

Bestemmingsplan

Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3

Gemeente Groesbeek



Bestemmingsplan

Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3

Gemeente Groesbeek

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlage

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

juli 2010

Vastgesteld

1 juli 2010

Projectgegevens:

TOE03-SPW00001-01B

REG03-SPW00001-01B

SVB01-SPW00001-01A

TEK03-SPW00001-01B

Identificatienummer:

NL.IMR0.0241.BPStekkenbwest09-D001

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	1
1.4	Inhoud van de toelichting	2
2	Beleidskader	3
2.1	Samenvatting beleidskader	3
2.2	Nationaal beleidskader	3
2.3	Provinciaal en regionaal beleidskader	3
2.4	Gemeentelijk beleid	5
3	Bestaande situatie	11
3.1	Ruimtelijke structuur	11
3.2	Functionele structuur	13
3.3	Ontsluiting en parkeren	13
4	Planbeschrijving	15
4.1	Stedenbouwkundig plan Stekkenberg-West	15
4.2	De Hoven (fase 1 en 2)	17
4.3	Het Hart (fase 3)	19
4.4	Beeldkwaliteit	21
4.5	Woningbouwprogramma	22
4.6	Parkeerbalans	22
5	Planologische aspecten	23
5.1	Milieu	23
5.2	Flora en fauna	30
5.3	Cultuurhistorie en archeologie	33
5.4	Waterparagraaf	34
5.5	Kabels en leidingen	36
6	Financiële haalbaarheid	37
7	De bestemmingen	39
7.1	Het juridische plan	39
7.2	Beschrijving van de bestemmingen	39
8	Procedures	41
8.1	Inspraak	41
8.2	Vooroverleg	41
8.3	Vaststelling	41
9	Bronnen	43
9.1	Boeken en rapporten	43
9.2	Websites	43

Separate bijlagen:

- Milieukundig, indicatief bodemonderzoek, Heijmans Infra Techniek, juli 2009
- Inventariserend veldonderzoek Stekkenberg-West, Groesbeek, BAAC (rapport V-09.0112), mei 2009
- Verkeerscirculatie Stekkenberg-West, Goudappel Coffeng, oktober 2009
- Geluidbelasting wegverkeer en industrielawaai op bestemmingsplan Stekkenberg-West te Groesbeek, Adviesburo van de Boom, november 2009
- Flora en faunaonderzoek in Stekkenberg-West te Groesbeek, Faunaconsult, september 2009
- Afwijzing aanvraag ontheffing Flora- en faunawet, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Dienst Regelingen), maart 2010



Ligging plangebied in Groesbeek (Bron: maps.google.com)



Begrenzing plangebied (Bron: SAB Arnhem)

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Oosterpoort Wooncombinatie is voornemens om een gedeelte van de bestaande woonwijk Stekkenberg (Stekkenberg-West) in Groesbeek, te herontwikkelen. De bestaande bebouwing wordt grotendeels gesloopt. Herontwikkeling van de locatie is noodzakelijk omdat de huidige woningen niet meer voldoen aan de hedendaagse eisen ten aanzien van kwaliteit en duurzaamheid. Vervanging geniet hierbij de voorkeur boven renovatie. Nieuwbouw stelt Oosterpoort Wooncombinatie bovendien in staat om beter in te spelen op de behoefte aan woningen, die geschikt zijn voor ouderen, starters en gezinnen. Daarnaast zal nieuwbouw de buurt een beter aanzien geven, onder andere door de variatie in woningtypologieën.

Aangezien de beoogde herontwikkeling niet mogelijk is binnen het geldende bestemmingsplan, heeft de gemeente Groesbeek aangegeven planologische medewerking te willen verlenen door middel van een herziening van het vigerend bestemmingsplan.

Voorliggend bestemmingsplan betreft de fasen 1, 2 en 3 van de herontwikkeling.

De overige fasen worden later door middel van een ander bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied betreft het noordelijk deel van de buurt Stekkenberg-West. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Florastraat en de achtertuinen van de woningen aan de Stekkenberg. De Faunastraat vormt de zuidelijke grens. Aan de westzijde grenst het gebied aan bos. De Maldensebaan vormt de noordelijke begrenzing van het gebied.

Het plangebied is ruim 1 ha groot.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

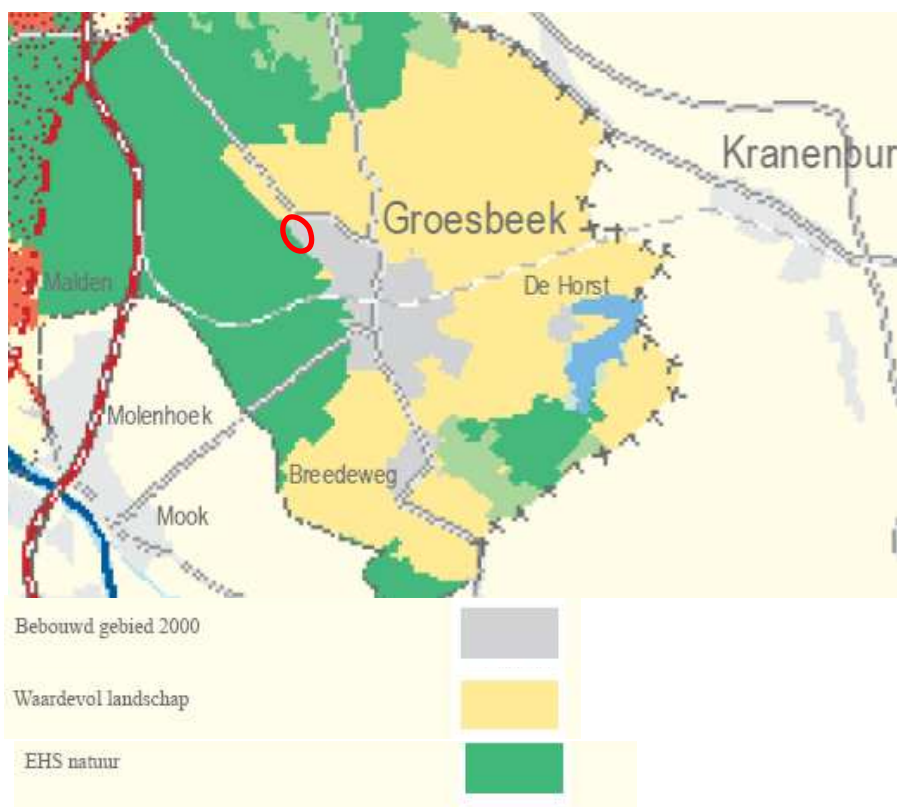
Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingplan 'Stekkenberg/Schrouwenberg'. Dit bestemmingsplan is op 19 oktober 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Groesbeek en op 3 april 2007 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland.

Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemmingen 'Woondoel-einden', 'Openbaar groen', 'Verkeersdoeleinden' en 'Garageboxen'.

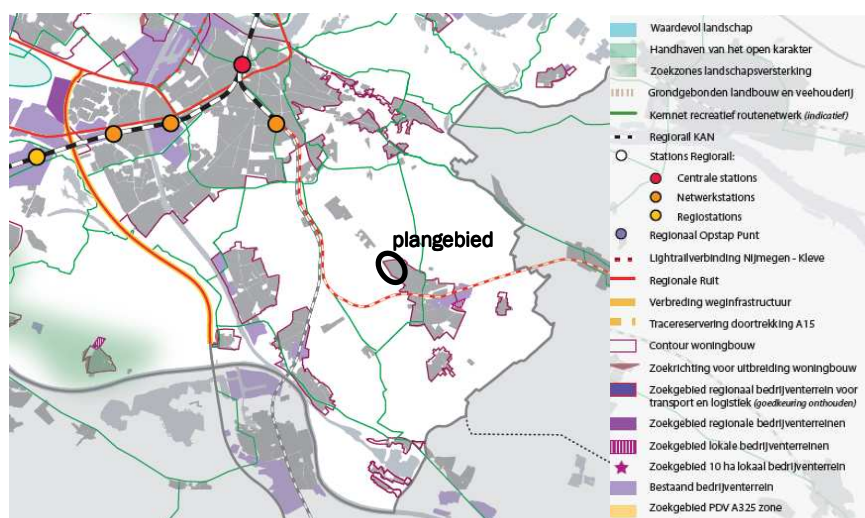
De beoogde ontwikkeling past echter niet binnen het vigerend bestemmingsplan, omdat de stedenbouwkundige opzet van de buurt verandert en dus ook de bestemmingen en de begrenzing hiervan.

1.4 Inhoud van de toelichting

In de navolgende hoofdstukken wordt een beschrijving gegeven van de inhoud van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 2 gaat kort in op het beleid en hoofdstuk 3 beschrijft bestaande situatie. De planbeschrijving komt aan bod in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden de planologische aspecten behandeld en het financieel-economische deel in hoofdstuk 6. De bestemmingen komen aan bod in hoofdstuk 7. Tot slot worden in hoofdstuk 8 de (te) doorlopen procedures beschreven.



Uitsnede Streekplankaart 1: Ruimtelijke Structuur (Bron: Provincie Gelderland 2005)



Uitsnede Beleidskaart SRAN Stadsplan, Regionaal Plan (Bron: SRAN 2006)

2 Beleidskader

2.1 Samenvatting beleidskader

Het plan betreft de herstructurering van een bestaande woonwijk binnen het stedelijke gebied en speelt in op de behoefte aan woningen, die geschikt zijn voor ouderen, starters en gezinnen. Hiermee sluit het plan aan bij het bundelingprincipe uit de Nota Ruimte en de visie uit het Streekplan Gelderland.

Voor Stekkenberg bestaan geen reële mogelijkheden dit woongebied uit te breiden. De voornaamste inbreidingsmogelijkheden moeten vooral worden gezocht in de herstructurering van de locatie. Dit sluit aan bij de visie uit het beleidsstuk 'Visie op wonen en werken'.

Het plan past echter niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Stekkenberg/Schrouwenberg'. Daarom is voorliggende herziening van het bestemmingsplan opgesteld.

Uit de overige beleidsdocumenten blijkt dat ontwikkeling van het gebied mogelijk is, mits de bestaande waarden worden gerespecteerd (archeologie en welstand).

2.2 Nationaal beleidskader

De Nota Ruimte, die op 17 mei 2005 door de Tweede Kamer is goedgekeurd, is op 27 februari 2006 formeel in werking getreden. Hierin zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen en benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden.

Het plan betreft de herontwikkeling van bestaande bebouwing binnen het stedelijke gebied en dus gaat uit van het bundelingprincipe zoals beschreven is in de Nota Ruimte.

2.3 Provinciaal en regionaal beleidskader

2.3.1 Streekplan Gelderland

Het Streekplan 'Gelderland 2005' (vastgesteld d.d. 29 juni 2005) kiest voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit in Gelderland. Dat gebeurt door op provinciaal niveau te sturen op kenmerken en waarden die van provinciaal belang worden geacht: natuur en water ('groenblauw raamwerk'), maar ook de ruimtelijke ontwikkelingen in het 'rode raamwerk' van stedelijke functies en infrastructuur.

De rest van de provincie, het ‘multifunctioneel gebied’, wordt meer dan in het verleden het domein van de gemeenten. Zij werken daartoe samen in regionaal verband. De bemoeienis van de provincie met dit multifunctioneel gebied is beperkt.

De vitaliteit van de kernen in het landelijk gebied staat ook onder druk door ‘ontgroening’. Verhoudingsgewijs veel jongeren vestigen zich elders. In combinatie met schaalvergrotingstendensen in voorzieningen tast dit de leefbaarheid aan. De betekenis van de vrijetijdseconomie neemt toe. Er is behoefte aan nieuwe economische dragers. De omgevingskwaliteit is van grote betekenis als toeristisch-recreatief product. De ‘groene’ en cultuurhistorische rijkdom van Gelderland biedt aanknopingspunten voor verdere ontplooiing van het toeristische en recreatieve profiel. Door het ruimtelijk beleid voor stad en land op regionale schaal af te stemmen, moeten regio’s meer als complete woon-, recreatie- en werkmilieus gaan functioneren.

Het Gelders kwalitatief woonbeleid richt zich zowel op bestaand bebouwd gebied (herstructurering, transformatie) als op nieuw stedelijk gebied (uitbreiding). Het aanbod aan woningen en woonmilieus moet beter aansluiten bij de voorkeuren van bewoners. Om deze reden bevordert de provincie vooral de realisatie van woningen voor ouderen en starters en van de woonmilieus centrumstedelijk en landelijk wonen.

Voorts wil de provincie een versnelling bevorderen van herstructurering en transformatie van bestaand bebouwd gebied, het aanpakken van de stagnerende (nieuwbouw)productie, het vergroten van het aanbod aan levensloopbestendige woningen en wijken en het versterken van verscheidenheid en identiteit.

Het plan betreft de herstructurering van bestaand bebouwd gebied en speelt in op de behoefte aan woningen, die geschikt zijn voor ouderen, starters en gezinnen. Zodoende komt het plan overeen met de visie uit het Streekplan Gelderland.

2.3.2 Stadsregio Arnhem Nijmegen Regionaal Plan 2005-2020 (2006)

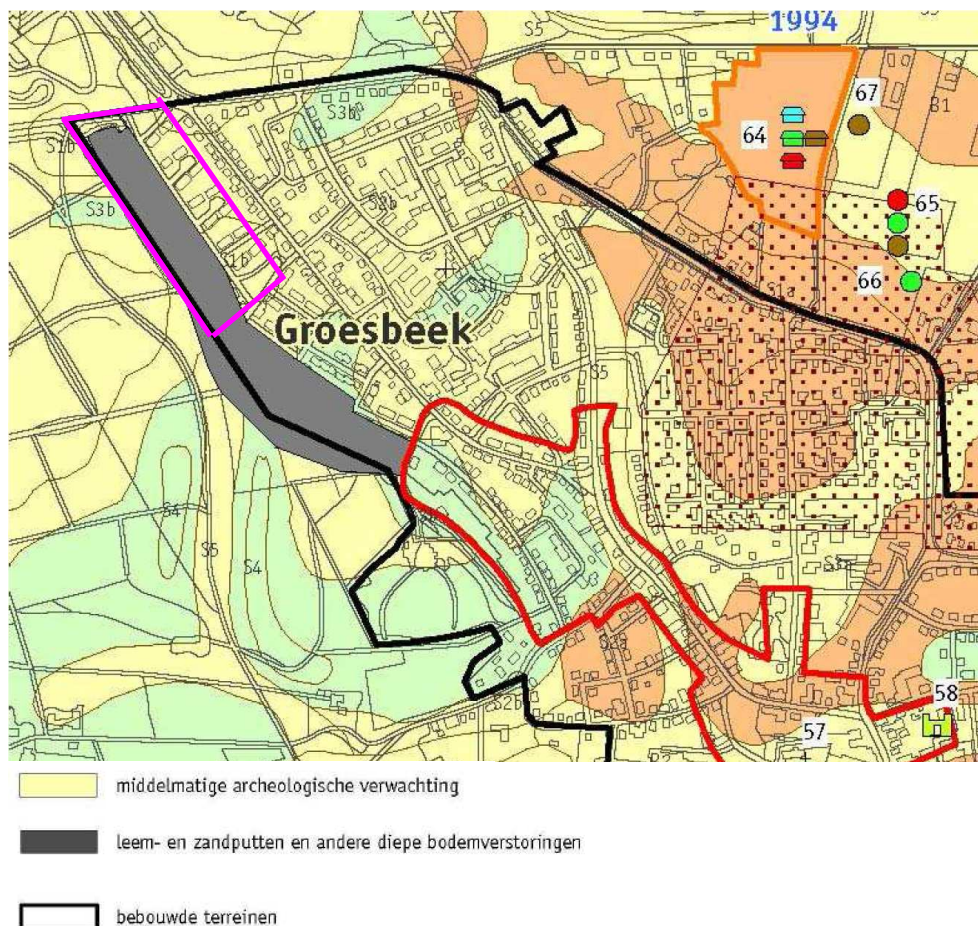
In de Regionaal Plan worden de gemeenschappelijke beleidsambities vastgelegd voor de ontwikkeling van de regio Arnhem Nijmegen. Het heeft de status van ‘Regionaal structuurplan’. Het bevat geen juridisch bindende uitspraken in de vorm van ‘concrete beleidsbeslissingen’. Het plan is een richtinggevend kader voor beleid en uitvoering van het regionaal beleid van de stadsregio op gebied van ruimte, mobiliteit, economie en wonen. Het werken aan een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio staat centraal. Om dit te bereiken zet het plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in de stad en land boven nieuw ruimtebeslag voor wonen en werken. Herstructurering en herontwikkeling van het bestaande is het devies. De hoofddoelstelling kan naar vier ontwikkelingsthema’s worden onderscheiden: economie, mobiliteit, landschap en wonen.

Het plan betreft de herstructurering van bestaand bebouwd gebied en komt overeen met de visie uit het Streekplan Gelderland.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Archeologische beleidsadvieskaart

Archeologisch Adviesbureau RAAP heeft in 2004 een archeologische beleidsadvieskaart vervaardigd voor de gemeente. Met de herziening van de Monumentenwet 1988 wordt het streven naar het behoud en beheer van het archeologisch erfgoed een formeel uitgangspunt voor beleid. Het is wettelijk verplicht om in ruimtelijke besluitvormingsprocessen het archeologisch belang af te wegen tegen de andere belangen. De archeologische beleidsadvieskaart geeft een vlakdekkend beeld van de verschillende archeologische verwachtingen in de gemeente Groesbeek. Voor de archeologische beleidsadvieskaart is tijdens een bureauonderzoek een inventarisatie uitgevoerd van bekende archeologische vindplaatsen en landschappelijke gegevens. De samenhang tussen het landschap (bodem, morfologie en waterhuishouding) en archeologische vindplaatsen is met name gebaseerd op de voorkeur voor vestigingslocaties (in een bepaalde periode) binnen bepaalde landschapstypen. Door landschappelijke eenheden vervolgens te vertalen naar zones met een hoge, middelmatige en lage archeologische verwachting (met een hieraan gekoppeld, specifiek advies) is een archeologische beleidsadvieskaart vervaardigd.



Fragment archeologische beleidsadvieskaart (Bron: Bestemmingsplan Stekkenberg/Schrouwenberg)

Binnen het plangebied zijn twee archeologische typen van toepassing: 'middelmatige archeologische verwachting' en 'leen- en zandputten en andere diepe bodemverstoringen'.

Het beleidsadvies voor 'middelmatige archeologische verwachting' is het streven naar behoud in huidige staat (streven naar extensieve vormen van grondgebruik). Bodemingenrepen dieper dan de huidige bouwvoor dient vermeden te worden. Bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening dient vroegtijdig archeologisch veldonderzoek (inventariserend archeologisch onderzoek) plaats te vinden en dient gestreefd te worden naar inpassing van terreinen met een archeologische status.

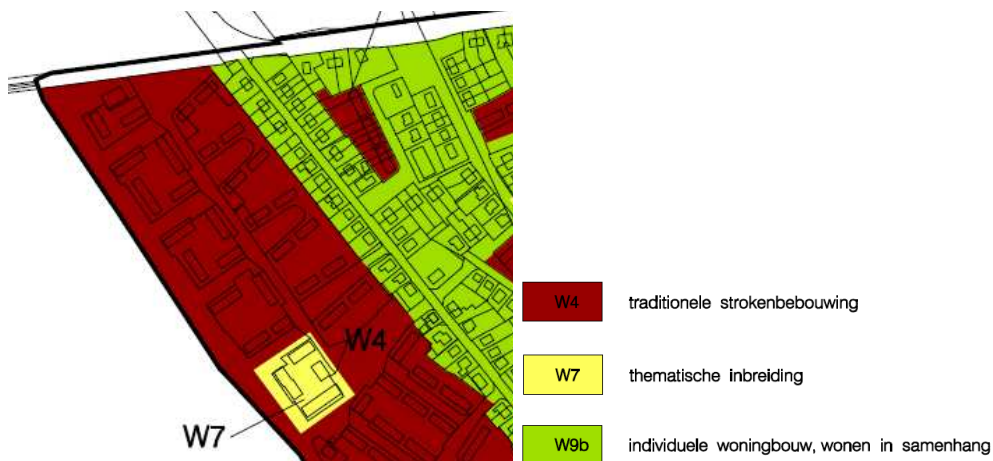
Voor 'leen- en zandputten en andere diepe bodemverstoringen' geldt geen archeologische verwachting. Behoud in huidige staat is niet vereist.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het aspect 'archeologie' en het uitgevoerde archeologisch onderzoek.

2.4.2 Welstandsnota

In het bestemmingsplan worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan vormt de juridische basis voor de ontwikkeling van Stekkenberg-West. De architectonische verscheidenheid wordt gewaarborgd door middel van de welstandsnota en beeldkwaliteitplannen.

Voor de ontwikkeling van Stekkenberg-West is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het bouwplan zal op het gebied van architectuur hieraan worden getoetst.



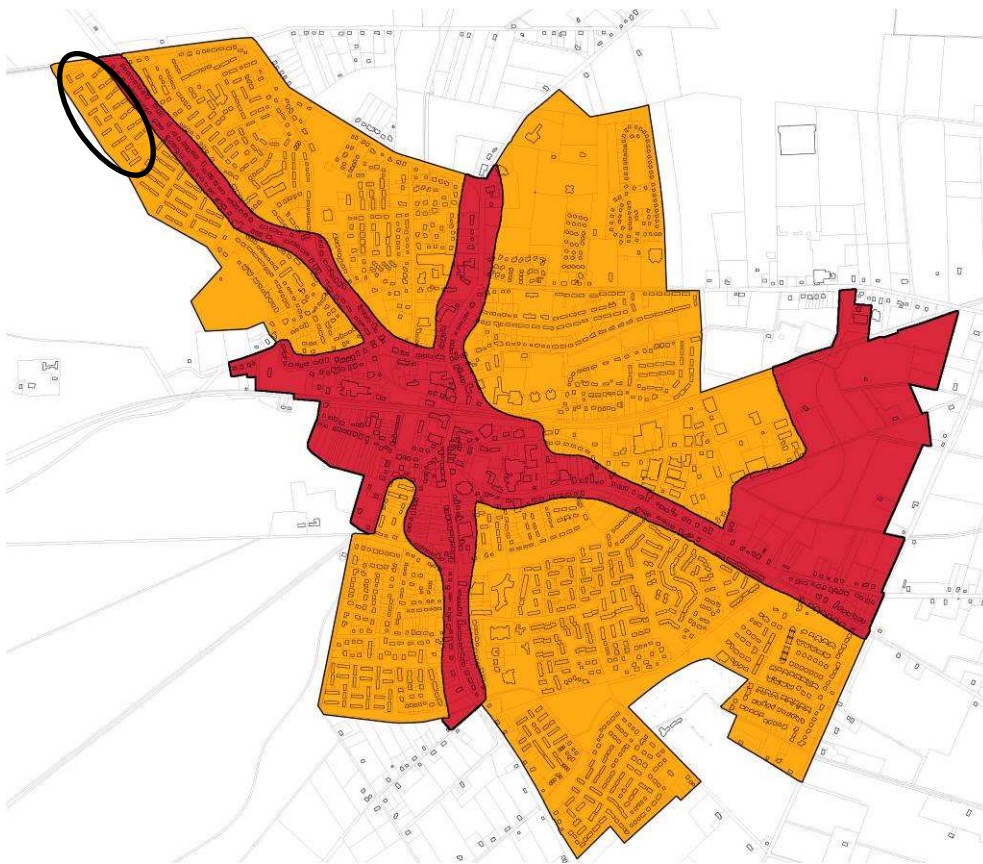
Welstandsnota Gemeente Groesbeek, kaart bebouwingstypen (Bron: Croonen Adviseurs)

In de welstandsnota die voor de gemeente Groesbeek is opgesteld, zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische kenmerken opgenomen. De welstandsnota is 24 november 2005 gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad en op 4 januari 2006 inwerking getreden. Voor de verschillende kernen en het buitengebied zijn de welstandsaspecten in afzonderlijke gebiedsuitwerkingen beschreven. Naast een globale beschrijving is een kaart met bebouwingstypen opgenomen. In de totale kern Groesbeek zijn 23 verschillende bebouwingstypen onderscheiden.

De huidige karakteristiek en architectuur van de bebouwing vormt hierbij het uitgangspunt. Elk bouwplan moet voldoen aan de eisen die gelden voor het bebouwingstype waarbinnen het bouwwerk valt. Elk bebouwingstype kent zijn eigen welstandscriteria. Deze criteria zijn niet voor alle bebouwingstypen even streng. Op deze wijze wordt niet alleen een toetsingskader voor bouwplannen gegeven, maar wordt ook de architectonische verscheidenheid binnen de kern Groesbeek en de afzonderlijke wijken gewaarborgd.

Tot slot is voor Groesbeek als geheel een waardebeoordeling gedaan vanuit stedenbouwkundig, cultuurhistorisch en architectonisch oogpunt.

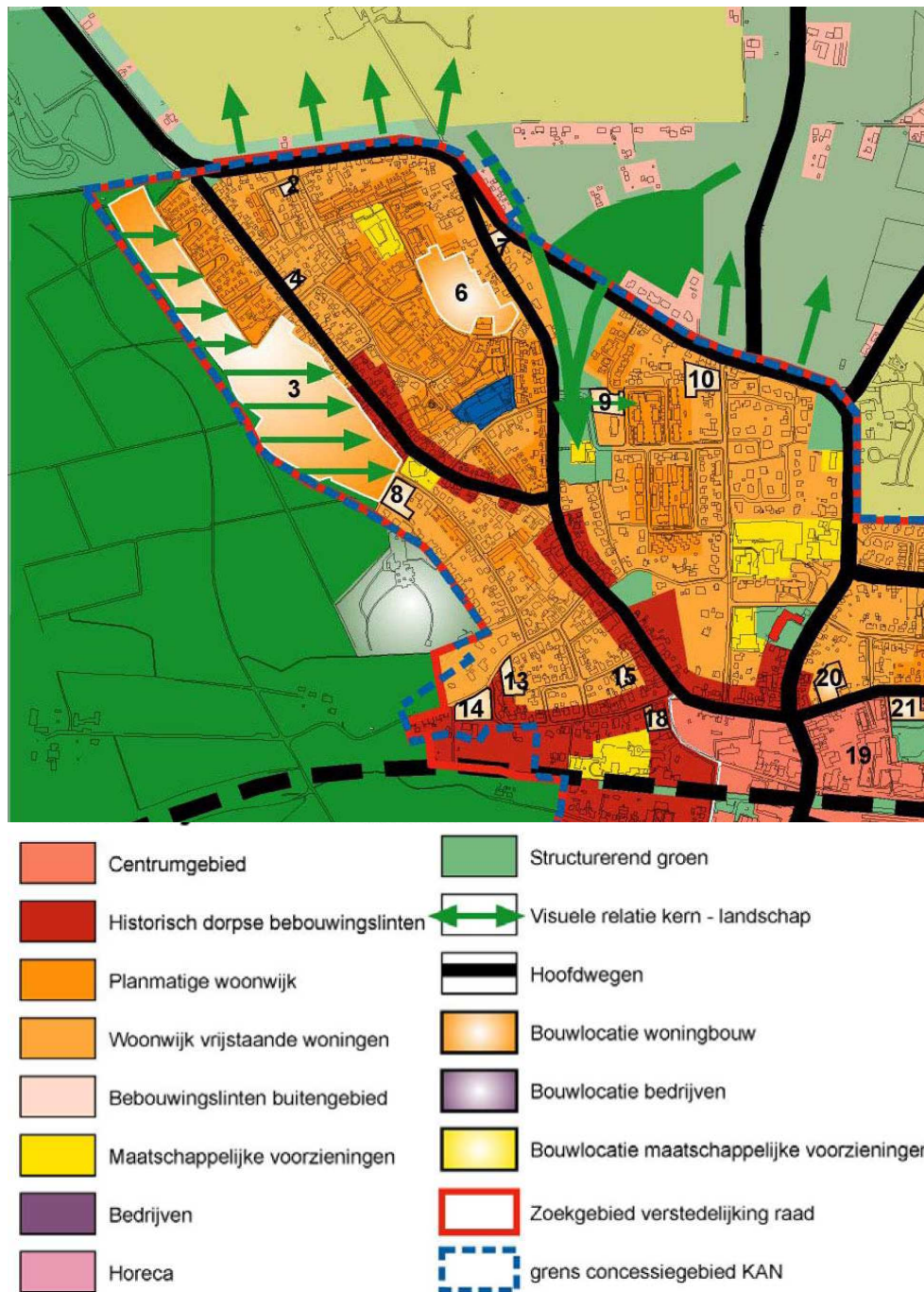
Het bebouwingslint Burg. Ottenhoffstraat–Stekkenberg wordt daarin zeer waardevol geacht. Dit heeft ertoe geresulteerd dat deze wegen onder een hoog welstandsniveau vallen. De rest van het plangebied valt onder een regulier welstandsniveau.



Welstandsnota Gemeente Groesbeek
Uitwerking 'Kom Groesbeek'
Welstandsniveaus



Welstandsnota Gemeente Groesbeek (Bron: Croonen Adviseurs)



Uitsnede plankaart Ruimtelijk streefbeeld, Visie op wonen en werken, gemeente Groesbeek
(Bron: gemeente Groesbeek)

2.4.3 Visie op wonen en werken

Voor de gehele gemeente Groesbeek is in 2004 een ruimtelijke visie opgesteld: de Visie op wonen en werken. Hierin is onder andere gezocht naar geschikte bebouwingsmogelijkheden binnen de kom. Uitgangspunt is het kunnen blijven voorzien in een passend woningaanbod, afgestemd op de vraag. Hiertoe wordt per kern de huidige situatie bekeken en volgt een korte studie naar zoekgebieden (binnen contouren) in en rond de kern. Dit resulteert in een ruimtelijk streefbeeld per kern. Inbreiding heeft hierbij de voorkeur boven uitbreiding.

Voor Stekkenberg bestaan geen reële mogelijkheden dit woongebied uit te breiden. De voornaamste inbreidingsmogelijkheden moeten vooral worden gezocht de herstructurering van de locatie, waarbij het eenzijdige en verouderde woningaanbod wordt aangepakt.

Het herstructureringsproject Stekkenberg-West (gebied nummer 3 in de afbeelding) is een belangrijk onderdeel van de visie.

2.4.4 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingplan 'Stekkenberg/Schrouwenberg'. In paragraaf 1.3 'Vigerend bestemmingsplan' is hier nader op ingegaan.



Luchtfoto vogelvlucht plangebied (Bron: SAB Arnhem)



Luchtfoto met straatnamen (Bron: Google maps)

3 Bestaande situatie

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Ruimtelijke structuur Groesbeek

De kern Groesbeek is een samenstelling van een aantal oorspronkelijke nederzettingen die door verdichting en uitbreiding langs wegen tot één dorp uitgroeiden. De tussen de oorspronkelijke nederzettingen en lintbebouwing gelegen open ruimten zijn, met name na de Tweede Wereldoorlog, door planmatig ontwikkelde buurten opgevuld tot een compacte kern.

Door de aaneenschakeling van verschillende kleine nederzettingen door historische, organische groei en recente, planmatige uitbreidingen en verdichtingen, bestaan vele woonbuurten van Groesbeek uit een mengeling van oudere en nieuwere bebouwing. De oudere bebouwing staat aan lange, doorgaande, oude routes en de meer recente bebouwing staat aan kortere, ontworpen staatjes achter de oude routes.

De centrale as tussen kerk en kasteel, de kerk aan de Kerkstraat en het voormalig klooster aan de Stationsweg, waar Groesbeek is ontstaan, is ruimtelijk nog steeds herkenbaar in het parkachtige landschap van een dalvormig terrein tussen terugwijkende hellingbossen en de voornamelijk kleinschalige bebouwing westelijk van het centrum. Deze centrale as wordt in noord-zuidrichting gekruist door een voorzieningenas.

Het woongebied ten noorden van de centrale as, waar het voorliggend plangebied onderdeel van uitmaakt, ondervindt een duidelijke geleding door de reliëfrijke reservering tussen de wijken Stekkenberg – Schrouwenberg en Zevenheuvelenweg. Ook het landelijke karakter van de Molenweg maakt het glooiende landschap tot in het dorpshart er-vaarbaar.



Bosstrook Vierbeshof



Groenstrook Florastraat Faunastraat

3.1.2 Ruimtelijke structuur plangebied

De ligging van Stekkenberg-West is uniek te noemen. De woonwijk is gelegen in de meest noordwestelijke hoek van Groesbeek. De gehele westelijke rand van het langgestrekte gebied wordt begrensd door bos. In het gebied zelf is een groot hoogteverschil aanwezig: de noordzijde ligt ongeveer 20 m hoger dan de zuidzijde. In het terrein is ongeveer halverwege een vlakker gedeelte aanwezig. Hier ligt een groengebiedje en één van de entrees tot de wijk vanuit de weg Stekkenberg.

Stekkenberg-West is in de huidige situatie opgebouwd uit een aantal open en halfopen bouwblokken. Deze bouwblokken liggen in de richting van de helling en verspringen onderling. Er is vanuit de wijk hierdoor weinig relatie met de bosrand. Ter hoogte van het centrale groengebied verdraait de verkavelingsrichting.

Ten westen van de Stekkenberg zijn in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw uitsluitend rijwoningen gebouwd, allemaal in het huursegment, waarvan een aantal inmiddels is verkocht. Een aantal woningen aan de zuidzijde bestaat uit één bouwlaag met kap, de rest van de wijk bestaat uit twee lagen met kap.

Een aantal woningen aan de noordzijde, waarvan de verkavelingsrichting wel haaks op de helling ligt en die gesitueerd zijn rondom groene scheggen, wordt gehandhaafd (de zogenaamde WD-woningen). De overige woningen worden gesloopt.

Aan de rand van het plangebied, aan de historische weg Stekkenberg, staat oudere bebouwing, die overwegend vrijstaand en individueel vormgegeven is.



Huidige bebouwingsstructuur (Bron: SAB Arnhem)



Groenstroken

3.2 Functionele structuur

Stekkenberg-West heeft uitsluitend een woonfunctie. De buurt wordt in het oosten en zuiden begrensd door woningbouw, in het noorden en westen door bosgebied. Ten noorden van het plangebied ligt een motorcrossterrein in de bossen.

3.3 Ontsluiting en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten via de Stekkenberg. Via de Nijmeegsebaan staat de wijk in directe verbinding met Nijmegen en verder.

Vanaf de Stekkenberg zijn er enkele entrees de wijk in. De woonstraten eindigen in het oosten in hofjes.

De woonstraten bestaan uit een rijbaan met aan weerszijden een trottoir.

Er wordt geparkeerd in lange stroken met haaks op de weg gelegen parkeerplaatsen.



Stedenbouwkundig plan fase 1 t/m 3. Het noordelijke deel is fase 1 en 2 (De Hoven), het zuidelijke deel is fase 3 (het Hart) (Bron: SAB Arnhem, december 2009)



Vier deelgebieden voor beeldkwaliteit (Bron SAB Arnhem)

4 Planbeschrijving

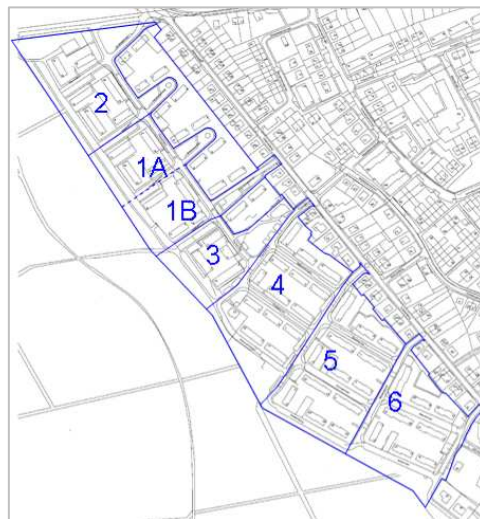
Het stedenbouwkundig plan is opgesteld door SAB en is inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad van Groesbeek. Er is ook een beeldkwaliteitplan gemaakt. Dit plan is tevens vastgesteld door de gemeenteraad van Groesbeek.

4.1 Stedenbouwkundig plan Stekkenberg-West

Het plan voor Stekkenberg-West is opgedeeld in twee delen: voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het noordelijke deel van het gebied: fase 1 t/m 3, waar nieuwbouw van 98 woningen is voorzien.

Het totale plan Stekkenberg-West (fase 1 t/m 6) voorziet in de sloop van 239 woningen en nieuwbouw van 248 woningen.

Uitgangspunten van het stedenbouwkundig ontwerp zijn het respecteren en gebruiken van bestaande structuren, een gedifferentieerd woningaanbod, gebruik maken van de bijzondere ligging op de helling, bebouwing met de hoogtelijnen mee, een heldere hoofdstructuur, versterking van de relatie met de bosrand en parkeren nabij de woningen.



Indeling in fases (Bron: SAB Arnhem)

In het gehele plan voor Stekkenberg-West is de tweedeling aan weerszijden van het centrale groengebied gehandhaafd en versterkt.

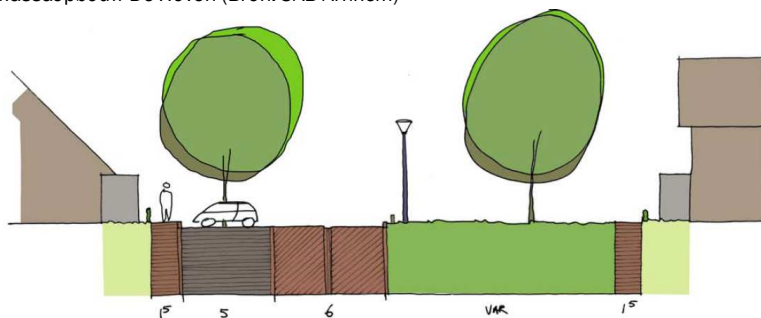
Het groengebied is vergroot door hier een appartementengebouw te realiseren met parkeren half onder het maaiveld (fase 3). Doorgaand autoverkeer door het groene middengebied is niet mogelijk. Het groengebied wordt hierdoor het groene hart van het plan.

Ten noorden van het groengebied ligt een buurt waarin woningen zijn gesitueerd in het verlengde van de te handhaven WD-woningen. De groene scheggen worden verlengd en verzorgen voor de woningen er omheen een relatie met het bos. De nieuwe woningen zijn zelf gesitueerd rondom drie kleine intern gelegen hoven.

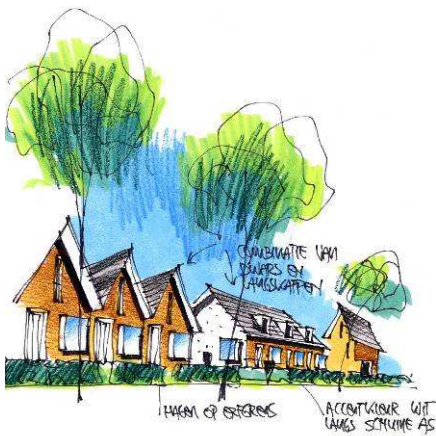
Deze hoven worden doorsneden door een langzaam verkeerroute richting het appartementengebouw die fungeert als zichtlijn door het gehele noordelijke deelgebied. In de middelste hof is een tweede kleinschalig appartementengebouw gepland.



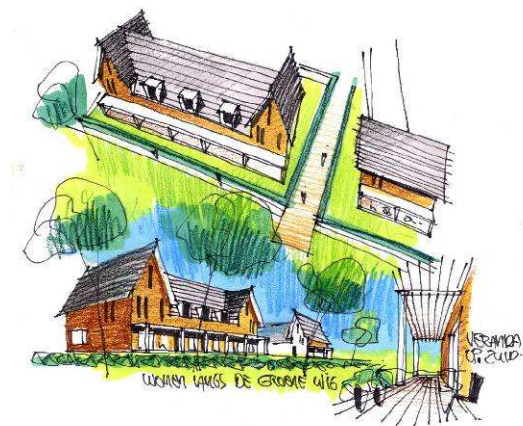
Massaopbouw De Hoven (Bron: SAB Arnhem)



Principe doorsneden openbare ruimte groene scheg (Bron: SAB Arnhem)



Groene wiggen, noordzijde (Bron: MIX architectuur)



Groene wiggen, zuidzijde (Bron: MIX architectuur)



Schuine as (Bron: MIX architectuur)



Appartementen (Bron: MIX architectuur)

4.2 De Hoven (fase 1 en 2)

‘De Hoven’ vormen het noordelijke deelgebied. De woningen, geclusterd rondom hoven, sluiten aan bij de bestaande woningen, maar hebben toch een eigen karakter. In fase 1 en 2 wordt voorzien in 72 woningen, waarvan 21 appartementen, 6 vrije kavels en 45 grondgebonden woningen.

4.2.1 Bebouwing en omgeving

Het stedenbouwkundig patroon sluit aan bij de bestaande WD woningen door de aanwezige groene scheggen door te trekken. De relatie tussen woningen en bos wordt zo versterkt. De nieuwe woningen hebben daarnaast een eigen patroon door de situering rondom hofjes en de doorsnijding van deze hofjes door een langzaam verkeersroute (de noordelijke as). Er wordt hoofdzakelijk in de rooilijn gebouwd.

De twee vrijstaande en drie rijwoningen in het noorden van het plangebied begrenzen de Vlierbeshof. Achter deze woningen ligt een gasontvangststation.

De woningen aan de scheggen zijn met de voorzijde hierop gericht, de woningen rondom de hofjes zijn wisselend georiënteerd. De gevels zijn gericht op de openbare ruimte en worden als voorgevel ontworpen.

De massaopbouw in De Hoven heeft een dorps, redelijk kleinschalig karakter. Er komen verschillende woningtypen voor die rondom de hoven zijn gecombineerd.

Verticaliteit levert contrasten op, met name rondom de langzaam verkeersas. Koppen grenzend aan de zichtas in het noordelijk deel begeleiden deze zichtas zoveel mogelijk in de gevel. Dit beeld van de zichtas wordt versterkt door de afstand van gevels tot de zichtas niet te groot te maken. Verdraaiingen in blokken worden met zorgvuldige hoekoplossingen op elkaar aangesloten. Het appartementengebouw voegt zich in deze karakteristiek.

4.2.2 Bebouwing

De bebouwing bestaat afwisselend uit één dan wel twee bouwlagen met een kap. De kappen zijn overwegend in de langsrichting gesitueerd.

Accenten in kaprichting en hoogte zijn te vinden op de koppen.

Bij doorgangen van de langzaam verkeersas worden hoogteaccenten toegepast. De dakhellingen zijn steil.

De gevels hebben een verticale opbouw. De openingen in de gevels hebben een maat en schaal die aansluit bij de specifieke situering aan de openbare ruimte.

De bebouwing sluit qua architectuur aan bij de woningen in de directe omgeving.

Het appartementengebouw kent een eigen massa en bouwstijl, die wel aansluit bij de stijl van de grondgebonden woningen.

4.2.3 Openbare ruimte

Erfafscheidingen worden collectief ontworpen en aangelegd.

Het profiel van de wegen is opgebouwd uit een traditionele rijbaan met trottoir. De parkeervakken worden duidelijk aangegeven, geclusterd aan één zijde van de groene scheggen of in binnenhoven.

4.2.4 Groen

Het plan gaat uit van gras met bomen in de scheggen, bomen in halfverharding of half-open verharding in de hoven. De bestaande bomen langs de bosrand en op de koppen van de bestaande scheggen worden gehandhaafd. In de scheggen en op de pleintjes is plaats voor kleinschalige speelplekken.

4.2.5 Ontsluiting en parkeren

De wijk wordt ontsloten via de Bosbesstraat en de Frambozenstraat. Deze wegen takken aan op de Stekkenberg, van waaruit de kern en Nijmegen bereikbaar zijn.

Er zijn zowel op eigen terrein als in het openbaar gebied parkeerplaatsen voorzien. In het openbaar gebied wordt dwars geparkeerd aan één zijde van iedere groene scheg en in binnenhoven. Het parkeren bij het appartementencomplex vindt plaats in een half verdiepte parkeerkelder.

In paragraaf 4.6 'Parkeerbalans' wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen toegelicht.



Massaopbouw appartementengebouw Het Hart (Bron: MIX architectuur, 2010)

4.3 Het Hart (fase 3)

Dit centrale groengebied met appartementengebouw vormt het hart van het plan. Hier is ook voorzien in één van de belangrijke entrees tot de wijk.

In fase 3 wordt voorzien in 26 appartementen.

4.3.1 Bebouwing en omgeving

Het appartementencomplex betreft een solitair gebouw aan de bosrand, in het centraal in het plan gelegen groene parkje. Het gebouw dient te passen in de groene omgeving, maar dient zich ook te onderscheiden van de omringende bebouwing die op enige afstand staat. Het gebouw heeft een alzijdige oriëntatie. De woningen zijn ofwel gericht op het bos ten westen, ofwel op het parkje ten oosten, waarbij woningen gelegen aan de zuid- en noordzijde tevens gericht zijn op de aanwezige openbare ruimte.

Het appartementengebouw van vier woonlagen, aflopend naar twee woonlagen, heeft een verdiepte parkeergarage. Het gebouw is opgebouwd uit twee delen met een tussengebied waarin verkeersruimte en stijgpunten zijn georganiseerd.

4.3.2 Openbare ruimte/groen

Het appartementengebouw staat solitair in het parkje, waarbij vooral gras en bomen worden toegepast. Plaatselijk kan het beheer variëren waardoor afwisseling in sfeer ontstaat. Het beeld is open. Aan de oostzijde worden bestaande bomen aan de Faunastraat gehandhaafd, dan wel verplant in het nieuwe parkje. De langzaam verkeersroute loopt langs het appartementengebouw door richting het bosgebied. Ook hier is ruimte voorzien voor spelen.

4.3.3 Ontsluiting en parkeren

Het appartementengebouw wordt ontsloten via de Bosbesstraat en de nieuwe noord-zuid lopende straat aan de westzijde van het plangebied. Vanaf hier is er een inrit naar de verdiepte parkeerkelder onder het appartementengebouw. Via de Frambozenlaan wordt aangetakt op de eenrichtingsweg (in noordelijke richting) de Stekkenberg. Het parkeren vindt plaats in een verdiepte parkeerkelder onder het appartementengebouw. Aan de Faunastraat wordt een aantal dwarsparkeerplaatsen aangelegd.

In paragraaf 4.6 'Parkeerbalans' wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen toegelicht.





Referentiebeelden beeldkwaliteit De Hoven: ritmiek, eenvoudig volume en verticaliteit, gaten in metselwerk (Bron: SAB Arnhem)



Referentiebeelden beeldkwaliteit De Hoven: situering aan groene scheggen, steile kappen en pleintjes, architectuur appartementengebouw sluit aan bij woningen (Bron: SAB Arnhem)



Referentiebeelden beeldkwaliteit De Hoven: kleinschalige speelplekken en groene scheggen (Bron: SAB Arnhem)



Referentiebeelden beeldkwaliteit Het Hart: situering aan bosrand, terrasvormige massaopbouw en centraal groengebied met speelgelegenheid (Bron: SAB Arnhem)

4.4 Beeldkwaliteit

4.4.1 Beeldkwaliteit De Hoven (fase 1 en 2)

De gevels van de woningen hebben een verticale opbouw met gevelopeningen in het metselwerk. Deze openingen hebben een maat en schaal die aansluit bij de specifieke situering aan de openbare ruimte.

De hoeken van de bouwstroken vormen accenten om de richting van de openbare ruimte te benadrukken.

Op- en aanbouwen dienen ondergeschikt te zijn aan de hoofdmassa en aan te sluiten bij de architectuur.

4.4.2 Beeldkwaliteit Het Hart (fase 3)

De gevelopbouw van het appartementengebouw is in hoofdzaak horizontaal gericht. De openingen in de gevel hebben plaatselijk een maat en schaal die aansluit bij de specifieke situering aan de openbare ruimte.

De opbouw van het hoofdtrappenhuis dient mee ontworpen te worden in het geheel.



Referentiebeelden Het Hart (Bron: MIX Architectuur)

4.5 Woningbouwprogramma

In fase 1 en 2 wordt voorzien in 72 woningen, waarvan 21 appartementen, 6 vrije kavels en 45 grondgebonden woningen. In fase 3 wordt voorzien in 26 appartementen. Tevens wordt voorzien in parkeerplaatsen voor deze woningen.

De invulling van het gebied met woningbouw sluit aan bij de bestaande situatie en sluit goed aan bij de omgeving.

4.6 Parkeerbalans

Voor de gemeente Groesbeek gelden de parkeernormen zoals die zijn gesteld in de publicaties van het CROW (Parkeerkencijfers woningen, ASVV 2004), als randvoorwaarden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de locatie in Groesbeek is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom' in een 'matig stedelijk' gebied.

De volgende normen zijn dan van toepassing:

<i>Woningcategorie</i>	<i>Weinig stedelijk</i>
Goedkoop	1,4-1,7 parkeerplaatsen per woning
Middel	1,7-1,9 parkeerplaatsen per woning
Duur	1,9-2,1 parkeerplaatsen per woning

Voor de parkeerbalans is gekeken naar de nieuwe bebouwing en de te handhaven woningen aan de Bosbesstraat, Veenbesstraat, Bramenstraat en Frambozenstraat.

Bij de berekening van de benodigde parkeerplaatsen is rekening gehouden met de volgende verdeling in parkeernormen:

<i>Woningcategorieën</i>	<i>Aangehouden parkeernorm</i>
Vrijstaande woningen	2 parkeerplaatsen per woning
Rijwoningen (eindwoning)	1,8 parkeerplaatsen per woning
Rijwoningen (tussenwoning)	1,5 parkeerplaatsen per woning
Appartementen	1,3 parkeerplaats per woning

Voor fase 1 en 2 zijn volgens de parkeernorm 192 parkeerplaatsen benodigd. In het stedenbouwkundig plan is voorzien in 60 parkeerplaatsen op eigen terrein (waarvan 34 op eigen kavel) en 137 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Totaal zijn er dus 197 parkeerplaatsen voorzien in het stedenbouwkundig plan voor fase 1 en 2.

Voor fase 3, het appartementengebouw in het Hart, zijn volgens de parkeernorm 34 parkeerplaatsen benodigd. In het stedenbouwkundig plan is voorzien in circa 9 parkeerplaatsen in het openbaar gebied en 26 parkeerplaatsen onder het appartementengebouw. Totaal zijn er dus 35 parkeerplaatsen voorzien in het stedenbouwkundig plan voor fase 3.

Het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien in het stedenbouwkundig plan, voldoet aan het aantal benodigde parkeerplaatsen volgens de parkeernorm. Er is zelfs een overschot aan parkeerplaatsen.

5 Planologische aspecten

5.1 Milieu

5.1.1 Wegverkeerslawaaï

Door Adviesburo van der Boom is in november 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting wegverkeer en industrielawaai voor Stekkenberg-West.

Wegverkeer

De woningbouwlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de Nijmeegsebaan (N842) en de Nieuweweg (N842) op ten minste 145 m uit de as van de weg. De locatie bevindt zich tevens binnen de onderzoekszone van de Maldensebaan. Deze weg is verkeersluw. De overige wegen zijn erftoegangswegen met een lage verkeersintensiteit en een maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze wegen hebben geen onderzoekszone in de zin van de Wet Geluidhinder.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB, ten gevolge van de Nijmeegsebaan, wordt op de gevels van één woning in het noordelijk deel van het plan overschreden. Het betreft hier een woning met één woonlaag en een kap, zonder verblijfsruimten op de verdieping.

De geluidbelasting ten gevolge van de Nieuweweg ligt overal onder de 43 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee niet overschreden.

Omdat de oostgevel van de woning, waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, wordt uitgevoerd als dove gevel hoeft voor de woning geen hogere waarde te worden aangevraagd, mits de woning wordt uitgevoerd met één woonlaag en een kap, zonder verblijfsruimten op de verdieping.

Omdat deze woning wordt uitgevoerd met één woonlaag met kap zijn voor deze woning geen aanvullende voorzieningen nodig. Ook voor de overige woningen zijn geen aanvullende voorzieningen nodig.

Industrielawaai

Aan de noordzijde van het gebied ligt motorcrossterrein De Zeven Heuvelen. Dit terrein kent een 50 dB(A)-contour. In de nieuwe situatie liggen de nieuwe woningen buiten de 50 dB(A)-contour van het motorcrossterrein.

De nieuwbouw verandert dus niets aan de akoestische situatie. De nieuwe woningen ondervinden geen te hoge geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossterrein en het terrein wordt in haar geluidruimte niet aangetast door de bouw van de nieuwe woningen.

Cumulatie

De meest nabij gelegen woning ondervindt een geluidbelasting door wegverkeer van 52 dB (begane grond). De geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossterrein draagt op de meest nabij gelegen woningen 50 dB(A).

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 54 dB. De aftrek ex artikel 110-g Wgh voor verkeerslawaaï is hierbij niet toegepast.

5.1.2 Verkeerscirculatie

Goudappel Coffeng heeft in oktober 2009 een onderzoek gedaan naar de verkeerscirculatie in Stekkenberg-West. De effecten van het stedenbouwkundig plan op de verkeerscirculatie in het omringende gebied zijn inzichtelijk gemaakt.

Conclusie

Het iets grotere aantal woningen leidt niet tot een duidelijk hogere verkeersproductie. Het ontbreken van een doorkoppeling tussen het zuidelijke en noordelijke plandeel leidt wel tot een merkbare verschuiving van verkeer ten opzichte van de huidige situatie. De omvang van deze verschuiving is maximaal 450 auto's per dag, 50 auto's in het drukste spitsuur extra op de routes via Heidebloemstraat en de Boterbloemstraat samen. Dit extra verkeer kan op deze straten goed worden verwerkt.

Aanbevelingen

Er zijn twee oplossingsrichtingen om te bereiken dat de omringende straten net zo veilig blijven als in de huidige situatie:

- Het plan kan worden aangevuld met een verkeersdrempel in de Heidebloemstraat. Daarmee wordt de snelheid van het verkeer beperkt en bovendien wordt het verkeer zo gelijkmatig mogelijk over de verschillende straten verdeeld. Het is te overwegen deze drempel in eerste instantie niet aan te leggen en na realisatie van Stekkenberg-West te bezien of een maatregel op deze plaats nodig is, of dat wellicht op een andere locatie een probleem wordt ervaren.
- De andere benadering is aanpassen van het plan en een auto-doorkoppeling aan te brengen tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van Stekkenberg-West. Daarmee wordt bereikt dat het verkeer in veel mindere mate gebruik maakt van de omringende straten.

5.1.3 Bodem

Door Heijmans Infra Techniek is in juli 2009 voor het gehele gebied Stekkenberg-West een milieukundig, indicatief bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat de bovengrond van fase 3 Het Hart licht verontreinigd is met minerale olie. De overige onderzochte boven- en ondergrond zijn niet verontreinigd met de onderzochte parameters.

Op basis van het milieukundig onderzoek is geconcludeerd dat de bodem van twee andere deellocaties (C en F) licht verontreinigd is met minerale olie.

De sintelhoudende bovengrond ter plaatse van deellocatie A is licht verontreinigd met zink. De puin- en kolengruishoudende bovengrond ter plaatse van deellocatie E is licht verontreinigd met PAK.

De ondergrond ter plaatse van deellocatie I is plaatselijk licht verontreinigd met vluchtige aromaten.

De overige onderzochte deellocaties zijn niet verontreinigd met de onderzochte parameters.

Het asfalt ter plaatse van deellocaties A, B, C, D en E is niet leerhoudend.

De onderzoeksresultaten hoeven geen belemmering te vormen voor de voorgenomen herinrichting van de locatie. Nader bodemonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

5.1.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de 'Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' in werking getreden. Vanaf dat moment zijn in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Nieuw zijn het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden. In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

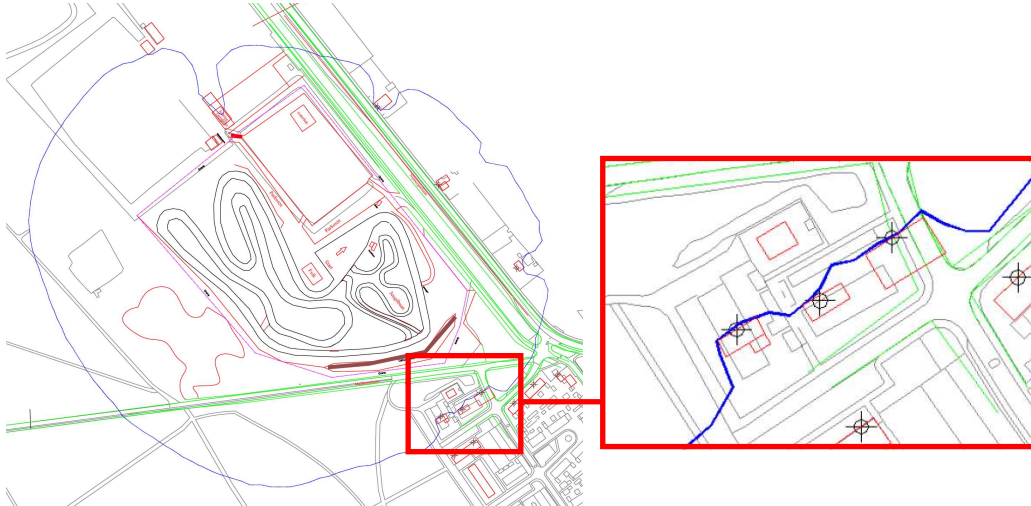
Het onderhavige plan (fase 1 t/m 3) voorziet in de realisatie van 98 woningen ter vervanging van de bestaande bebouwing. Hiermee wordt onder de aantallen gebleven zoals genoemd in de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen'. Zodanig is het plan als niet significant aan te merken voor de lokale luchtkwaliteit. De voorgestane ontwikkeling is daarmee niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer.

5.1.5 Hinderlijke bedrijvigheid

Motorcrossterrein

Ten noorden van het plangebied ligt een motorcrossterrein, welke geluidshinder veroorzaakt. Het bestemmingsplan voor dit terrein is inmiddels vastgesteld (17 december 2009). Het ontbreekt bij het oude bestemmingsplan, 'Buitengebied herziening 2005', namelijk aan een juridisch-planologische regeling voor de geluidcontour. Daarnaast wordt het met het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein e.o.' mogelijk gemaakt om een geluidwal op te richten om het geluid richting de wijk Stekkenberg af te scherpen.

De 50 dB(A) geluidcontour van het motorcrossterrein ligt deels over Stekkenberg-West. Uit onderstaande figuur is op te maken dat de toekomstige woningen buiten de geluidzone van het motorcrossterrein vallen. Vanuit het motorcrossterrein is er dus geen belemmering voor de realisatie van woningen in Stekkenberg-West.



50 dB (A) geluidcontour (blauw) met de toekomstige bebouwing (Bron: Royal Haskoning, 2009)

Overige bedrijvigheid

In het plangebied is het mogelijk een beroep aan huis uit te oefenen. Aan de Stekkenberg is dan ook een aantal bewoners dat een beroep aan huis hebben. Deze beroepen vormen geen hinder voor het plangebied.

5.1.6 Externe veiligheid

Door Royal Haskoning is in februari 2010 een paragraaf externe veiligheid opgesteld.

Het externe veiligheidsbeleid is een onderdeel van het integrale veiligheidsbeleid dat de totale breedte van de veiligheidsketen omvat en heeft betrekking op de preventieve aspecten van de veiligheidsketen. Het betreft alle soorten van veiligheid ten aanzien waarvan het openbaar bestuur verantwoordelijkheid draagt.

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen in inrichtingen, het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens.

De Minister van VROM heeft normen opgesteld, tot welke externe veiligheidsrisico's ten hoogste worden geaccepteerd. Het beleid is vastgelegd in diverse nota's waaronder het vierde milieubeleidsplan (NMP4). De uitgangspunten van het beleid kunnen als volgt worden samengevat. Burgers mogen ten aanzien van de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau (norm voor plaatsgebonden risico). De kans op een groot ongeval met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord (verantwoordingsplicht groepsrisico). Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de voorgenomen activiteit een belangrijke rol.

Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving betreffende externe veiligheid is in een aantal documenten vastgelegd. Hieronder zullen deze stukken kort behandeld worden.

Transport gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over (spoor)wegen en door buisleidingen zijn in opdracht van het ministerie een aantal circulaire's opgesteld. In de circulaire Rnvgs is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; zie onder *inrichtingen*). Daarbij gaat het onder meer om:

- de uitwerking van de normen voor het plaatsgebonden risico (voorheen: individueel risico) en de toepassing daarvan;
- de wijze waarop met een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet worden omgegaan;
- het betrekken van zelfredzaamheid en hulpverlening bij de afweging van het groepsrisico;
- de vaststelling van een lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

De circulaire's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geven de aan te houden risicoafstanden. Voor het bepalen van deze afstand spelen de druk en diameter van de leiding een grote rol. Momenteel is het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu bezig om deze circulaire's te herzien.

Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Het besluit heeft gevolgen voor ruimtelijke plannen. Gemeenten en provincies moeten in hun bestemmingsplannen rekening houden met de veiligheidsnormen uit het besluit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar 'plaatsgebonden risico' (PR) en 'groepsrisico' (GR). Op grond van het PR en GR kunnen gemeenten en provincies veiligheidsafstanden rond risicobedrijven bepalen. Wanneer bedrijven te dicht bij gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen) staan, zijn maatregelen nodig om aan de veiligheidsafstanden te voldoen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een activiteit bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval met die activiteit. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico (PR) is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10^{-6} /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn. Het is aan het lokale bevoegd gezag (de gemeente) om een invulling te geven aan het begrip 'gewichtige redenen'.

Hierbij kan worden gedacht aan het toestaan van een extensief gebruikt terrein, zoals een sportveld of het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans dat een (werkelijk) aanwezige groep van 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt weergegeven als een grafiek met het aantal personen op de horizontale as en de cumulatieve kans op overlijden op de verticale as. Het groepsrisico, dat wordt bepaald door het aantal personen binnen het invloedsgebied rondom een risicovolle inrichting of transportas, wordt gezien als een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit.

Voor het groepsrisico geldt geen norm maar, maar een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht moeten zowel kwalitatieve als kwantitatieve elementen worden beschouwd. Voor toetsing van de kwantitatieve elementen is een *oriëntatiewaarde* vastgelegd. Deze oriëntatiewaarde is een lijn in de hiervoor genoemde grafiek. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers.

Voor de transportmodaliteiten weg, spoor en water ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers.

Ten behoeve van de verantwoordingsplicht dient een bestuurlijke afweging plaats te vinden. Dit is wettelijke verankerd. Hierbij dient volgens artikel 13.3 van het Bevi ook de regionale brandweer betrokken te worden. Gebruikelijk is dat de regionale brandweer dit advies opstelt op basis van het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van overleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het Plangebied Stekkenberg-West

Transport van gevaarlijke stoffen over spoorwegen

De meest nabijgelegen spoorlijn, is de voormalige spoorlijn Nijmegen-Kleef ten zuiden van het plangebied. Deze is sinds 1991 niet meer in gebruik. Aan de westkant ligt de spoorlijn Nijmegen–Cuijk op 2 km afstand. Het plangebied ligt daarmee ruim buiten de toetsingsafstand van 200 m waarbinnen het groepsrisico dient te worden vastgesteld. Gezien deze afstand behoeft voor dit plangebied het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen verder geen aandacht.

Transport gevaarlijke stoffen over wegen

Het plangebied wordt aan de Noordzijde begrensd door de Maldensebaan. Dit betreft een gemeentelijke weg. Binnen een straal van 2 km omtrek rondom het plangebied bevinden zich geen wegvakken die opgenomen zijn in de Risicoatlas weg (AVIV, 2003) of in het ANKER-COEV onderzoek (RWS-AVV, 2005), dan wel wegen die zijn opgenomen in het voorstel Landelijk Basisnet Weg (Basisnet werkgroep weg, december 2008).

Vanwege het voorgaande wordt ervan uitgegaan dat in en in de nabijheid van het plangebied geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen behoeft dan ook verder geen aandacht.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich een ondergrondse buisleiding ten behoeve van het transport van gevaarlijke stoffen. Het betreft een aardgasleiding met een diameter van 6 inch en een druk van 40 bar. Rekeninghoudend met het (ontwerp) Besluit externe veiligheid buisleidingen van het ministerie van VROM, welke naar verwachting in 2010 in werking zal treden, is naar het plaatsgebonden- en groepsrisico van deze leiding gekeken. Uit recente berekeningen van de Gasunie¹ blijkt de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van deze leiding op 0 m te liggen. Dit betekent dat deze midden op de leiding ligt. Er bevinden zich dan ook geen kwetsbare objecten binnen deze PR 10^{-6} -contour. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor de omgeving, geldt een belemmerde zone van 4 m aan beide zijden vanaf het midden van de leiding.

Volgens de Gasunie¹ geldt voor deze leiding een 1% letaliteitscontour van 70 m. Deze afstand is van belang voor het groepsrisico. Binnen deze afstand aan weerszijden van de leiding dienen personen (wonen, werken, voorzieningen) te worden meegenomen in de groepsrisicoberekening. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk dat door herstructurering in het gebied tot aan de 1% letaliteitscontour 2 woningen minder worden herbouwd dan in de huidige situatie. Dit betekent dat het groepsrisico niet toeneemt. Bovendien vindt er ook geen overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico plaats. Volgens het (ontwerp) besluit externe veiligheid buisleidingen behoeft voor dit bestemmingsplan ten aanzien van buisleidingen dan ook geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

Inrichtingen

In de omgeving van het plangebied bevindt zich één inrichting waarop het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van toepassing is. Aan de Nieuweweg 5, ligt het lpg-tankstation Total Fina. De afstand tot de grens van het plangebied bedraagt ruim 500 m. Het plangebied ligt daarmee ruim buiten het invloedsgebied van 150 m waarbinnen het groepsrisico dient te worden vastgesteld.

De eerder genoemde ondergrondse aardgasleiding eindigt in een gasontvangstation. Voor dit gasontvangstation geldt volgens het Activiteitenbesluit een veiligheidsafstand van 15 m. Binnen deze afstand mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden.

In de directe omgeving van het plangebied Stekkenberg-West bevinden zich verder geen risicovolle inrichtingen. Er zijn geen invloedsgebieden aanwezig die geheel of gedeeltelijk over het plangebied vallen.

¹ Correspondentie Gasunie: Reactie op voorontwerp bestemmingsplan Motorcrossterrein e.o. (N-576-73), d.d. 19-05-09 met kenmerk TAJ0 09.B.2361.

Uitwerking externe veiligheidsambities gemeente Groesbeek

Het plangebied Stekkenberg-West heeft voornamelijk een woonfunctie. Slechts aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid is toegestaan in het plangebied. De woning moet daarbij in overwegende mate haar woonfunctie blijven behouden. Bedrijvigheid groter dan categorie 1 of 2 wordt uitgesloten. Daarmee zijn ook Bevi-bedrijven uitgesloten.

Op de plankaart is de bebouwingsafstand van 4 m aan weerszijden van de buisleiding opgenomen, hierbinnen mag geen enkele vorm van bebouwing plaatsvinden. Daarnaast is een veiligheidsafstand van 15 m rond het gasontvangststation ingetekend. Ook deze zone dient onbebouwd te blijven om de veiligheid voor het gastransport en de omwonenden te kunnen garanderen.

De Gasunie heeft aangegeven aan dat de toegangsweg naar het gasontvangststation minimaal 3 m dient te zijn. Dit is aangepast in voorliggend plan.

Explosieven

Uit het gemeentebreed verrichte vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in de bodem is voor de locatie aangegeven dat nader onderzoek niet nodig is, uitgezonderd een smalle strook direct grenzend aan de bosrand. Deze conclusie is getrokken op basis van bestudering van historische luchtfoto's uit 1944 en het gegeven dat de bodem van de bestaande woonwijk al tot op grote diepte geroerd is bij de aanleg van de wijk.

Het nader onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven zal gebeuren voorafgaand aan het bouwrijp maken van de grond voor de betreffende strook.

Advies brandweer

De regionale brandweer heeft een positief advies uitgebracht.

De twee bouwkvavels ten noorden van de Vlierbeshof zijn in het vastgestelde bestemmingsplan in noordelijke richting uitgebreid tot de bestaande kadastrale en bebouwingsgrens, omdat de gemeente geen meerwaarde ziet in een openbare bestemming en inrichting van deze reststrook tussen de bouwkvavels en de leidingenstrook. Door toetsing van de gemeente Groesbeek en de regionale brandweer is gebleken dat de uitbreiding van de kvavels in noordelijke richting niet leidt tot verslechtering van de externe veiligheid.

5.2 Flora en fauna**5.2.1 Flora en fauna onderzoek**

Door Faunaconsult is in september 2009 voor het gehele gebied Stekkenberg-West een flora en faunaonderzoek uitgevoerd.

Er zijn gewone dwergvleermuizen, twee ruige dwergvleermuizen en één laatvlieger waargenomen.

Effecten

Binnen enkele jaren wil men de bebouwing in het plangebied vervangen. Dit zal fasegewijs gebeuren. Tevens wordt een deel van de struiken, bomen en andere beplantingen in het plangebied verwijderd. Hiervoor worden kruidenvegetaties verwijderd, uiteindelijk worden er weer nieuwe hagen, struiken en bomen aangeplant.

Effecten op beschermde soorten

Het foerageergebied van enkele algemeen voorkomende beschermde vogels, amfibieën en zoogdieren zal (deels) verdwijnen. Holen en individuen van algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën worden mogelijk verstoord of vernietigd. Voor al deze soorten biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende andere foerageergebieden. Door de vegetatie en gebouwen buiten het broedseizoen (15 maart-15 juli) te verwijderen, wordt schade aan vogelnesten, eieren en vogels voorkomen.

Na aanplant van het nieuwe groen ontstaat er weer habitat voor algemene diersoorten in het plangebied.

Effecten op gewone dwergvleermuizen

De ruimte onder/achter de dakgoot van het hoekhuis op Florastraat 6 dient als verblijfplaats voor een kraamkolonie. De sloop van het gebouw leidt tot de vernietiging van deze vleermuizenverblijfplaats. De sloop van vier andere gebouwen zal leiden tot het vernietigen van dagrustplaatsen van solitaire gewone dwergvleermuizen.

Doordat er fasegewijs (over een periode van meerdere jaren) gesloopt gaat worden, blijven er tijdens het hele project geschikte (kolonie)verblijven in het plangebied aanwezig. Er zijn dus voldoende alternatieve verblijfplaatsen voor gewone dwergvleermuizen in het plangebied aanwezig.

Bij de nieuwbouw zal worden voorzien in 'vervangende woonruimte' voor vleermuizen. Door een zorgvuldige werkwijze wordt voorkomen dat er tijdens de sloop vleermuizen worden verwond of gedood. Het duurzame voortbestaan van de gewone dwergvleermuis wordt hierdoor gewaarborgd.

Consequenties

Beschermde dieren uit de categorie 'algemene soorten': vrijstelling

Voor het vernietigen van holten etc. en verstoren van beschermde zoogdieren en amfibieën van de categorie 'algemene soorten' voor ruimtelijke ingrepen, bestaat een vrijstelling op grond van 'AMvB artikel 75' van de Flora- en faunawet (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2005). Er hoeft daarom geen ontheffing te worden aangevraagd.

Vogels: geen directe schade

Door de vegetatie en gebouwen in het plangebied buiten de periode 15 maart tot 15 juli (het broedseizoen van de meeste vogels) te verwijderen, wordt directe schade aan algemeen voorkomende vogels, hun nesten en eieren voorkomen.

Vleermuizen: mitigatie voor verlies aan verblijfplaatsen

Voor het vernietigen van het dagverblijf van de kraamkolonie is mitigatie vereist. Aangeraden wordt in de nieuwbouw alle spouwontluchtingsgaten op 4 m hoogte of hoger een breedte van 2 cm te geven (zodat gewone dwergvleermuizen naar binnen kunnen). Tevens dient de spouw achter deze gaten over een oppervlakte van 4 m² geen isolatiemateriaal te bevatten. Hiermee wordt gegarandeerd dat de duurzame staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis gewaarborgd is.

Vleermuizen: aangepaste werkwijze tijdens de sloop

Om schade aan vleermuizen te voorkomen dienen de volgende maatregelen te worden genomen:

- Het huis aan de Florastraat 6 mag alleen buiten de kraamperiode (15 mei–15 juli) van de gewone dwergvleermuis worden gesloopt.
- De huizen aan de Wijnbeshof 1, Aalbeshof 6 en Florastraat 27 dienen buiten de periode mei–juli te worden gesloopt.
- Het huis aan de Hommelstraat 12 dient buiten de periode juli–april te worden gesloopt.

Om uit te sluiten dat er tijdens de sloop vleermuizen in deze gebouwen aanwezig zijn, dient de avond voor de sloop van elk gebouw, met behulp van een batdetector, te worden vastgesteld dat er geen vleermuizen aanwezig zijn.

Voorkomen doden of verwonden dieren

De in de Flora- en faunawet genoemde ‘algemene zorgplicht’ is ook op beschermde soorten uit de categorie ‘algemene soorten’ van toepassing. Beschermde diersoorten (ook die van de categorie ‘algemene soorten’) die tijdens het verwijderen van vegetatie en het vergraven van grond worden aangetroffen, moeten direct worden gevangen en na afloop van de werkzaamheden in het aangrenzende gebied worden vrijgelaten.

Aanvraag ontheffing Flora- en faunawet

Er is een ontheffing Flora- en faunawet aangevraagd bij Dienst Regelingen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De ontheffing is echter niet verleend, omdat er geen sprake is van overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Dit houdt in dat het toegestaan is de voorgenomen werkzaamheden zonder ontheffing uit te voeren, mits de genoemde maatregelen worden uitgevoerd. De genoemde maatregelen zijn de maatregelen zoals genoemd in de bij de aanvraag gevoegde stukken:

- De maatregelen zoals genoemd in de hoofdstukken 5 en 6 van het Flora- en fauna-onderzoek. Deze maatregelen zijn eerder in deze paragraaf beschreven onder ‘effecten’ en ‘consequenties’.
- De maatregelen zoals genoemd in de aanvullende informatie van 8 februari 2010.

De gehele afwijzing van de ontheffingsaanvraag is opgenomen als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

5.2.2 Bomeninventarisatie

Door Ingenieursbureau Van Kleef is in december 2007 een bomeninventarisatie gedaan in Stekkenberg-West.

Tijdens de inventarisatie is gekeken naar de boomsoort, vitaliteit, omtrek en levensverwachting van de boom. Veel bomen komen voor in groepsverband. De bomen zijn in het rapport in groepen beschreven.

De meeste bomen worden in het plan behouden.



Kaart bomeninventarisatie Stekkenberg-West (Bron: Ingenieursbureau Van Kleef)

5.3 Cultuurhistorie en archeologie

5.3.1 Archeologie

Volgens de Archeologische Beleidsadvieskaart gemeente Groesbeek (2004) zijn in het plangebied geen archeologische vindplaatsen bekend. Wel kent een groot gedeelte van het plangebied een middelmatige archeologische verwachting en een kleiner gedeelte een lage archeologische verwachting. Tevens is het grootste gedeelte van het plangebied als verstoord gebied aangegeven met ondiepe vergravingen.

Volgens het gemeentelijke archeologische beleid is voor gebieden met een lage archeologische verwachting behoud in de huidige staat niet vereist. Dit gebied kan worden vrijgegeven voor groundbewerkingen zonder archeologisch vooronderzoek.

Voor gebieden met middelmatige archeologische verwachting staat streven naar behoud in de huidige staat voorop. Bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening dient archeologisch vooronderzoek en streven naar inpassing van terreinen met een archeologische status plaats te vinden.

Bij verstoorde gebieden is vroegtijdig archeologisch veldonderzoek noodzakelijk, afhankelijk van de onderliggende verwachtingszone en verstoringsdiepte.

Het plangebied kent een sterk hellend karakter. Uit archeologische onderzoeken in vergelijkbare hellende gebieden binnen de gemeente blijkt dat als gevolg van eeuwenlange erosie eventueel aanwezige archeologische resten zeer dicht onder het maaiveld liggen. Ook ondiepe verstoringen als gevolg van woningbouw en de aanleg van infrastructuur blijken dan ook te leiden tot vernietiging van aanwezige archeologische waarden. Om deze reden worden de plangedeelten met bebouwing en infrastructuur vrijgegeven voor bebouwing, zonder de voorwaarde van een archeologisch veldonderzoek.

Binnen het plangebied zijn twee gebieden geselecteerd met een middelmatige verwachtingswaarde, waarbij sprake kan zijn van een ongestoord bodemprofiel.

Door bureau BAAC is in mei 2009 een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd op 2 locaties in het plangebied waarvan is aangenomen dat er sprake is van een onverstoorde ondergrond. De resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport V-09.0112 van mei 2009, dat als separate bijlage is toegevoegd.

De bodem in beide plangebieden is tot in de C-horizont verstoord. Hiermee is de kans op archeologische resten zeer klein.

Aanbevolen wordt om binnen het plangebied geen archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. Voor de toekomstige ingrepen zijn, op basis van het verkennend onderzoek, geen beperkingen voor wat betreft de archeologie naar voren gekomen.

De gemeente Groesbeek neemt het advies van BAAC over om geen archeologische onderzoek te laten uitvoeren en ten aanzien van het onderdeel archeologie het plangebied vrij te geven voor verdere ontwikkeling.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten kan nooit worden uitgesloten. Bij bodemverstorende activiteiten dient men dan ook alert te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij het aantreffen van deze waarden dient men hiervan melding te maken bij de RCAM ex artikel 53 Monumentenwet 1988.

Uit het bovenstaande volgt dat er geen dubbelbestemming voor een verwachtingsgebied archeologische waarde hoeft te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

5.4 Waterparagraaf

De watertoets

In het kader van de watertoets is overleg met het waterschap gevoerd en is de volgende inhoud voor de waterparagraaf vastgesteld.

Algemeen

De betreffende planologische procedure wordt gevolgd.

Voor het plangebied Stekkenberg-West te Groesbeek, bestaat het voornemen het gebied volledig herin te richten. Het betreft een plan waarbij de sloop van 239 woningen is voorzien en het herbouwen van 248 woningen, inclusief appartementen.

Het gebied maakt deel uit van de bestaande waterhuishoudkundige inrichting van het hoofdbemalingsgebied 'Groesbeek-Noord'. Het plangebied ligt in het beheersgebied van Waterschap Rivierenland.

Toename verhard oppervlak: $\pm 225\text{m}^2$ (9 won). Voor toename verhard oppervlak boven de 500m^2 zijn de eisen van het Waterschap Rivierenland van toepassing. Onder de 500m^2 de eisen van de Gemeente Groesbeek.

Het plangebied is uitgewerkt in het 'Waterhuishoudkundig onderzoek Herinrichting Stekkenberg-West' opgesteld door Breijn B.V. Stedelijke Infra, datum 25 januari 2010.

Waterrelevant beleid

In het plangebied is het volgende waterhuishoudkundig beleid van toepassing:

- Rijksbeleid: 'Vierde Nota Waterhuishouding', 'Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21)' en 'Nationaal Bestuursakkoord Water'.
- Provinciaal beleid: 'Waterhuishoudingsplan Gelderland (WHP3)' en 'Gelders Milieuplan (GMP3)'.
- Waterschapsbeleid: 'Nota rioleringsbeleid (2005)', 'Waterbeheersplan Gelders Rivierengebied', 'Stroomgebiedsvisie Rivierenland' en 'Strategienota 2006-2009'.
- Gemeentelijk beleid: 'Gemeentelijk Rioleringsplan' en 'Waterplan Groesbeek'.

Waterkansenkaart, Deelstroomgebiedsvisie, Afkoppelkansenkaart

Bij de totstandkoming van het plan is getoetst aan de Waterkansenkaart, de Deelstroomgebiedsvisie Rivierengebied en de Afkoppelkansenkaart.

Oppervlaktewater

Binnen en in de nabijheid van het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet nabij een grondwaterbeschermingsgebied of een grondwaterwingebied.

Riolering

De riooltechnische ontsluiting van het gebied bevindt zich ter hoogte van het rioolgeheel aan de Heikantweg. De riolering is uitgevoerd als een gemengd vrij-verval systeem.

In het kader van het bevorderen van het duurzaam omgaan met water is het beleid van de gemeente en het waterschap erop gericht om schoon hemelwater af te koppelen van het gemengde rioolstelsel (of niet aan te koppelen). Schoon hemelwater dient in Groesbeek zoveel mogelijk in de bodem te worden geïnfiltreerd.

Waar dat niet kan zal het hemelwater moeten worden afgevoerd via een filtervoorziening naar oppervlaktewater of uiteindelijk naar het openbare gescheiden rioolstelsel (zie ook beslissing hemelwater BOR-G).

Er dient gebruik te worden gemaakt van niet uitloogbare materialen, in overeenstemming met het bouwstoffenbesluit.

Berekening van compenserende waterberging:

- Bij toename verhard oppervlak, vanaf 500 m² (landelijk gebied vanaf 1.500 m²), wordt er voor de berekening van compenserende waterberging verwezen naar de eisen van het Waterschap Rivierenland. Hierbij kan worden opgemerkt dat in de gemeente Groesbeek rekening mag worden gehouden met de K-waarde van de grond.
- Tot 500 m² (landelijk gebied tot 1.500 m²) toename verhard oppervlak gelden de eisen van de gemeente Groesbeek. De waterbergingseis bij infiltratie is $T=10+10\%$ (436 m³/ha). Aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen verbonden met het hoofdbouw, tot 25 m² uitbreiding, zijn vrijgesteld.

De verwerking van hemelwater wordt opgenomen in de bouwvergunning en gecontroleerd door de gemeente Groesbeek.

5.5 Kabels en leidingen

In het noorden van het plangebied ligt een hogedruk aardgastransportleiding (een leiding van 6"/40 bar). Zie voor verdere informatie de paragraaf externe veiligheid (paragraaf 5.1.6).

Voor het overige liggen er binnen het plangebied geen relevante kabels en leidingen.

6 Financiële haalbaarheid

Op 22 december 2008 is de Intentieovereenkomst Stekkenberg-West afgesloten. Hierin is afgesproken dat een haalbaarheidsstudie wordt opgesteld, welke bepalend is voor de vraag in hoeverre het plan in ontwikkeling kan worden genomen. In de overeenkomst is ten aanzien van de financiële haalbaarheid het volgende opgenomen.

In de haalbaarheidsstudie worden de volgende aspecten meegenomen:

De aanlegkosten IT-riolering plus kolken, evenals de aanleg van nieuwe riolering, verharding, groenvoorziening en openbare verlichting, voorbereiding, directie en toezicht, zijnde € 4.376.720,00 prijspeil februari 2007, zijn voor rekening van de gemeente;
De restwaarde van de bestaande infrastructuur, zijnde € 1.148.504,00, btw niet van toepassing, prijspeil februari 2007, is voor rekening van de ontwikkelaar.

Op basis van de intentieovereenkomst is in het Investeringsplan van de gemeente Groesbeek voor 2009 en 2010 voor het bouw- en woonrijpmaken van de fase 1 t/m 3, voorbereiding en uitvoering, een bedrag van € 997.000,00 opgenomen.

De kosten met betrekking tot de woningbouw zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Door de gemeente en Oosterpoort Wooncombinatie is een anterieure overeenkomst afgesloten over de grondexploitatie Stekkenberg-West. Deze anterieure overeenkomst is in de plaats getreden van de intentieovereenkomst.

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Aangezien in voorliggend geval het kostenverhaal is vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, kan het opstellen van een exploitatieplan achterwege blijven.

7 De bestemmingen

7.1 Het juridische plan

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de beoogde ontwikkeling van het woongebied Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels voor de gemeente Groesbeek.

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot uitsluitend een beschrijving in hoofdlijnen. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft iets meer dan alleen de hoofdlijnen van het beleid, doch treedt niet al te zeer in details. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele, juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad. Door gebruikmaking van flexibiliteit en globaliteit kan adequaat worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Voor de inhoud van de regels is aansluiting gezocht bij de voorschriften/regels van andere relatief recente bestemmingsplannen binnen de gemeente Groesbeek. Voor de opzet van de regels is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008, die naar verwachting per 1 januari 2010 verplicht zullen worden gesteld.

7.2 Beschrijving van de bestemmingen

Bedrijf-Nutsvoorziening

In deze bestemming is de bestaande nutsvoorziening aan de Maldensebaan/Vlierbeshof opgenomen. De regeling is afgestemd op de vigerende regeling van het bestemmingsplan Stekkenberg/Schrouwenberg.

Groen

Binnen deze bestemming is ruimte voor groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen (waaronder infiltratievoorzieningen), voorzieningen voor langzaam verkeer, voorzieningen van openbaar nut en andere bijbehorende voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen alleen kleine gebouwtjes ten behoeve van voorzieningen van openbaar nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd

Verkeer

Binnen deze bestemming is ruimte voor ontsluitingen met bijbehorende voorzieningen. De gronden zijn dan ook bestemd voor voorzieningen ten behoeve van auto-, fiets- en voetgangersverkeer alsmede parkeren, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, voorzieningen van openbaar nut, kunstwerken, straatmeubilair en water en waterhuishoudkundige voorzieningen waaronder infiltratievoorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen alleen kleine gebouwtjes ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Wonen

De bestemming 'Wonen' betreft een ontwikkelingsgerichte bestemming ten behoeve van het nieuwe woongebied. Dit uit zich in de bestemmingsomschrijving, waarbinnen ook openbare functies als verkeers- en verblijfsvoorzieningen, groenvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk zijn gemaakt. Verder zijn de gronden onder andere bedoeld voor woondoeleinden in de vorm van vrijstaande, twee-aaneen, aangebouwde en gestapelde bebouwing, waarbij gestapelde bebouwing uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de desbetreffende aanduiding. Binnen het gebied zijn ook parkeergarages toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage'. Voorts is het uitoefenen van een beroep of het verlenen van diensten aan huis op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig of daarmee gelijk te stellen gebied als ondergeschikte functie bij wonen toegestaan.

Op de verbeelding zijn géén bouwvlakken aangegeven om nog flexibiliteit te behouden voor de situering van woningen, aangezien de exacte situering en verdeling van bouwpercelen nog niet bekend is. Wel zijn er bepalingen opgenomen die de situering van een woning op een bouwperceel globaal regelen, zoals afstanden tot bepaalde perceelsgrenzen. Tevens is een maximale goot- en bouwhoogte aangegeven. De regels geven nadere bepalingen voor het bouwen van de hoofdgebouwen, aan en uitbouwen, bijgebouwen, carports en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In de regels zijn ook specifieke gebruiksregels gegeven voor bijvoorbeeld een beroep of dienstverlening aan huis. Tenslotte zijn er nog verschillende flexibiliteitsbepalingen in de vorm van ontheffingen opgenomen.

Leiding-Gas (dubbelbestemming)

In deze bepaling is geregeld dat op de gronden binnen een afstand van 4 m van de bestemming geen bouwwerken mogen worden gebouwd. Opslag van goederen is niet toegestaan. Er zijn ontheffingsbevoegdheden opgenomen voor het oprichten van bouwwerken of opslag van goederen. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor het verrichten van bepaalde werkzaamheden op deze gronden.

8 Procedures

8.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3' heeft conform het Besluit ruimtelijke ordening van 16 december tot en met 31 december 2009 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld in te spreken op het bestemmingsplan. Er is geen reactie ingediend.

8.2 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens conform artikel 3.1.1 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voor vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Er is één reactie ingediend door de Gasunie. De paragraaf externe veiligheid in de toelichting is naar aanleiding hiervan aangepast en artikel 7 van de regels (Leiding-Gas) is uitgebreid naar het voorstel van de Gasunie.

8.3 Vaststelling

Na inspraak en vooroverleg heeft het plan de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. In dit kader heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3' in de periode van 3 maart tot en met 14 april 2010 voor een ieder ter inzage gelegen. In de genoemde periode zijn geen zienswijzen ingediend en ontvangen.

Er zijn een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan:

- De Faunastraat is in het stedenbouwkundig plan 5 m verplaatst in noordelijke richting. Enkele groenvlakken met de bestemming 'Groen' in het bestemmingsplan 'Stekkenberg/Schrouwenberg' dienen opgenomen te worden in dit bestemmingsplan en gewijzigd te worden in de bestemming 'Verkeer' om deze straat mogelijk te maken.
- Wijziging van de begrenzing van de twee bouwkavels aan de noordzijde van de Vlierbeshof. De twee bouwkavels worden in noordelijke richting uitgebreid tot de bestaande kadastrale en bebouwingsgrens, omdat de gemeente geen meerwaarde ziet in een openbare bestemming van deze gronden tussen de bouwkavels en de leidingenstrook. Aan de westzijde van deze twee kavels wordt de woonbestemming verkleind en wordt de bestaande insteekweg de begrenzing van de nieuwe kavels. Het was een onwenselijke situatie dat dit deel de woonbestemming zou krijgen en hierdoor blijft de bestaande kadastrale begrenzing intact.
- Om duidelijkheid te scheppen rond de locatie van de toekomstige speeltuinen, zijn de speeltuinen met de aanduiding 'speelvoorziening' opgenomen in het bestemmingsplan.

- De paragraaf externe veiligheid is aangepast: nader onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven zal gebeuren voorafgaand aan het bouwrijp maken van de grond voor de betreffende strook.
- Het advies van de regionale brandweer is ingevoegd.
- De paragraaf Flora en fauna is aangepast: de tekst betreffende de ontheffing Flora- en faunawet is ingevoegd.

Het bestemmingsplan 'Stekkenberg-West, fase 1 t/m 3' is in de raadvergadering van 1 juli 2010 gewijzigd vastgesteld.

9 Bronnen

9.1 Boeken en rapporten

- Ministerie van VROM (2005). *Nota Ruimte*
- Provincie Gelderland (2005). *Streekplan Gelderland 2005*
- Provincie Gelderland (2006). *Stadsregio Arnhem Nijmegen Regionaal Plan 2005-2020*
- Gemeente Groesbeek (2006). *Bestemmingsplan Stekkenberg/Schrouwenberg*
- Gemeente Groesbeek (2009). *Bestemmingsplan Motorcrossterrein e.o.*
- Gemeente Groesbeek (2005). *Welstandsnota Gemeente Groesbeek*
- Gemeente Groesbeek (2004). *Visie op wonen en werken*
- Archeologisch Adviesbureau RAAP (2004). *Archeologische Beleidsadvieskaart*
- SAB Arnhem (2009). *Beeldkwaliteitplan Stekkenberg-West, Groesbeek*
- Ingenieursbureau Van Kleef (2007). *Inventarisatie bomen Wijk Stekkenberg-West te Groesbeek*
- Heijmans Infra Techniek (2009). *Milieukundig, indicatief bodemonderzoek*
- BAAC (2009). *Inventariserend veldonderzoek Stekkenberg-West, Groesbeek (rapport V-09.0112)*
- Goudappel Coffeng (2009). *Verkeerscirculatie Stekkenberg-West*
- Adviesburo van de Boom (2009). *Geluidbelasting wegverkeer en industrielawaai op bestemmingsplan Stekkenberg-West te Groesbeek*
- Faunaconsult (2009). *Concept Flora en faunaonderzoek in Stekkenberg-West te Groesbeek*
- Royal Haskoning (2009). *Notitie Herberekening zonegrens motorcrossterrein*

9.2 Websites

- Maps.google.com, 2009