

Ruimtelijke onderbouwing

Ten behoeve van de plaatsing van een nieuwe woonwagen (ter vervanging van een bestaande woonwagen) op het perceel Droevendaalsesteeg 29 te Wageningen.



Opdrachtgever: de heer L.Eleveld
Postadres : Droevendaalsesteeg 29
6708PB WAGENINGEN

aantal pagina's: **19**
datum : 5 november 2012



Grintweg 141
9975 HK Winschoten

telefoon 06-21556056
website www.pebe-bouwadvies.nl

bank 58 62 73 937
K.v.K. 02075493 te Veendam

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	
1.2 De vrijstellingsprocedure	
1.3 Inhoud en leeswijzer	
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED	4
2.1 Inleiding	
2.2 Ligging plangebied	
2.3 Huidige planologische situatie	
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	6
3.1 De oude situatie	
3.2 De gewenste situatie	
4. MOTIVERING	9
4.1 BELEID	9
4.1.1 provinciaal beleid	
4.1.2 gemeentelijk beleid	
4.1.3 conclusie	
4.2 MILIEU	11
4.2.1 bodem	
4.2.2 geluid	
4.2.3 bedrijvigheid	
4.2.4 luchtkwaliteit	
4.2.5 externe veiligheid	
4.3 WATER	15
4.4 FLORA & FAUNA	18
4.5 ARCHEOLOGIE	18
4.6 VERKEER EN PARKEREN	18
4.7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	19
5. CONCLUSIE	19

1. INLEIDING

1.1 aanleiding

de heer L. Eleveld, Droevendaalsesteeg 29 te Wageningen heeft het initiatief genomen om een bestaande woonwagen op kavel nummer 29 (tevens huisnummer 29) te vervangen door een nieuwe woonwagen.

De heer Eleveld meende bij de koop te hebben bedongen, dat de vereiste vergunningen bij de koop waren inbegrepen: blijkbaar heeft dit laatste op een misverstand berust.

De feitelijke situatie is, dat de nieuwe woonwagen enigszins buiten het bouwvlak van het geldende bestemmingsplan "Woonwagenterrein Droevendaal" is gesitueerd. (zie figuur blad 5)

1.2 de vrijstellingsprocedure

Burgemeester & Wethouders van de gemeente Wageningen hebben de heer Eleveld bij brief van 20 december 2012 kenmerk VG/12.9638761 laten weten de behandeling van de ingediende aanvraag plaats te laten vinden op basis van de uitgebreide procedure.

Om een goed vervolg aan deze te volgen procedure te kunnen geven dient een ruimtelijke onderbouwing zoals bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening te worden overgelegd.

1.3 inhoud en leeswijzer

in deze ruimtelijke onderbouwing zal allereerst in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ligging en omvang van het plangebied worden gegeven, Tevens wordt de vigerende planologische situatie beschreven,

in hoofdstuk 3 wordt het beoogde project beschreven, waarbij zowel de ruimtelijke als functionele aspecten aan de orde komen. Tevens komt in dit hoofdstuk aan de orde wat de afwijking is ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

in hoofdstuk 4 worden de criteria op een rij gezet die worden gebruikt voor de ruimtelijke onderbouwing en afweging. Bij het vaststellen van deze criteria is het de vraag welke aspecten bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de locatie, maar ook van de directe omgeving. De te hanteren criteria zijn samen te vatten tot de hoofdthema's beleid, milieu, water, flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie, functionele en ruimtelijke aspecten, verkeer en parkeren en de economische uitvoerbaarheid.

in hoofdstuk 5 wordt een integrale afweging gemaakt ten aanzien van de aanvaardbaarheid en wenselijkheid van het project.

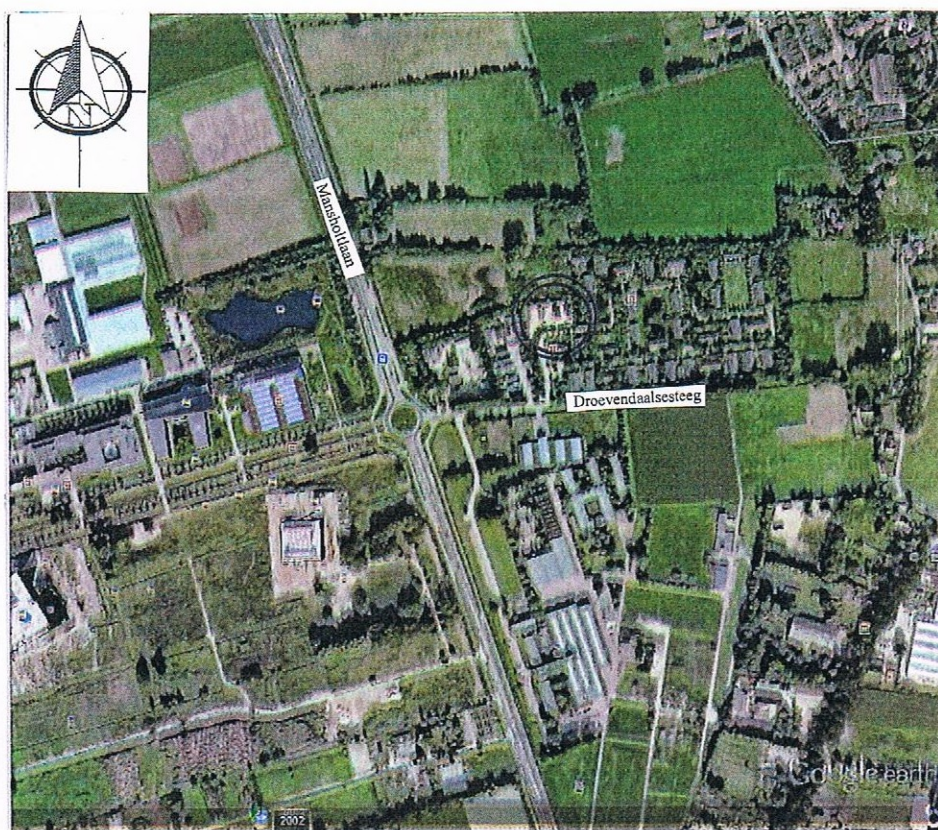
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft zowel de fysieke als de planologische situatie ter plaatse van het plangebied en de omgeving. Hierbij is ondermeer gebruik gemaakt van door de gemeente Wageningen beschikbaar gestelde gegevens.

2.2 ligging plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de kernen Wageningen en Bennekom, ten oosten van de Mansholtlaan en de Droevendaalsesteeg. Het plangebied is bereikbaar via de Mansholtlaan en de Droevendaalsesteeg en is middels een doodlopende toegangsweg ontsloten. Het woonwagenterrein omvat in totaliteit 14 woonwagens.



Plangebied

2.3 huidige planologische situatie

het plangebied is gelegen binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan
"woonwagenterrein Droevendaal"

dit bestemmingsplan is : vastgesteld bij Raadsbesluit van 05 april 2007
goedgekeurd door Ged. Staten 04 juni 2007
en onherroepelijk met ingang van 02 augustus 2007

op onderstaande figuur is het plangebied op de ondergrond van de plankaart
van het bestemmingsplan "woonwagenterrein Droevendaal" aangeduid.
In kruisarcering is aangegeven wat de afwijking is ten opzichte van het vigerende
bestemmingsplan: het bebouwingsvlak wordt enigszins overschreden
(ca. 1 meter breedte)



Plankaart b.p. "woonwagenterrein Droevendaal"

3.BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

3.1 de oude situatie

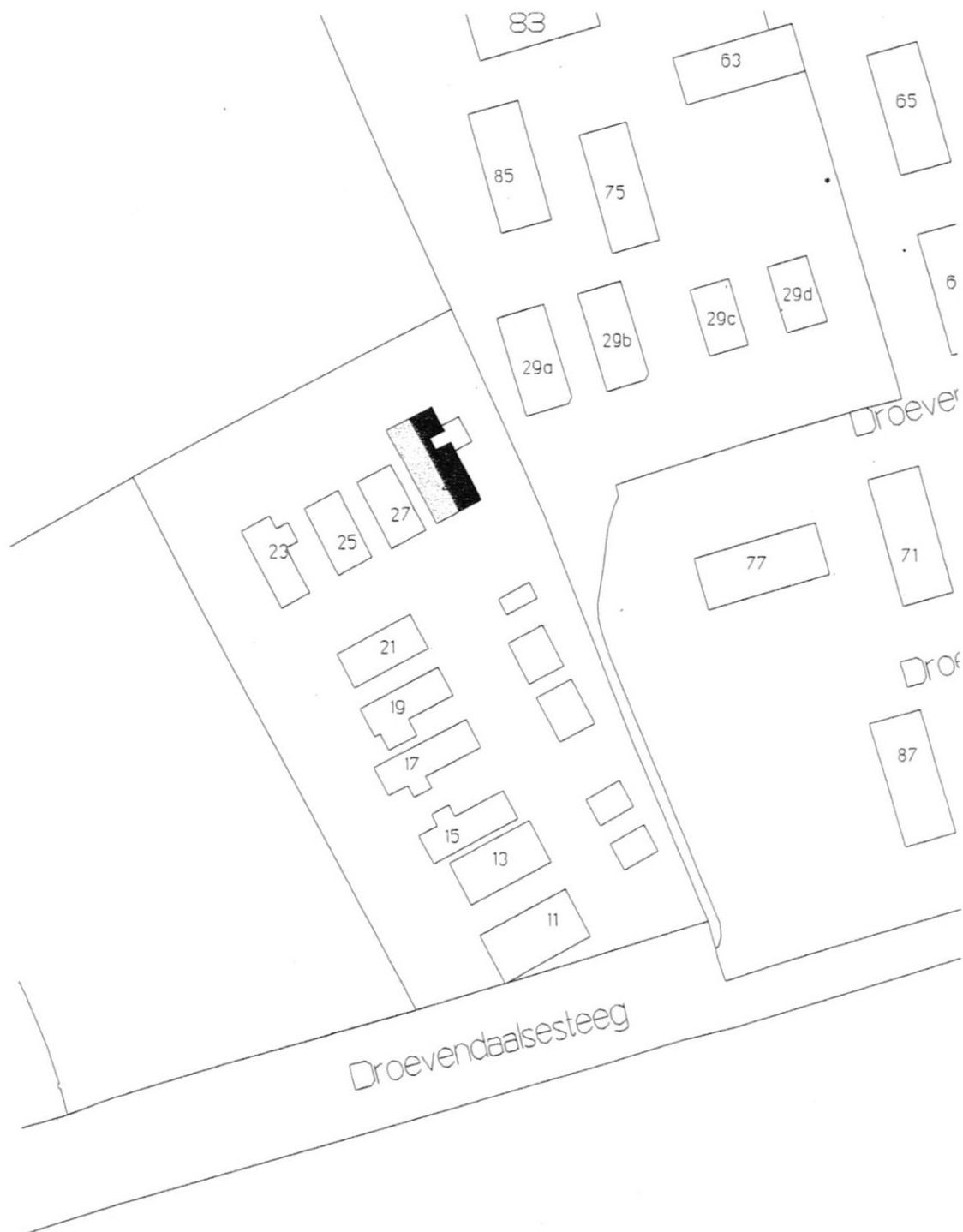
in de oude situatie bevond zich op het onderhavige kavel een bestaande woonwagen : deze was gedateerd en voldeed op meerder onderdelen niet (meer) aan de huidige te stellen wooneisen.
onderstaande foto geeft een beeld van deze "oude situatie"

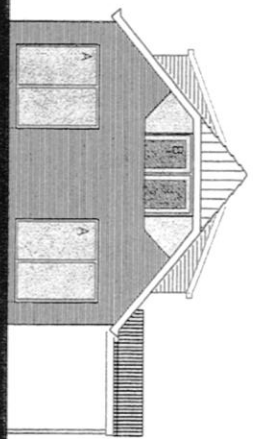


foto bestaande woonwagen Droevendaalsesteeg 29

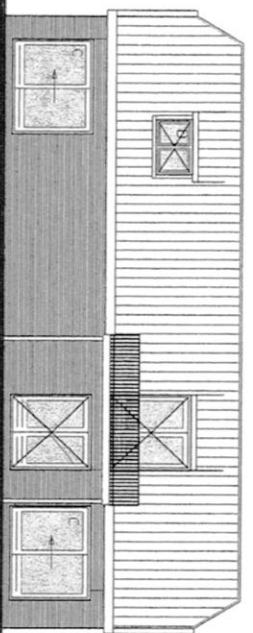
3.2 de gewenste situatie

de heer Eleveld heeft het planinitiatief genomen om de "oude" woonwagen op het onderhavige kavel nummer 29 te vervangen door een nieuwe woonwagen welke geheel aan de huidige te stellen woonwensen voldoet. • onderstaand figuur geeft de situering van de nieuwe woonwagen op het kavel aan ; de figuur op het navolgende blad geeft het complete beeld van de nieuwe woonwagen weer (plattegronden en gevels)

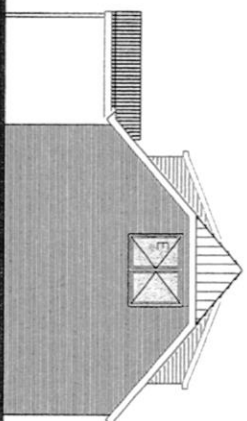




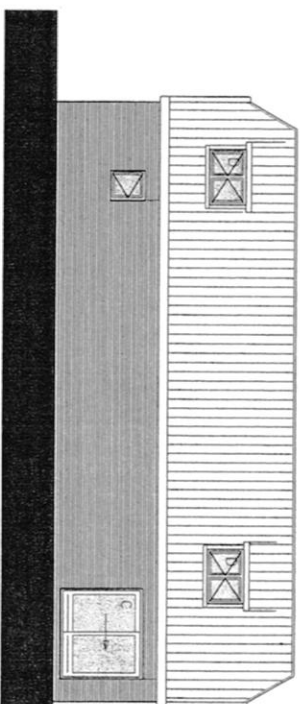
voorgevel



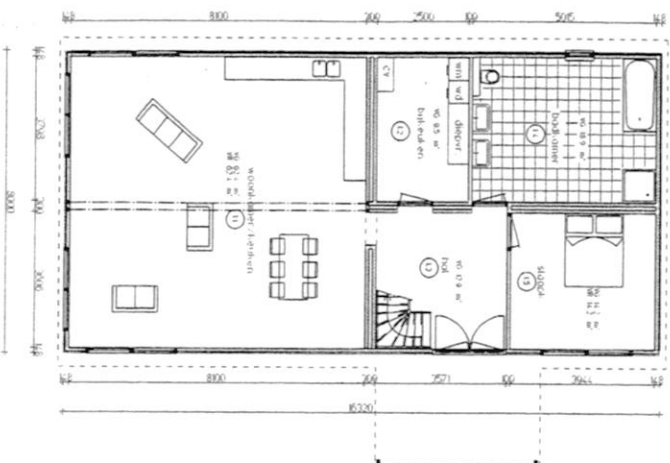
rechter zijgevel



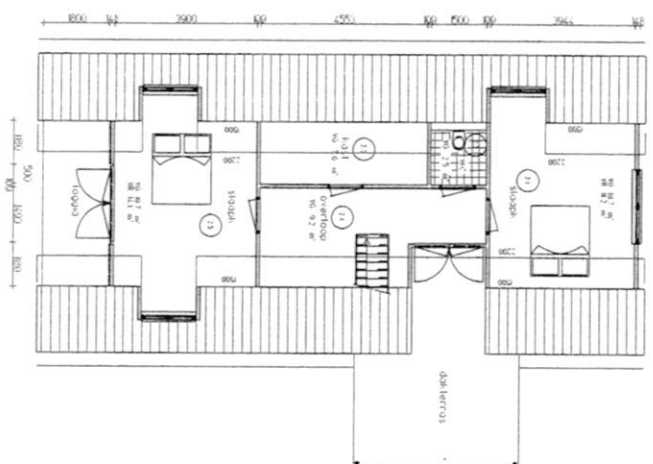
achtergevel



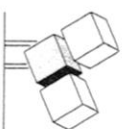
linker zijgevel



begane grond



verdieping



WFI bouwbuero

- tekeningen
- berekeningen
- offertes

Leggeloos 1e, 7791 PW Dwingelo
tel. 0521 591630
mob. 0612624442
e-mail: info@wfibouwbuero.nl

bestektekening

PROJECT: bouw van een woonwagen
OPDR. GEVER: Fam. Elleveld
Droevendadseweg 29
6708 PB Wageningen
WERKNO.: 1348
TEK. NO.: A2 01-01
SCHAAL: 1:100
DATUM: 23-11-2011
GEWIJZIGD:

4. MOTIVERING

4.1 BELEID

4.1.1 provinciaal beleid

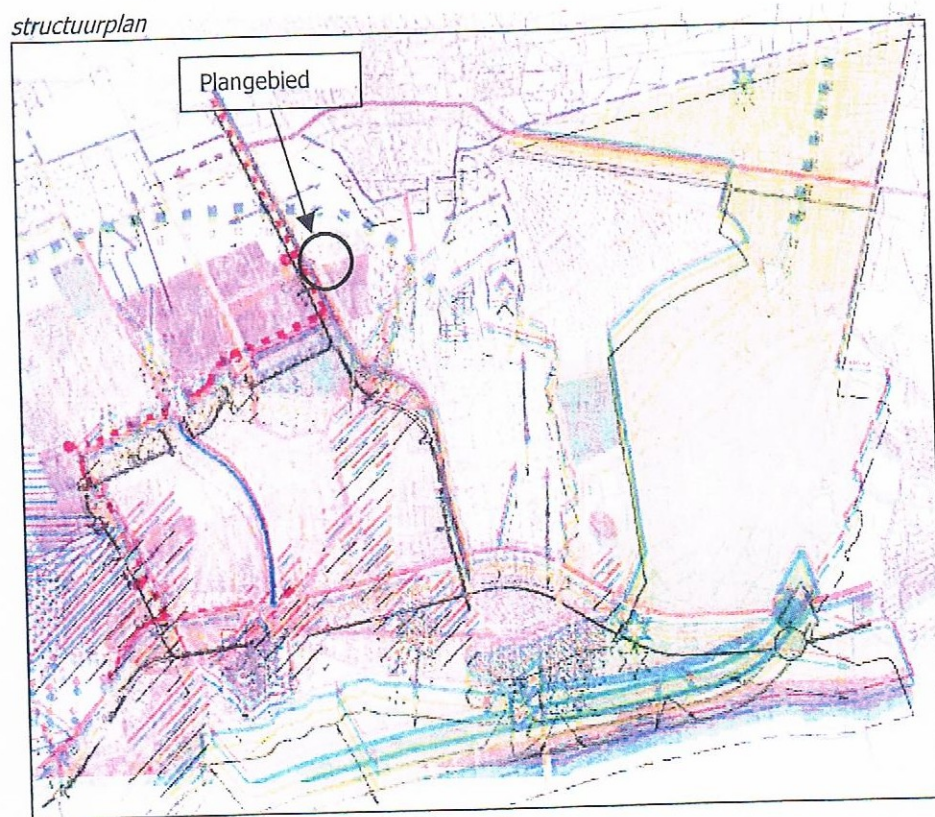
Streekplan Gelderland 2005

In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding.

Het onderhavige plangebied maakt onderdeel uit van een gebied, dat in het Streekplan is aangeduid als stedelijk netwerk.

Het voorliggende planinitiatief namelijk het vervangen van een bestaande woonwagons door een nieuwe woonwagons is in overeenstemming met het beleid in het Streekplan.

4.1.2 gemeentelijk beleid



Fragment van het structuurplan 2015 Wageningen

In oktober 2003 heeft de gemeenteraad het Structuurplan vastgesteld. Het Structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de toekomstvisie die is vastgelegd in de nota "Wageningen 2000+ ". In het Structuurplan is het plangebied aangeduid als woongebied

Het vervangen van een bestaande woonwagen door de gevraagde nieuwe woonwagen is niet in afwijking met het Structuurplan.

welstandsnota

In juni 2004 is voor de gemeente Wageningen een welstandsnota opgesteld met als voornaamste doel de welstandsadvisering transparanter en beter toetsbaar te maken.

In deze welstandsnota is het grondgebied van Wageningen verdeeld in 17 deelgebieden. Het onderhavige plangebied is gelegen in het deelgebied "Droevendaal - Oost". Droevendaal-Oost is een gebied in het uiterste noordoosten van de stad. Op een gedeelte van het deelgebied zijn een woonwagencentrum en een complex studentenwoningen gesitueerd. De woonwagens hebben een verschijningsvorm vergelijkbaar met een kleine woning van één bouwlaag met kap. De (mobiele) woningen zijn gebouwd in lichte baksteen met een schilddak of afgewolfd zadeldak. Het dak is voorzien van antracietkleurige pannen of leien. Omdat Droevendaal-Oost verscholen ligt achter de bebouwing aan de Mansholtlaan, geldt hier een minimaal welstandsniveau.

Ten aanzien van de ligging geldt dat de bebouwing en woonwagens georiënteerd zijn op de openbare ruimte en dat beeldverstorend terreingebruik zoals opslag niet is toegestaan. Voor wat betreft de massa geldt dat de woonwagens uit maximaal één bouwlaag eventueel met kap mogen bestaan. De kapvorm moet een zadeldak of een schilddak zijn en de nok moet evenwijdig zijn met de lange zijde.

De nieuwe woonwagen voldoet aan de eisen in de welstandsnota.

4.1.3 conclusie

Gesteld kan worden, dat de gevraagde verruiming van het bouwvlak aansluit bij zowel het provinciaal als gemeentelijk ruimtelijk beleid.

4.2 MILIEU

4.2.1 bodem

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond, dat de bodem en het grondwater vrij zijn van verontreinigingen.

Er is geen sprake van significante gevolgen op bodemkundig gebied. Een bodemonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Vanuit het aspect bodem zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het voorgenomen plan.

4.2.2 geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet Geluidhinder. Deze wet stelt, dat in principe de gevelbelasting op woningen niet de 50dB(A) mag overschrijden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet Geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s).

Ingevolge de Wet Geluidhinder wordt een standplaats voor een woonwagen gelijkgesteld aan een woning. Hiermee valt een standplaats voor een woonwagen onder het regiem van deze wet en moeten uit de wet voortvloeiende consequenties in beeld worden gebracht.

Op grond van de Wet Geluidhinder heeft in beginsel elke weg van rechtswege een zone waarbinnen de normstelling van de Wet Geluidhinder van toepassing is.

De gronden behorende tot het "wooncomplex Droevendaal" liggen gedeeltelijk binnen de geluidszone van de Mansholtlaan en de Droevendaalsesteeg.

Mansholtlaan

In 2000 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de reconstructie van de Mansholtlaan. Ook ter hoogte van de Droevendaalsesteeg zijn beoordelingspunten neergelegd. Uit dit onderzoek blijkt, dat op de beoordelingspunten, die het dichtst bij de gronden van de planlocatie liggen, de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A) niet wordt overschreden.

Droevendaalsesteeg

Dit deel van de Droevendaalsesteeg wordt alleen gebruikt door de bewoners van het complex. De ingang tot het complex is aan het begin van het complex gesitueerd en de Droevendaalsesteeg heeft op dit gedeelte geen functie als doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer.

Een akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Geconcludeerd kan worden, dat vanuit het aspect geluid geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van voorliggend project.

4.2.3 bedrijvigheid

Het betreft een reeds bestaand en bestemd woongebied. Er zijn geen belemmerende bedrijven in de directe omgeving van het plangebied.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Voor wat betreft de aan te houden eisen aangaande de luchtkwaliteit dient te worden voldaan aan de Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hfdst. 5, titel 5.2); het betreft hier wetgeving welke een implementatie beoogt van diverse Europese richtlijnen met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Hierbinnen zijn ondermeer grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht vastgesteld ter bescherming van mens en milieu.

In Nederland zijn NO₂ (stikstofdioxide) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijnstof) in het algemeen de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren behoorlijk is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden.

De EU heeft Nederland uitstel verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht, waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten, die in belangrijke mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig, dat op termijn de luchtkwaliteit in geheel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd op 3% van de grenswaarde van een stof: voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt, dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt.

Voor een aantal functies (ondermeer woningen dus ook woonwagens) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning (woonwagen), school of sportterrein.

Aangaande het onderhavige project valt in dit verband het navolgende op te merken:

- het betreft hier de vervanging van een woonwagen door een nieuwe woonwagen;
volgens de Ministeriële Regeling draagt een project in deze omvang niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.
- het plangebied ligt niet binnen de onderzoekzones van 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een rijksweg. Volgens de criteria uit de Wet Milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteitseisen is daardoor geen sprake van een gevoelige bestemming langs drukke infrastructuur. Toetsing aan de grenswaarde is daarom niet noodzakelijk.
- De regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 geeft aan, dat er bij o.a. een woning (woonwagen) sprake is van een significante blootstellingsduur. Om onacceptabele gezondheidsrisico's uit te sluiten, is de lokale luchtkwaliteit onderzocht. De saneringstool bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het Ministerie van VROM maakt duidelijk, dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2008, 2011, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor dit project.

4.2.5 externe veiligheid

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. Hierin speelt het plaatsgebonden risico (PR) een belangrijke rol, in die zin dat (beperkt) kwetsbare objecten in beginsel niet worden toegelaten binnen PR 10⁻⁶ contour. Naast het plaatsgebonden risico speelt het groepsrisico ook een grote rol, omdat het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht heeft met betrekking tot het groepsrisico.

Om te bepalen of de berekende risico's acceptabel zijn, wordt getoetst aan de normen zoals die worden vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar (grenswaarde). Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het PR-contour-10⁻⁶-per-jaar-criterium als richtwaarde.

Het plaatsgebonden risico

Het tracé van een aardgastransportleiding ligt in de buurt van het plangebied. Het plaatsgebonden risico is bepaald door middel van berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat geen PR 1 x 10⁻⁶/jaar wordt berekend. Het plaatsgebonden risico voldoet bij deze buisleiding aan de grenswaarde en de richtwaarde. Er zijn geen knelpunten aanwezig voor de realisatie van dit plan.

Het groepsrisico

Het plangebied veroorzaakt geen significante wijziging in het groepsrisico, het aantal aanwezige personen in het plangebied neemt niet toe. Het groepsrisico hoeft derhalve niet verantwoord te worden.

Transport gevaarlijke stoffen

Resultaten plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt weergegeven in contouren die om de weg liggen. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats (langs een transportroute) verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Voorbeeld: binnen de PR-contour 10⁻⁷ bestaat er een kans van 1 op de 10.000.000 per jaar dat een persoon komt te overlijden. Indien een risicocontour niet wordt weergegeven, is deze niet berekend.

Uit de berekeningen blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg de volgende plaatsgebonden risicocontouren oplevert (zie onderstaande tabel). De afstanden zijn gemeten vanaf het midden van de weg.

PR-contouren	2022
10 ⁻⁶ /jaar	-
10 ⁻⁷ /jaar	10 meter
10 ⁻⁸ /jaar	62 meter

Conclusie plaatsgebonden risico

De PR 10⁻⁶ wordt niet berekend. Er liggen geen kwetsbare objecten binnen de PR 10⁻⁶ contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied.

Het groepsrisico

Het plangebied veroorzaakt geen significante wijziging in het groepsrisico, het aantal aanwezige personen in het plangebied neemt niet toe. Het groepsrisico hoeft derhalve niet verantwoord te worden.

4.3 WATER

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid ten aanzien van water is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Hierin is aangegeven, dat het waterbeheer in Nederland moet zijn gericht op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde duurzame watersystemen. Om dit te bereiken moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van een watersysteembenadering en integraal waterbeheer. In de Nota is onder andere aangegeven, dat stedelijk water meer aandacht moet krijgen. Volgens de Nota Waterbeheer 21^e eeuw moet aan het watersysteem meer aandacht worden gegeven om de natuurlijke veerkracht te benutten. Voorkomen van afwenteling door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden - bergen - afvoeren" staat hierbij centraal.

provinciaal beleid

Het meest recente provinciaal beleid op het gebied van water is neergelegd in het Derde Waterhuishoudingsplan Gelderland. In deze nota wordt gesteld, dat stedelijk waterbeheer meer dan voorheen aandacht vraagt. Specifieke aandacht is nodig voor droge voeten, schoon en aantrekkelijk water en het voorkomen van riooloverstorten en overbelasten van het riolerings- en zuiveringssysteem bij hevige regenval. Het afkoppelen van hemelwaterafvoer is daarbij een belangrijk instrument.

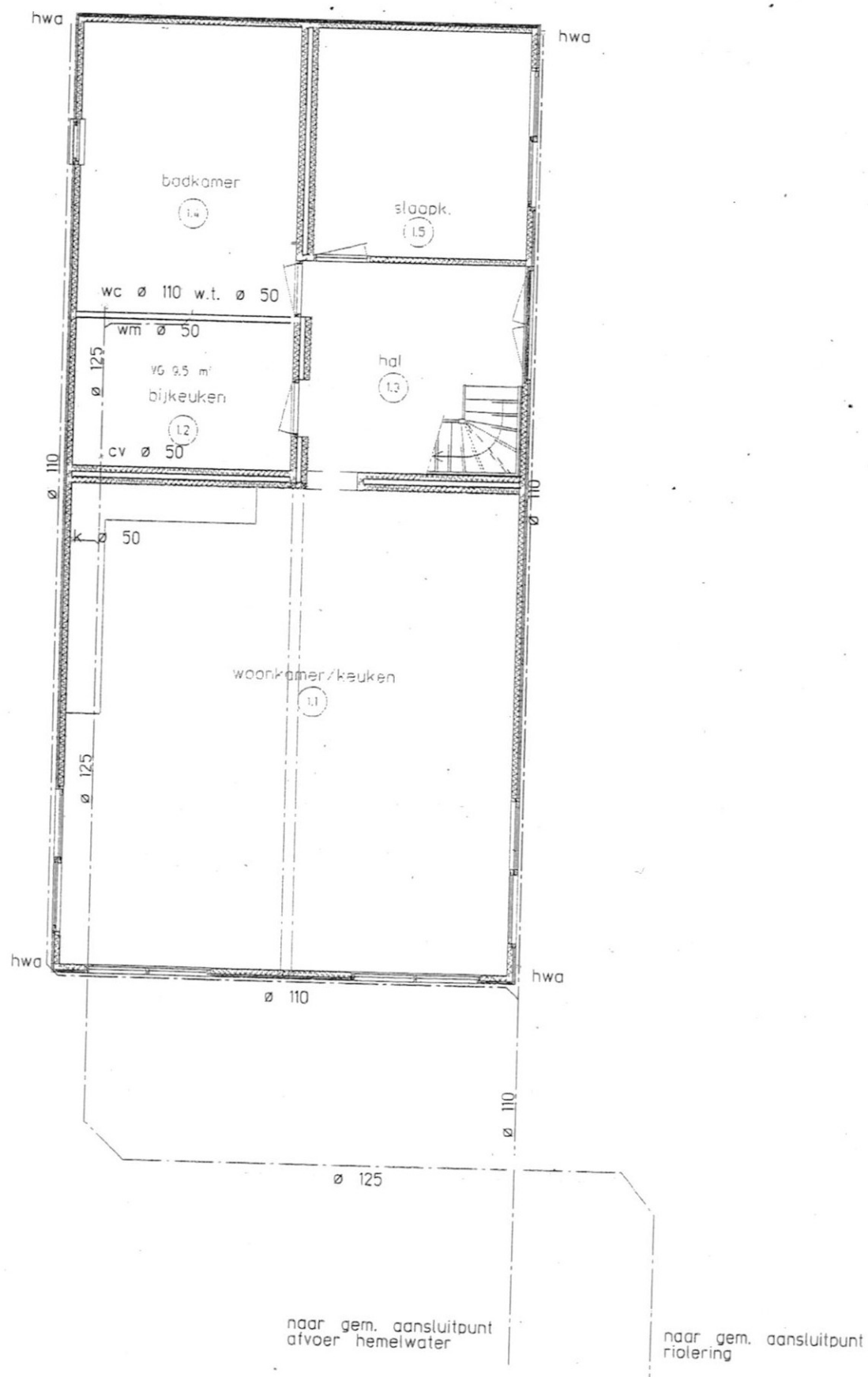
Waterschap Vallei & Eem

Het waterschap Vallei & Eem richt zich op het verder ontwikkelen van duurzame (veerkrachtige, meer natuurlijke) watersystemen. Een belangrijk uitgangspunt voor duurzaam waterbeheer is dat problemen niet worden afgewenteld op andere gebieden of op toekomstige generaties. Dit geldt zowel voor de verwerking van regenwater als voor de aanpak van vervuiling. Voor de verwerking van het regenwater geldt de trits "vasthouden, bergen en afvoeren" en voor de aanpak van vervuiling "schoonhouden, scheiden en schoon maken".

Waterplan gemeente Wageningen

Wageningen en water zijn sterk met elkaar verbonden. Wageningen wil verantwoord met water omgaan. Dit betekent ruimte bieden voor waterberging en zorgen voor schoon en beleefbaar water in de stad. De gemeente heeft in samenwerking met het Waterschap Vallei & Eem een waterplan opgesteld om met een integrale benadering tot duurzame oplossingen te komen. In dit waterplan komen het watersysteem, het onderliggende natuurlijke landschap en de waterketen aan bod, er wordt een visie gegeven op een duurzaam watersysteem in Wageningen. Daarnaast wordt besproken op welke manier de waterhuishouding op orde wordt gebracht en er wordt gekeken naar de te treffen maatregelen. Een belangrijk aspect is het herstellen van de waterlus, waardoor de Roosevelt-wetering een belangrijke schakel wordt van het toekomstige stedelijke watersysteem.

Aansluiting riolering en hemelwaterafvoer



riolering

Riolering

Het beleid van de gemeente is erop gericht zoveel mogelijk hemelwater af te koppelen van de riolering. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Vierde Nota Waterhuishouding en Nationaal Bestuursakkoord Water. De nota's geven aan dat vanuit het duurzaamheidsprincipe water zoveel mogelijk geborgen moet worden in eigen gebied. Dit kan gerealiseerd worden door afkoppelen.

Afkoppelen en infiltreren gaat de verdroging tegen. Tevens heeft afkoppelen tot gevolg, dat relatief schoon hemelwater niet wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. De kwaliteit van het effluent verbetert hierdoor.

In de figuur op het navolgende blad is het (gescheiden) rioleringsstelsel van de nieuwe woonwagons aangegeven.

Oppervlaktewater

Het Waterschap eist dat de maximale afvoer uit een gebied niet groter dan de landelijke afvoer (1,4 ltr/ha) bedraagt. Hiervoor dient ca. 8% van het verhard oppervlak in het plangebied gereserveerd te worden voor oppervlaktewater in de lager gelegen delen van Wageningen en ca. 6% op hoger gelegen delen. Daar waar geïnfiltreerd kan worden is dit percentage lager. Kan het wateroppervlak niet in het plangebied gerealiseerd worden, dan zal dit elders in de stad gecompenseerd moeten worden. Tevens mag bij een bui die eens in de tien jaar voorkomt, de waterstand maximaal 0,30 m stijgen.

Grondwater

De gewenste ontwateringsdiepte binnen stedelijk gebied is in principe 0,70 m beneden maaiveld. In het kader van de duurzaamheid dient dit door middel van ophoging van het terrein of door het graven van watergangen gerealiseerd te worden.

Afkoppelen

In het kader van het tweede gemeentelijk rioleringsplan is een studie uitgevoerd naar de kansen voor afkoppelen en infiltreren binnen Wageningen. De Bovenbuurt, Benedenbuurt en Hamelakkers zijn hiervoor geschikt. Deze manier van afkoppelen is in het kader van duurzaamheid de meest geschikte oplossing. Hemelwater van daken en wegen dient daarom geïnfiltreerd te worden. Het hemelwater blijft hierbij binnen het plangebied.

situatie plangebied

Er is nauwelijks sprake van toename van het verhard oppervlak op het perceel. Geconcludeerd kan worden, dat voorliggend planinitiatief geen invloed heeft op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

4.4 FLORA EN FAUNA

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied in het kader van bijvoorbeeld de Habitat- of Vogelrichtlijn. Het onderhavige plangebied ligt niet in of nabij een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (SBZ) of de ecologische hoofdstructuur (EHS). Gebiedsbescherming is daarom niet aan de orde.

Voor wat betreft soortenbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op eventueel aanwezige beschermde soorten. Als hiervan sprake is, moet ontheffing worden aangevraagd.

Het voorliggende planinitiatief betreft vervanging van een bestaande woonwagen door een iets grotere woonwagen. Een onderzoek naar natuurwaarden wordt niet noodzakelijk geacht.

4.5 ARCHEOLOGIE

Ingevolge de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) bevindt het plangebied zich in een gebied waarvan de archeologische verwachtingswaarde middelhoog is. Voor een klein deel van het plangebied is de verwachtingswaarde hoog. Dit betekent, dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in de ondergrond reëel is.

De IKAW is verfijnd in de Archeologische Beleidskaart Gemeente Wageningen. Op de Gemeentelijke Archeologische Waardenkaart en Archeologische Maatregelenkaart, is het plangebied aangeduid als terrein met (middel) hoge archeologische verwachting. Op grond hiervan is archeologisch (voor) onderzoek nodig wanneer er bouwwerkzaamheden plaatsvinden.

In het onderhavige planinitiatief is enkel sprake van vervanging van een bestaande woonwagen door een nieuwe woonwagen ; op grond hiervan wordt archeologisch (voor) onderzoek niet nodig geacht.

4.6 VERKEER EN PARKEREN

Voorliggend planinitiatief voorziet niet in een nieuwe inrichting of nieuwe of uitbreiding van functies.

Geconcludeerd kan worden, dat het onderhavige project geen gevolgen heeft ten aanzien van verkeer en parkeren.

4.7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het onderhavige project wordt volledig in particulier en eigen beheer gefinancierd en uitgevoerd. Ten aanzien van eventuele planschade zal een overeenkomst worden gesloten tussen de gemeente en opdrachtgever. *

5 CONCLUSIE

Het onderhavige planinitiatief is in overeenstemming met de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid. Daarnaast is het plan een verbetering in ruimtelijke kwaliteit.

Op grond van het vigerend bestemmingsplan is het voorgenomen planinitiatief niet mogelijk. Om de beoogde ontwikkeling te kunnen laten plaatsvinden is de gemeente bereid om een projectbesluit te nemen, conform artikel 3.10 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voorliggende notitie betreft de ruimtelijke onderbouwing in het kader van het projectbesluit.

Zowel binnen het provinciaal als gemeentelijk beleid is beoogd planinitiatief mogelijk. Geconcludeerd kan worden, dat het planinitiatief past binnen het provinciaal en gemeentelijk beleid.

Algemeen kan worden gesteld, dat het voorgestelde planinitiatief tot vervanging van een bestaande woonwagen ter plaatse in relatie tot de vorengenoemde en beschreven aspecten verantwoord is.