gemeenteblad op www.officielebekendmakingen.nl (de gemeente vermeldt achteraf in het huis-aan-huisblad welke bekendmakingen er in de afgelopen periode gepubliceerd zijn op deze website).

Zienswijzen kunnen in de periode van zes weken door eenieder schriftelijk of mondeling naar voren worden gebracht. In de openbare bekendmaking wordt vermeld op welke wijze mondeling zienswijzen kunnen worden ingediend. Na afloop van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en ontwerp omgevingsvergunning(en) voor zienswijzen moet de gemeenteraad beslissen over de beantwoording van zienswijzen, in het geval deze zijn ingebracht, en de vaststelling van het bestemmingsplan en verlening omgevingsvergunning(en). Zoals reeds omschreven in paragraaf 6.3 heeft het ontwerpbestemmingsplan reeds zes weken ter inzage gelegen en gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen binnengekomen.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en verlening omgevingsvergunning(en) wordt binnen twee weken na de vaststelling bekendgemaakt in de Staatscourant en het Gemeenteblad op www.officielebekendmakingen.nl. Ook wordt het besluit langs elektronische weg toegezonden aan de diensten van het Rijk en de provincie, waterschapsbesturen en andere besturen met een belang.

De beroepstermijn van zes weken vangt aan de dag na de terinzagelegging van het (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan en definitieve omgevingsvergunning(en). Na de vaststelling van de besluiten is beroep mogelijk bij één instantie, namelijk de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling bestuursrechtspraak behandelt de verschillende besluiten als één besluit en dient binnen zes maanden na ontvangst van het verweerschrift een besluit te nemen (ex art. 8:3 lid 2 Wro). Er loopt dus slechts één beroepstermijn. In de beroepsprocedure worden het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan en de verleende vergunningen behandeld als één besluit.

BIJLAGE

Bijlage 1:

Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

AANVRAAG OM ADVIES	commissie	
GEMEENTENUMMER/WABO	-	
ONDERWERP	nieuwbouw appartementencomplex centrum Groesbeek	
ADRESLOCATIE	marktplaats Groesbeek	
FASTGESTELDE BOUWKOSTEN	-	
WELSTANDSGEBIED	centrum Groesbeek	
WELSTANDSNIVEAU		
CONTACTPERSOON (ODRN)	Bas ter Steege	
STATUS	vooroeverleg	herhaling
ADVIESMANDAAT	positief *	-

DATUM ADVIES 27-3-2018 herhaling 28-5-2018

TOELICHTING OP ADVIES

Planopzet: voorliggend voorstel betreft de nieuwbouw van een appartementencomplex (met beperkt detailhandel op de begane grond) op het centrale plein te Groesbeek. Het plan is besproken tijdens de voltallige commissievergadering op 23 maart 2018. Naast de architect waren diverse ambtenaren van zowel de gemeente Berg en Dal (RO afdeling) als vanuit de ODRN aanwezig. Uit grote interesse was de wethouder dhr. Thijssen ook bij aanwezig.

Achtergrond: De commissie heeft een eerdere plan (in twee fases) goedgekeurd. De eerste fase is inmiddels gerealiseerd met een zogenaamde 'wachtgevel'.

In de tussentijd zijn er nieuwe inzichten voor de nieuw te realiseren fase 2. Dit betekent meer woningbouw (op het middensegment) met veel minder detailhandel. Dit is afgestemd op de nieuwe trends (woningmarkt aangetrokken) en leegstaand in de winkelsector.

Beoordeling: ten aanzien van het voorliggend voorstel wordt het volgende opgemerkt;

Stedenbouw: de as-werking en versterking van de lijnpatroon (gezien van boven) wordt losgelaten, in verband met een gewenste eenduidige plattegrond vorm. Opgemerkt wordt dat de basis plattegrond helder dient te zijn, en dat gaat boven de inmiddels ingewikkelde plattegrondvorm mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. De insteek van een eenduidige basis, sluit goed aan op dorpsprincipe, bestaande uit enkelvoudige gebouwen met eenduidige kappen.

Architectuur concept als basis: Het plan leest momenteel te veel als twee verschillende gebouwen. Er is gediscussieerd over de opzet van het bebouwingsprincipe, waarbij unaniem gekozen wordt voor één gebouw (als zijnde één architectuurtaal).

Bij de uitwerking dient het gebouw te spreken van een 'baksteen basis met samenhangende gevelopeningen'. Als gevolg komen de meeste wijzigingen in het rechtergedeelte. Geadviseerd wordt het metselwerk te versterken als basis- (bijvoorbeeld de plint in dezelfde metselwerk door te trekken, het metselwerk boven ophogen/gelijk maken met de hoogte van de balkons links, rechte gevelopening /bogen weglaten).

Entrees: Er is veelal gediscussieerd over het entreegebied naar het appartementencomplex. Het voorgestelde 'hoofd' entree vol allure als ingang partij voor de appartementen komt onvoldoende overtuigend over. Dit heeft te maken met de indeling van de gevel waarbij de twee

entrees naar de winkels meer worden benadrukt in een topgevel. De middenpartij- waar nu de hoofdentree is gesitueerd- wordt hierdoor ondergeschikt. De commissie ziet graag meer aandacht voor een hoogwaardige entree.

Een (hoofd) entree vanaf de spoorzijde is daarbij goed mogelijk. Wel dient het pand alsnog als hoofdgebaar te worden georiënteerd naar de marktzijde.

Conclusie: aangehouden

herhaling 28 mei 2018

tijdens de commissievergadering van 28 mei is een aangepast plan besproken waarbij het volgende wordt opgemerkt:

de commissie heeft waardering uitgesproken voor het voorliggend bouwplan, waarbij alle punten van het vorige advies zijn goed bewerkt. het plan past nu meer vanzelfsprekend als hoofdpunt op het plein in het midden van Groesbeek. Alle gevels van het plan zijn met zorg afgestemd op het hoogwaardige concept.

ten aanzien van de verdere uitwerking wordt alsnog aandacht voor het volgende:

- Het plein aan de rechterhelft van het plangebied loopt omhoog. Dit vraagt nog enige aandacht bij de overgang van de commerciële ruimtes, en de verhoging van de balkons. Specifiek wordt aandacht gevraagd bij de overgang tussen hoofd- en bijvolume (met doorgetrokken muurtje).
- De hoofdentree van het appartementencomplex is nog niet definitief uitgewerkt. Vraagtekens worden gezet bij het verticale gebaar boven een wat meer horizontale gevelopening op begane grond. Geadviseerd wordt het metselwerk door te trekken boven alle gevelopeningen in de begane grond. Hiermee is er meer sprake van samenhang en het concept 'metselwerk met gaten'.

conclusie: graag zien wij een definitief bouwplan met belangstelling tegemoet.

