

CASTRA



Ruimtelijke onderbouwing Garageboxen

Ruimtelijke onderbouwing als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo voor het oprichten van garageboxen op het perceel De Meent 41 achter te Odijk.

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 Gebiedsprofiel	6
3 Projectprofiel	8
4 Beleid	10
5 Uitvoeringsaspecten	14
6 Ruimtelijke onderbouwing en Conclusie	18

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om de realisering van zeven garageboxen mogelijk te maken. De toekomstige garages zijn gesitueerd op het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk en gelegen op een binnenterrein waar reeds meerdere garageboxen zijn gesitueerd. Door de uitvoering van het bouwplan zal het binnenterrein een substantiële verbetering van het uiterlijk aanzicht verkrijgen.



Afbeelding 1: Situering garageboxen op het perceel De Meent (achter) te Odijk

1.2 Procedure omgevingsvergunning voor de activiteit gebruik

Om een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' te kunnen verlenen moet aan verschillende gronden zijn voldaan. Deze gronden staan

beschreven in artikel 2.10 lid 1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit zijn limitatieve gronden, hetgeen betekent dat, indien niet aan deze vereisten kan worden voldaan, de vergunning geweigerd moet worden. Een belangrijke grond is de planologische toets, welke is beschreven in artikel 2.10 lid 1 sub c Wabo. In dit artikel komt tot uitdrukking dat een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' geweigerd moet worden als het bouwen in strijd is met het bestemmingsplan of met de eisen die krachtens zodanig plan zijn gesteld.

Het bouwplan voor het oprichten van zeven garageboxen kan niet conform de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan staat namelijk in principe bebouwing op de gesitueerde plek op het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk niet toe. Het bouwplan zou derhalve op deze grond moeten worden geweigerd.

De Wabo biedt echter de mogelijkheid om een bouwplan, welk in strijd is met een bestemmingsplan, toch te kunnen realiseren. Met behulp van een 'onthefing' van de voorschriften van een bestemmingsplan kan een bouwvergunning worden verleend.

Voor het realiseren van een zevental garages kan met behulp van een planologische procedure als bedoeld artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo een bouwvergunning worden verleend. Aan een dergelijke procedure wordt de wettelijke voorwaarde verbonden om een ruimtelijke onderbouwing aan te leveren. Uit zo'n ruimtelijke onderbouwing moet blijken dat het project voldoet aan alle ruimtelijk relevante wet- en regelgeving.

1.3 Procedure

De planologische procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo is onderhevig aan een belangenafweging. De belangen van de verzoeker van de vergunning en de belangen van derden dienen tegen elkaar afgewogen te worden om te kunnen komen tot een zorgvuldig en gemotiveerd besluit.

Om eenieder in de mogelijkheid te stellen zijn of haar zienswijze kenbaar te maken, zal het bouwplan gedurende een termijn van zes weken ter inzage worden gelegd. De aanvraag voor het verlenen van bouwvergunning, met de daarbij behorende tekeningen en deze onderbouwing kunnen gedurende deze periode worden ingezien. Tevens kunnen gedurende deze periode zienswijzen mondeling of schriftelijk kenbaar worden gemaakt. Het college beslist vervolgens over het al dan niet verlenen van de ontheffing, en betreft de eventueel ingekomen zienswijzen in haar afweging.

1.4 Doel

Het doel van deze ruimtelijk onderbouwing is het planologisch mogelijk maken van het realiseren van zeven garageboxen.

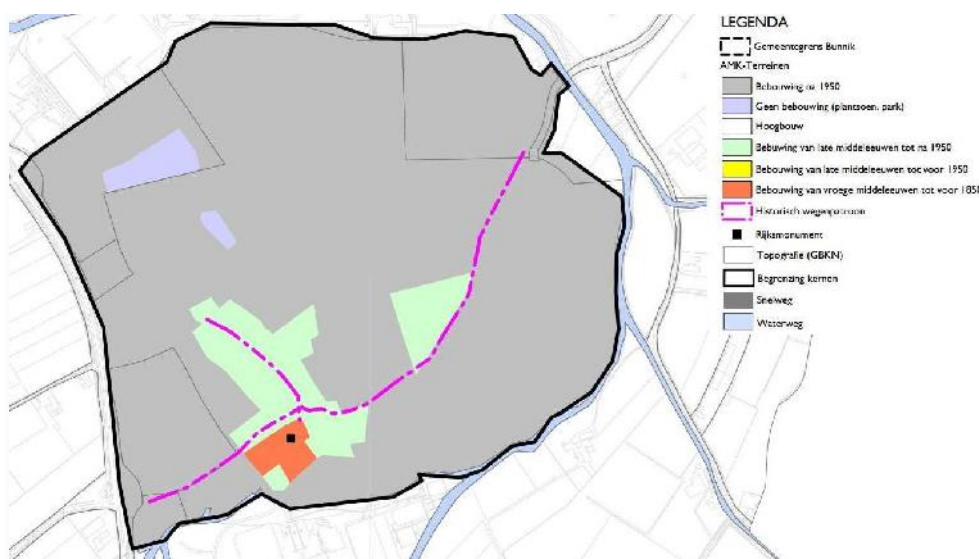
1.5 Leeswijzer

Deze onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het gebiedsprofiel, gevolgd door een omschrijving van het project in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van de relevante beleidskaders. Onder meer wordt ingegaan op het geldende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5, de uitvoeringsaspecten, wordt het project getoetst aan de relevante wetgeving op het gebied van onder andere archeologie, ecologie en milieu. Als sluitstuk bevat hoofdstuk 6 de conclusies van de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit blijkt dat het project voldoet aan alle voorwaarden om toepassing te kunnen verlenen aan artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo.

2 GEBIEDSPROFIEL

2.1 Algemeen

Odijk is gelegen binnen een oude bocht van de Kromme Rijn. De twee belangrijkste structuren, van oorsprong uit de middeleeuwen, zijn nog duidelijk herkenbaar; de Meent en de Zeisterweg. Over de Meent liep de weg van Bunnik naar Werkhoven. Omstreeks 1870 werd de zuidelijke bocht van de Kromme Rijn afgesneden voor de aanleg van een kanaal. Van oorsprong is Odijk een agrarisch dorp. Odijk kenmerkt zich nu door een goed woon- en leefklimaat. Water en groen zijn belangrijke structuurdragers in het dorp. Het dorp beschikt over een goede ontsluiting op het regionale (N229) en nationale wegennet (A12). Tegelijkertijd heeft het dorp een directe relatie met het omringende landschap. In het oosten van de kern is de samenhang van het dorp met het omliggende landelijk gebied harmonieuzer dan aan andere zijde van de kern.



Afbeelding 2: bebouwing in de kern Odijk

2.2 Groen- en waterstructuur

Een aantal wegen in Odijk maakt deel uit van de elementaire groenstructuur van de gemeente. Deze wegen hebben een groen aanzicht door de aanwezige bomen en/of groenvlakken. Het betreft bijvoorbeeld de Singel en de Esdoorn. Daarnaast liggen er verspreid door het dorp een aantal groenplekken en plantsoenen, die ook onderdeel zijn van de elementaire groenstructuur. Voorbeelden zijn het gebied rondom het pad door Dalenoord, het terrein rondom de rooms-katholieke kerk en de gebieden die een overgang vormen tussen de bebouwde kom en het open gebied rondom Odijk.

Odijk grenst aan de noord-, zuid-, en oostkant over een grote lengte aan de Kromme Rijn. De Kromme Rijn maakt deel uit van het stelsel van hoofdwatgangen in de gemeente en is aangewezen als natte ecologische verbindingszone. In dat kader heeft de Kromme Rijn een functie voor het verplaatsen en uitwisselen van planten- en diersoorten tussen natuurgebieden.

2.3 Infrastructuur

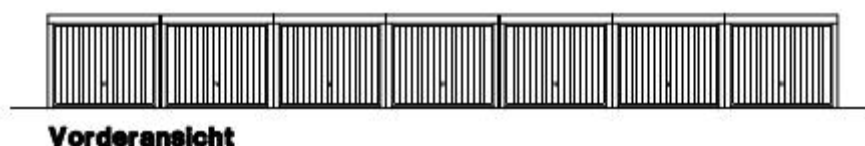
De Singel is de belangrijkste doorgaande route door Odijk. Vanaf de Singel zijn er op diverse plaatsen inprickers naar de woonwijken. Ten westen van Odijk ligt de doorgaande provinciale weg tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede. Odijk ligt verder zeer dicht bij de snelweg A12.

3 PROJECTPROFIEL

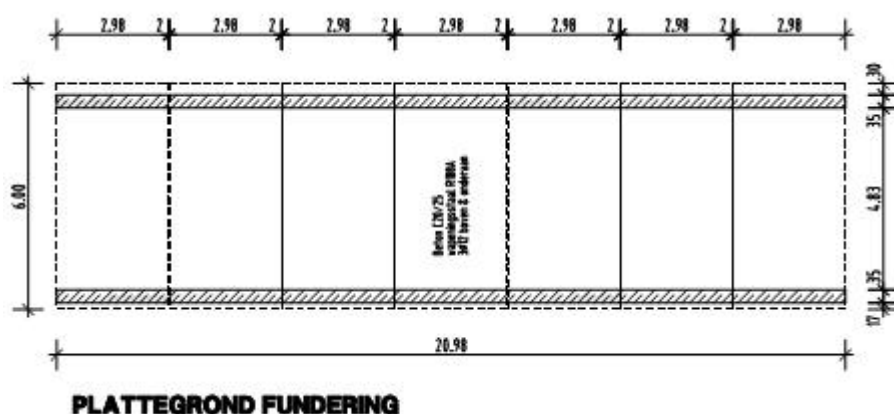
3.1 Bouwplan

Het bouwplan behelst de realisering van zeven garageboxen op het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk. De garages worden opgericht in het kader van de behoefte aan goede parkeervoorzieningen voor direct omwonenden en derde-belanghebbenden en zullen zodoende niet voor bedrijfsmatig gebruik dienen. Daarnaast zal het bouwplan zorgen voor een betere uitstraling van de omgeving, hetgeen tevens komt door de algehele sanering en structurering van het terrein.

Eén garagebox heeft een lengte van ongeveer 6 meter. De breedte is circa 3 meter. Deze maten komen overeen met de maatvoering van een doorsnee garagebox. In totaal zal na uitvoering van het bouwplan derhalve de breedte 21 meter zijn.



De bouwwerken hebben een hoogte van 2,5 meter, gemeten vanaf maaiveld. De hoogte van de garageboxen ligt lager dan de mogelijkheden die worden geboden in het bestemmingsplan voor garages en zijn niet hoger dan de omliggende bebouwing. De uiterlijke kenmerken verschillen derhalve weinig tot niet.



De boxen (typen RF 155-170, RF 255-270, RF 560-590, RF 660-690 en RF 760-790) voldoen aan de NEN-normen betreffende de brandwerendheid en aan de eisen van het Bouwbesluit. De fundering zal niet lager komen te liggen dan 0,5 meter.

3.2 Stedenbouwkundige aspecten

De herbouw van de schuur heeft weinig stedenbouwkundige en planologische consequenties. De functie van het binnenterrein wijzigt niet en leidt niet tot een verandering van het gebruik. In planologisch opzicht wijzigt er dan ook niets.

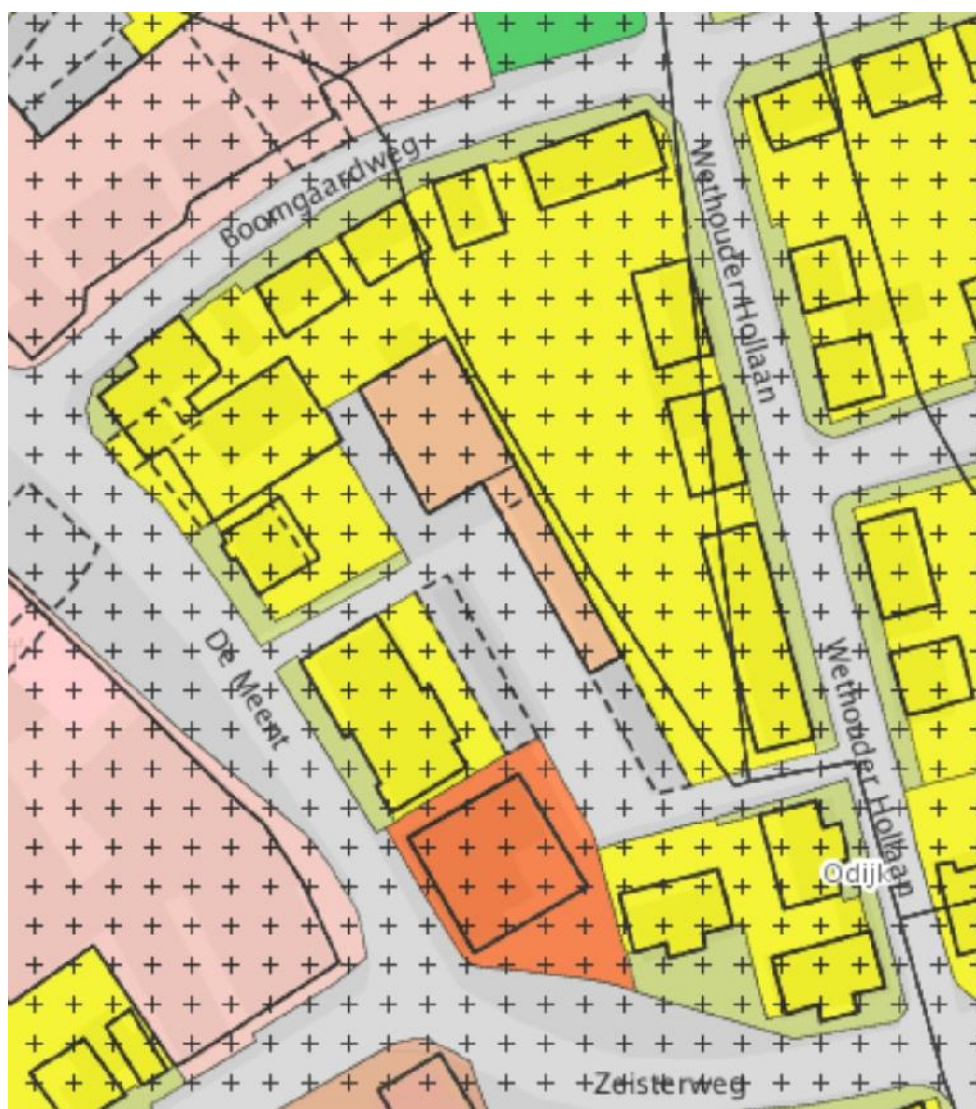
Vanaf de openbare weg (Wethouder Hollalaan) is na realisering van het bouwplan de garages in beperkte mate zichtbaar. Door de situering op een achtererf is de stedenbouwkundig impact van ondergeschikte aard. De nieuwbouw zal zorgvuldig zijn ingepast tussen de bestaande bebouwing. De bouwstijl van de garages is geconformeerd aan de bouwstijl van de naastgelegen garageboxen en aan de bouwstijl van de omliggende bebouwing. De garages sluiten dan ook aan bij de langwerpige en blokvormige bouwmassa's.

Al met al leidt het bouwplan tot een bouwkundig vernieuwd, maar ongewijzigd beeld. Vanuit deze overweging is medewerking aan de garages stedenbouwkundig en planologisch aanvaardbaar.

4 BELEID

4.1 Vigerende planologische regelingen

De garageboxen zijn gesitueerd op het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk. Het bouwplan is gelegen op gronden vallend binnen het bestemmingsplan "Dorp Odijk 2012". Het bestemmingsplan is op 17 juli 2014 opnieuw gewijzigd vastgesteld door de raad van de gemeente Bunnik. Het bestemmingsplan.



Afbeelding: fragment bestemmingsplan "Dorp Odijk 2012"

Op het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk rust de enkelbestemming "Verkeer" en de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie". Op deze gronden zijn toegestaan:

Artikel 15 Verkeer

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a) Wegen, straten, en paden met een verkeers- en verblijfsfunctie;*
- b) Voet- en rijwielpaden;*
- c) Parkeervoorzieningen;*
- d) Groenvoorzieningen;*
- e) Bermen en beplanting, waaronder begrepen water en waterberging;*
- f) Straatmeubilair, speelvoorzieningen en objecten van beelden kunst;*
- g) Terrassen;*
- h) (ondergrondse) afvalverzamelvoorzieningen;*

Alsmede voor

- i)*
- j)*
- k) Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-garageboxen':
garageboxen;*
- l)*
- m)*
- n)*

15.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

Op de voor Verkeer aangewezen gronden zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen toegestaan, met een bouwhoogte van niet meer dan 3 meter, met dien verstande dat:

- a) Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-garageboxen', garageboxen mogen worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 3 meter;*
- b)*
- c)*

Het gebruik van garageboxen is in overeenstemming met artikel 15.1. De realisatie van garageboxen is echter alleen mogelijk daar waar een bouwvlak of een aanduiding in het bestemmingsplan is opgenomen. Aangezien de garageboxen voorzien zijn buiten het bouwvlak is er een strijdigheid met het bestemmingsplan. De gronden waarop de garageboxen zijn geprojecteerd hebben namelijk niet de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-garageboxen'. Dit betekent dat er geen bouwwerken op de gronden gesitueerd mogen worden. Wel dient er geconstateerd te worden dat, hoewel er niet gebouwd mag worden, de bouwplannen aansluiten aan de bouwregels als bedoeld in artikel 15.2.

¹ Enkele bepalingen zijn weggelaten, aangezien deze voor het bouwplan niet van belang zijn.

De toekomstige garageboxen zijn gesitueerd op een binnenterrein met de bestemming 'Verkeer'. Er is geen sprake van een openbare weg maar van een 'eigen weg'. Op de gronden zijn reeds meerdere garageboxen gerealiseerd. Het realiseren van extra garageboxen past binnen de uitstraling van de omgeving. Gelet op de besloten ligging en het feit dat het bouwplan conform de bouwregels van artikel 15.2 kan worden gerealiseerd, staat er planologisch en stedenbouwkundig niets voor de plaatsing van deze garageboxen in de weg. De welstandscommissie geeft in haar advies dan ook aan dat zij in hoofdlijnen kan instemmen met het bouwplan²

4.2 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2025

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2025 is aangegeven dat het van belang is dat alle ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen) voor alle verkeersvormen goed en tijdig ontsloten zijn. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen namelijk een verstorend effect hebben op het functioneren van het verkeersnetwerk in de directe nabijheid. In dat geval zijn er extra maatregelen nodig om deze verstoring niet op te laten treden. Door toepassing van de mobiliteitsscan en mobiliteitstoets worden de mobiliteitseffecten in beeld gebracht zodat voldoende maatregelen kunnen worden genomen in het ruimtelijk plan.

De provincie stelt een mobiliteitsscan verplicht bij elke voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat in een vroegtijdig stadium (bij voorkeur al in de planvormingsfase) wordt nagegaan of de ontwikkeling leidt tot een verstoring van het functioneren van het verkeersnetwerk. Indien dit het geval is, is de mobiliteitstoets verplicht. Bij de mobiliteitstoets wordt nagegaan welke negatieve effecten op het verkeersnetwerk kunnen optreden en met welke maatregelen deze worden voorkomen. Het oprichten van garageboxen op 'eigen terrein' zal niet leiden tot een verstoring van het functioneren van het verkeersnetwerk. Het komt juist de ordening van verkeersvoorzieningen ten goede. Een mobiliteitstoets is derhalve niet noodzakelijk, aangezien het bouwplan conform de Structuurvisie kan worden gerealiseerd.

4.3 Strijdigheid met het bestemmingsplan

Resumerend kan gesteld worden dat op de gronden parkeervoorzieningen mogen worden gerealiseerd (artikel 15.1 sub c). Ook liggen parkeervoorzieningen op deze gronden in de lijn van het provinciaal beleid. Garageboxen echter niet, aangezien er geen aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-garageboxen' op de locatie is geprojecteerd.

De raad van de gemeente Bunnik heeft de beleidsstukken "Binnenplanse afwijkingenbeleid Bunnik 2012" en "Afwijkingenbeleid kruimelgevallen Bunnik

² Mits de positionering enigszins wordt aangepast en de uitvoering van de garagedeuren wordt aangepast in een gedekte kleur (niet wit).

2013" vastgesteld. Op basis van deze beleidsstukken kan bovengenoemde strijdigheid niet worden weggenomen. Het planologische instrumentarium om het bouwplan te realiseren is zodoende geregeld in artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo.

5 UITVOERINGSASPECTEN

5.1 Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als waardevol beschouwd. De Monumentenwet legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed grotendeels bij de gemeente. Als instrument om een goed onderbouwde belangenafweging te kunnen maken heeft de gemeente Bunnik een archeologische beleidskaart laten ontwikkelen. Deze is door de gemeenteraad op 13 oktober 2011 vastgesteld. Op de archeologische beleidskaart staan archeologische monumenten en verwachtingszones aangegeven waaraan maatregelen zijn gekoppeld die in de bestemmingsplannen kunnen worden opgenomen. Het gaat dan met name om oppervlakte- en diepteondergrenzen. Indien een plangebied groter is dan de gestelde oppervlakte-ondergrens en de ingreep dieper gaat dan de diepte-ondergrens dient archeologisch onderzoek conform de Archeologische MonumentenZorg-Cyclus (AMZ-cyclus) te worden uitgevoerd.

Binnen de dorpskern van Odijk bevinden zich op de gemeentelijke beleidskaart drie soorten archeologische terreinen: gebieden of terreinen met een archeologische waarde (categorie 2), gebieden met een hoge archeologische verwachting (categorie 3) en gebieden met een middelhoge archeologische verwachting (categorie 4). Het perceel De Meent 41 (achter) te Odijk heeft een dubbelbestemming Waarde Archeologie 2. Op basis van het gemeentelijke beleid gelden de volgende regels voor bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten binnen de verschillende archeologische (verwachtings)zones. Voor de gebieden met een archeologische waarde (dubbelbestemming Waarde Archeologie 2) geldt een onderzoeksplicht, conform de AMZ-cyclus bij verstoringen en te bebouwen oppervlakten van in totaal groter dan 100 m² en dieper dan 0,5 m onder maaiveld. Aangezien er geen verstoring zal plaatsvinden dieper dan 0,5 m (zie hoofdstuk 3) is er geen onderzoeksplicht aanwezig.

5.2 Ecologie

Er zijn geen ecologische belemmeringen voor dit plan.

- **Beschermde soorten:** Op de gronden van het bouwplan is de mogelijkheid tot het aantreffen van beschermde soorten zeer gering. Door de ligging van de gronden (binnen bebouwd terrein), door de geringe grootte van het te bebouwen stuk grond en door het huidige gebruik is de trefkans verwaarloosbaar. Een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet is derhalve niet nodig. Wel dient natuurlijk de zorgplicht nageleefd te worden.
- **Beschermde gebieden:** De garageboxen liggen buiten een Natura 2000-gebied, een beschermd Natuurmonument dan wel een Wetland. Er zal gezien de aard en de ligging van het bouwplan geen activiteiten of ingrepen plaatsvinden die invloed hebben op een voornoemd gebied.

5.3 Milieu

Om van artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo jº 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo 'gebruik' te mogen maken dienen de milieuaspecten; geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bodem beschreven te worden. Hieronder worden de belangrijkste aspecten in de afweging van een goede ruimtelijke ordening kort aangestipt.

5.3.1 Geluid

In de Wet geluidhinder en het "Besluit grenswaarden binnen zones van wegen", zijn normen vastgesteld ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen vanwege een weg.

Het voorliggende project voorziet in het realiseren van garageboxen. Een garage is geen geluidsgevoelige object in de zin van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is in onderhavig geval niet nodig.

5.3.2 Luchtkwaliteit

Op 11 oktober 2007 is De Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Bij kleine projecten waar een zeer geringe verslechtering ('niet in betekenende mate') van de luchtkwaliteit optreedt, kan een gemeente gebruik maken van het Besluit NIBM. In die gevallen hoeven gemeenten niet uitgebreid te toetsen aan grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij maximaal 1% verslechtering van de luchtkwaliteit kan een project zonder meer doorgang vinden. Het bouwplan zal geen effect op de luchtkwaliteit hebben. De grens van 1% zal niet worden gehaald. Nadere toetsing is derhalve niet benodigd.

5.3.3 Bodem

Er zijn op de gronden waarop de garageboxen zijn gesitueerd geen extra maatregelen nodig om de bodem te beschermen. De locatie wordt als garage gebruikt en er valt geen bodembedreigende verontreiniging te verwachten.

5.4 Waterhuishoudkundige aspecten

In het plan zijn geen zwaarwegende waterhuishoudkundige aspecten aan de orde. Het bevindt zich niet binnen enige Keurzone of binnen de zoekgebieden voor waterberging.

- Grondwater: Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor en door (grond)water in de omgeving. Het grondwaterpeil ligt circa 5 m onder maaiveld. Er is in en om het gebied geen grondwateroverlast bekend. Het gebied ligt niet in de grondwaterfluctuatietoneelzone zoals provincie Gelderland deze heeft gedefinieerd. Door de inrichting van het terrein als parkeervoorziening zal grondwater geen overlast veroorzaken of structureel worden afgevoerd. Ingrepen voortkomend uit dit plan zullen geen bodemlagen aantasten als gevolg waarvan het grondwatersysteem verandert.

- Oppervlaktewater: In of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen oppervlaktewateren aanwezig. Naar aanleiding van dit plan zal geen extra oppervlaktewater gecreëerd worden. Ook zal er niet geloosd worden op oppervlaktewater. Het plan veroorzaakt geen nadelige gevolgen voor of door het oppervlaktewatersysteem in de omgeving.
- Natuur: Binnen en nabij het plangebied komt geen waterafhankelijke natuur voor.
- Hemelwater: Hemelwater afstromend van verharde en half verharde oppervlakken wordt ingezameld. Aangezien het bouwplan niet leidt tot meer verhard oppervlak, de te bebouwen gronden zijn namelijk reeds verhard, heeft dit geen negatief effect op de omgeving.

5.5 Verkeer

5.5.1 Verkeersnetwerk

De gemeente streeft naar meer aandacht voor sluijverkeer, doorstroming en verkeersveiligheid. Binnen de dorpen moet het fietsverkeer gestimuleerd worden en het doorgaand autoverkeer door de woonwijken heen beperkt worden (vanaf de rondweg de wijk in, zo min mogelijk door de wijk heen). Zoals in paragraaf 4.2 aangegeven, leidt het oprichten van garageboxen op 'eigen terrein' zal niet tot een verstoring van het functioneren van het verkeersnetwerk. Het komt juist de ordening van verkeersvoorzieningen ten goede.

5.5.2 Hulpdiensten

Artikel 6.37 Bouwbesluit 2012 bevat voorschriften ten behoeve van de bereikbaarheid van gebouwen en van bouwwerken geen gebouw zijnde waarin personen kunnen verblijven, voor brandweervoertuigen en voertuigen van andere hulpverleningsdiensten. Op grond van het eerste lid moet tussen de openbare weg en de toegang van een bouwwerk voor het verblijven van personen een verbindingsweg aanwezig zijn die geschikt is voor het te verwachten verkeer, zoals brandweervoertuigen en voertuigen van andere hulpverleningsdiensten. Niet elk gebouw of elk bouwwerk geen gebouw zijnde waarin personen kunnen verblijven hoeft over zo'n verbindingsweg te beschikken. Zo'n weg is niet vereist in de in het tweede lid aangegeven gevallen, zoals bij een bouwwerk met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² of indien de toegang tot het bouwwerk op ten hoogste 10 m van een openbare weg ligt of wanneer het bevoegd gezag van oordeel is dat de aard, de ligging of het gebruik van het bouwwerk de aanwezigheid van die voorziening niet nodig maken. In het derde lid is aangegeven aan welke eisen een verbindingsweg als bedoeld in het eerste lid moet voldoen. De voorgeschreven minimum breedte van de verbindingsweg (4,5 meter) en het voorgeschreven minimum draagvermogen van die weg zijn afgestemd op het gebruik door gangbare voertuigen zonder dat deze elkaar behoeven te kunnen passeren. Na realisatie van het bouwplan wordt aan bovenstaande voldaan.

5.6 Economische uitvoerbaarheid

Het betreft hier een private ontwikkeling op eigen terrein. De voornaamste met deze ontwikkeling samenhangende kosten komen ten laste van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer zal in dat kader tevens een planschadeovereenkomst met de gemeente sluiten.

6 RUIMTELIJKE ONDERBOUWING EN CONCLUSIES

Zoals aangegeven in paragraaf 5 dient ter realisering van een met de voorschriften van een bestemmingsplan strijdig project een goede "ruimtelijke onderbouwing" ten grondslag te liggen aan de procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo..

Een specifieke omschrijving van de inhoud van een ruimtelijke onderbouwing wordt in de wet niet gegeven. Wel moet een goede "ruimtelijke onderbouwing" niet in strijd zijn met relevante wetgeving op het gebied van onder meer archeologie, water, natuur, milieu, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en provinciaal en gemeentelijk beleid.

Met betrekking tot deze punten wordt het volgende opgemerkt. Het project voldoet aan de relevante wetgeving. Zo is op het aspect "archeologie" in paragraaf 5.1 ingegaan en is het aspect "water" in paragraaf 5.3 van deze "ruimtelijke onderbouwing" behandeld. Op het aspect "natuur" (ecologie) is ingegaan in paragraaf 5.2. De relevante milieuaspecten, waaronder geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn besproken in paragraaf 5.5. Daarnaast sluit het project aan bij het provinciaal en gemeentelijk beleid (paragraaf 4.3).

Geconcludeerd kan worden dat in deze ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat aan alle voorwaarden wordt voldaan voor de procedure als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo j° 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo.