

Gemeente Epe
Ontwerp bestemmingsplan Ontsluitingsweg
Kweekweg

projectnr. 6198-150484
revisie 03
3 november 2006

datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
03-11-2006	ontwerp bestemmingsplan, opm. gemeente 03-11-06 verwerkt	S. Hammink	R. Windhouwer

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Bij het bestemmingsplan behorende stukken	4
1.3	Opzet van de toelichting	4
1.4	Handboek bestemmingsplannen gemeente Epe	4
2	Beschrijving bestaande situatie	5
2.1	Juridische status	5
2.2	Gebiedsbeschrijving	5
3	Beleidskader	7
3.1	Europees en rijksbeleid	7
3.1.1	Vogel- en habitatrichtlijn	7
3.1.2	Verdrag van Valletta (Malta)	8
3.1.3	Nota Ruimte	8
3.1.4	Europese Kaderrichtlijn water	9
3.1.5	Vierde Nota Waterhuishouding	9
3.1.6	Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21 ^e eeuw	10
3.1.7	Besluit luchtkwaliteit 2005	10
3.1.8	Startprogramma Duurzaam Veilig	11
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	11
3.2.1	Streekplan Gelderland 2005	11
3.2.2	Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2)	12
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.3.1	Ruimtelijk Structuurplan Epe	12
3.3.2	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)	14
3.3.3	Vigerend bestemmingsplan	14
4	Randvoorwaarden	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Archeologisch onderzoek	15
4.3	Water	15
4.4	Natuurtoets	17
4.5	Bodemonderzoek	19
4.6	Akoestisch onderzoek	20
4.7	Onderzoek luchtkwaliteit	21
4.8	Verkeersonderzoek	21
4.9	Visie landschappelijke inpassing	23
4.10	Kabels- en leidingen	26
5	Planbeschrijving	27

6	Toelichting op de voorschriften	29
6.1	Het bestemmingsplan	29
6.2	Artikelsgewijze toelichting	30
7	Economische uitvoerbaarheid	32
8	Inspraak en overleg	33
8.1	Inspraak	33
8.2	Overleg ex artikel 10 Bro	51

Bijlage 1: Artikel 10 Bro-reactie provincie Gelderland

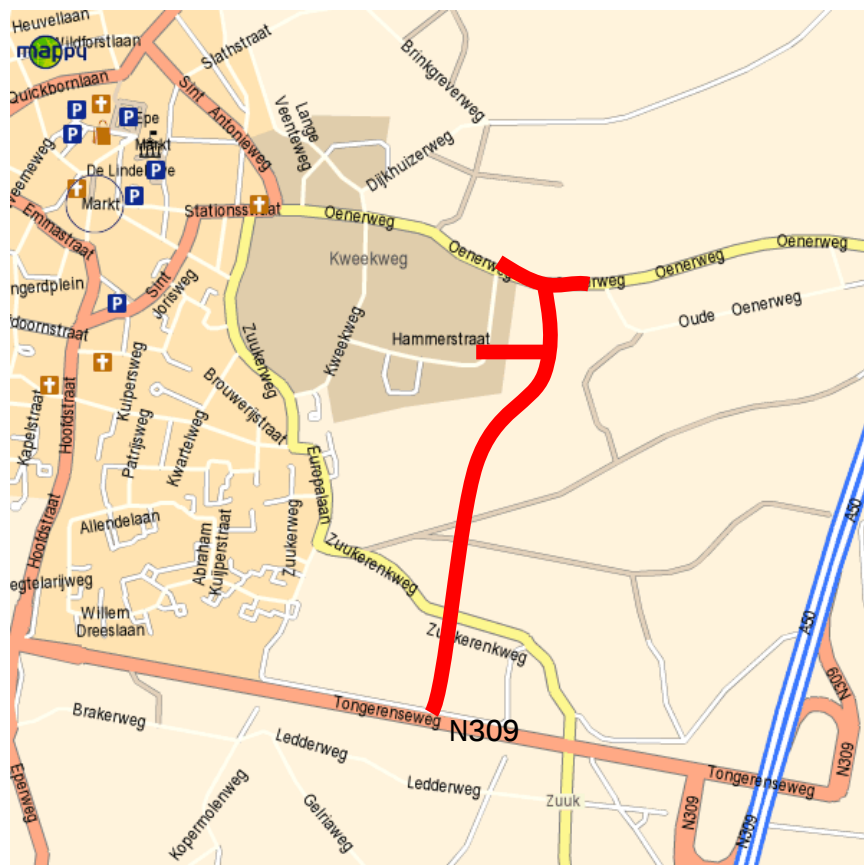
Bijlage 2: Nader akoestisch onderzoek in kader van inspraak

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 1998 heeft de gemeenteraad van Epe gekozen voor de zogenaamde B-variant als nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg. Het doel van deze nieuwe ontsluitingsweg is het (vracht)verkeer van het industrieterrein Kweekweg zo snel mogelijk van/naar de A50 en N309 te leiden, waardoor de intensiteit van het (vracht)verkeer op de rondwegen van de kern van Epe wordt geminimaliseerd en de overlast van vrachtverkeer op sluiproutes weg wordt genomen. Hierdoor zal de verkeersveiligheid binnen en buiten de bebouwde kom worden vergroot.

Het plangebied bestaat uit het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg Kweekweg. Het tracé loopt globaal vanaf de Oenerweg langs de oostzijde van het bedrijventerrein Kweekweg in zuidelijke richting naar de N309. Het tracé heeft een directe aantakking op het bedrijventerrein. De globale ligging van het plangebied is met de rode lijn weergegeven op figuur 1.



Figuur 1: plangebied

1.2 Bij het bestemmingsplan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Ontsluitingsweg Kweekweg" is vervat in de volgende stukken:

- plankaart (schaal 1: 1.000, plancode SE 33-003, tek.nr. 150484, wijz.nr R01, 1 blad);
- voorschriften.

Het plan gaat vergezeld van de voorliggende toelichting.

1.3 Opzet van de toelichting

De toelichting is na dit inleidende hoofdstuk als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de bestaande situatie opgenomen. Hoofdstuk 3 beschrijft het beleidskader voor het bestemmingsplan, bestaande uit het relevante beleid van de rijksoverheid, de provincie Gelderland, instanties op regionaal niveau en de gemeente Epe. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden beschreven aan de hand van de resultaten van de verschillende gebiedsonderzoeken. Hoofdstuk 5 bevat een toelichting op de systematiek van de gehanteerde voorschriften. De economische uitvoerbaarheid wordt besproken in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 bevat de resultaten van inspraak en overleg.

1.4 Handboek bestemmingsplannen gemeente Epe

De plantoelichting, de voorschriften en de plankaart van het bestemmingsplan "Ontsluitingsweg Kweekweg" zijn opgesteld conform het bestek, zoals beschreven in het "Handboek bestemmingsplannen gemeente Epe".

De plankaart is conform de IMRO-standaard (Informatie Model Ruimtelijke Ordening) vervaardigd. Hierdoor is het bestemmingsplan eenvoudig in te brengen in een gemeentelijk (raadpleeg)systeem en kan het bestemmingsplan op een eenduidige manier worden uitgewisseld met andere overheden zoals de provincie.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Juridische status

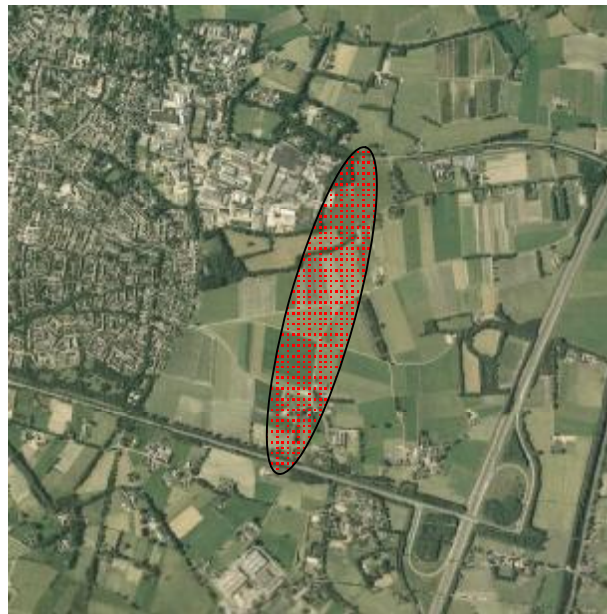
Binnen het plangebied is tot het onherroepelijk worden van de onderhavige herziening het bestemmingsplan "Buitengebied" van kracht. In de raadsvergadering van 23 juni 2005 van de gemeente Epe is het bestemmingsplan "Buitengebied" vastgesteld.

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben het plan 14 februari 2006 gedeeltelijk goedgekeurd (Besluit RE2005.5927). Het bestemmingplan is 3 mei 2006 (deels) in werking getreden.

Voor de realisatie van de ontsluitingsweg Kweekweg is het noodzakelijk dat het vigerende bestemmingsplan wordt herzien.

2.2 Gebiedsbeschrijving

Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van de kern van Epe. In figuur 2 is de huidige situatie afgebeeld. De exacte plangrenzen zijn bepaald aan de hand van de keuze voor een tracévariant die in het kader van een akoestisch en verkeerskundig onderzoek en een landschappelijke visie is gemaakt.



Figuur 2: Huidige situatie plangebied

Het plangebied omvat het toekomstige tracé van de ontsluitingsweg Kweekweg, met een transparante groenafscherming aan de zuidoostzijde van de ontsluitingsweg en een directe aantakking op het bedrijventerrein Kweekweg ter hoogte van de Hammerstraat; het plangebied omvat geen gronden in de directe omgeving. Het zoekgebied bestaat hoofdzakelijk uit agrarisch gebied met enkele woningen. Het tracé vindt in het noorden aansluiting op de Oenerweg. In het zuiden sluit deze aan op de N309. Een karakterschets van het huidige gebied is weergegeven op figuur 3 en 4.



Figuur 3: Karakter gebied open agrarisch bouwland zijde Oenerweg



Figuur 4: Karakter gebied open agrarisch bouwland richting N309

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen.

3.1 Europees en rijksbeleid

3.1.1 Vogel- en habitatrichtlijn

Door de Europese Unie zijn richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. De richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. Als concrete richtlijnen worden genoemd de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

Het doel van de Habitatrichtlijn is in stand houden van natuurlijke habitats in de gebieden die als Speciale Beschermingszone (SBZ) zijn aangewezen (artikel 6) en bescherming van soorten (artikel 12).

De Vogelrichtlijn (EU-richtlijn 79/409/EEG, gewijzigd bij richtlijn 86/122/EEG) bevat naast bepalingen over de instandhouding van in het wild levende vogelsoorten, ook plichten die op de bescherming van de leefgebieden van in het wild levende vogels zijn gericht.

De meest geschikte habitats voor bijzonder waardevolle soorten en veel voorkomende trekvogels moeten als speciale beschermingszone worden aangewezen. Anders dan bij de Habitatrichtlijn worden de speciale beschermingszones direct – dus zonder toetsing van de EU – door de lidstaten aangewezen. De Vogelrichtlijn is in de nationale regelgeving onder andere omgezet in de Vogelwet, die reeds is opgenomen in de Flora- en Faunawet.

Tussen de Vogelrichtlijn en de hieronder beschreven Habitatrichtlijn bestaat een belangrijke koppeling. Voor de speciale beschermingszones volgens de Vogelrichtlijn is het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing.

De soortbescherming van de Habitatrichtlijn (HR) en Vogelrichtlijn (VR) is geïmplementeerd door de Flora- en Faunawet. Daarin is het internationaal geldende beschermingsregime opgenomen voor internationaal aangewezen soorten; de Habitat- en Vogelrichtlijn-soorten. Alle soorten van bijlage IV (strikt beschermde soorten) van de HR vallen onder het zwaarste beschermingsregime van de Flora- en faunawet.

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van de in het projectgebied mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden.

Op een afstand van circa 1.500 meter bevindt zich de grens van het Habitat- en Vogelrichtlijngebied Veluwe. Het tussenliggende gebied is in gebruik als agrarisch land

en een deel als woonwijk. Het gebied bevindt zich niet binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Het project dient alleen te worden getoetst aan de Flora- en faunawet. Hier wordt in paragraaf 4.4. nader op ingegaan.

In het kader van deze wetgeving heeft Oranjewoud een natuurtoets verricht naar de voorkomende, dan wel te verwachten beschermde planten- en diersoorten binnen het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.4.

3.1.2 Verdrag van Valletta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de realisatie van projecten te beperken, wordt het naar verwachting begin 2006 verplicht om vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van de plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Op 16 april 1992 werd de verdragstekst door de leden van de Europese ministerraad in Valletta ondertekend. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed al voordat het tot monument is verklaard, integrale bescherming nodig heeft en krijgt.

In het kader hiervan heeft Oranjewoud in november 2005 een archeologisch onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.2.

3.1.3 Nota Ruimte

Het kabinet heeft zijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd in de Nota Ruimte. De Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben ingestemd met de nota op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

De gemeente Epe en het plangebied maken deel uit van de Veluwerand, de overgang tussen de Veluwe en de IJsselvallei. Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van de kern Epe. Het gebied maakt deel uit van het in de Nota Ruimte aangewezen Nationaal Landschap. Ter bescherming van de gezondheid en veiligheid van mensen, de condities voor natuur en ecologische waarden en ten aanzien van de basismilieukwaliteit, zijn normen zijn gesteld in wet- en regelgeving. Om een voldoende goede milieukwaliteit te realiseren en knelpunten te voorkomen, moeten milieu- en veiligheidsaspecten naast

andere belangen vroegtijdig en geïntegreerd in de ruimtelijke planvorming betrokken worden.

Voor ingrepen die schade aanrichten aan het landschap geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegde gezag erop toezien dat hiernaar, door de initiatiefnemer, onderzoek wordt verricht. Ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken verricht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

3.1.4 Europese Kaderrichtlijn water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen aan afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verskillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander nationaal waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de Nota Waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21). Ook in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen.

Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

3.1.5 Vierde Nota Waterhuishouding

In de 'Vierde Nota Waterhuishouding' (NW4), vastgesteld in december 1998, is het rijksbeleid inzake de waterhuishouding geformuleerd. De hoofddoelstelling hiervan luidt: "Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde, veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd."

De belangrijkste speerpunten van het beleid zijn:

- vergroten van samenhang en betrokkenheid;
- vergroten van de veerkracht;
- gebiedsgericht beleid;
- anders omgaan met normen;
- herstel van watersystemen.

3.1.6 Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw' (WB21) is de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat er een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt.

Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21^e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van 'vasthouden-bergen-afvoeren';
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

In de Nota Ruimte, zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de NW4, meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening en wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben. De watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante 'wateraspecten' worden meegenomen. Er wordt gekeken naar veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. De watertoets wordt toegepast door in een vroegtijdig stadium de waterbeheerders te betrekken bij plannen die een invloed kunnen hebben op de waterhuishouding.

Het onderhavige bestemmingsplan is een ontwikkelingsplan waarin de aanleg van de ontsluitingsweg Kweekweg mogelijk wordt gemaakt. De gevolgen voor de waterhuishouding staan beschreven in paragraaf 4.3.

3.1.7 Besluit luchtkwaliteit 2005

Op 5 augustus 2005 is het nieuwe Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden. In dit Besluit zijn grenswaarden opgenomen die bindend zijn voor de overheid. In het Besluit wordt aangegeven dat bij uitoefening van bestuurlijke bevoegdheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit ten aanzien van een bepaalde luchtverontreinigende stof, de betreffende grenswaarden in acht moeten worden genomen. Het is mogelijk in dit nieuwe besluit om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat hier om plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren én om plannen waarbij de luchtkwaliteit iets verslechterd, mits in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk wordt verbeterd (saldobenadering).

Het gaat daarbij onder meer om de bevoegdheid aangaande het vaststellen en herzien van een bestemmingsplan alsmede de goedkeuring ervan door GS. Omdat grenswaarden bindend zijn stellen ze beperkingen aan activiteiten waardoor overschrijding van de grenswaarden voor de buitenluchtkwaliteit geldt. De grenswaarden moeten derhalve worden betrokken bij de planvorming op het gebied van ruimtelijke ordening (luchtparagraaf) en zonodig worden vertaald in ruimtelijk relevante voorschriften.

In het kader hiervan heeft Oranjewoud in november 2005 een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.7.

3.1.8 Startprogramma Duurzaam Veilig

Het startprogramma Duurzaam Veilig blijft een belangrijk uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. In het programma zijn actiepunten opgenomen die moeten leiden tot een veilige inrichting van wegen en gebieden.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat de mens de maatgevende factor is in het verkeer. Verkeer dient zodanig ingericht te zijn, dat de verkeersdeelnemers automatisch hierop anticiperen.

De uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn:

- voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg;
- voorkomen van ontmoetingen met een verschil in snelheid en/of snelheid;
- voorkomen van onzeker gedrag.

Concreet betekent dat:

- het aantal ontmoetingen tussen verkeer uit verschillende richtingen zo klein mogelijk moet zijn;
- de onderlinge snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers zo klein mogelijk moet zijn;
- de voorspelbaarheid van verkeerssituaties zo groot mogelijk moet zijn.

Belangrijke aspecten in het Duurzaam veilig beleid is categorisering van de wegvakken en het creëren van 30 km/uur zones in woon/verblijfgebieden. Bovenstaand beleid is in de planvorming van het wegtracé meegenomen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Streekplan Gelderland 2005

Het 'Streekplan Gelderland 2005' is vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 14 december 2004 en is op 29 juni 2005 goedgekeurd door de Provinciale Staten. Het nieuwe Streekplan is vanaf 20 september in werking getreden. Het streekplan is gebaseerd op de **Nota Ruimte van het Rijk**.

In het streekplan kiest de provincie 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.

Op de plankaart 'Ruimtelijke Ontwikkeling' zijn voor het plangebied geen ontwikkelingen opgenomen. Op de plankaart 'Ruimtelijke structuur' is het plangebied aangeduid als 'Multifunctioneel platteland'. In dit gebied is de rol van de gemeente bepalend. Het plangebied maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Het gebied valt wel binnen de begrenzing van het Nationaal Landschap. Het heeft echter geen status als waardevol gebied.

In de gebieden die buiten de status 'waardevol gebied' vallen, is er veel ruimte voor vernieuwing van het landschap met zorgvuldige inbedding van lokale en regionale kwaliteiten op het vlak van beleving, aardkunde en cultureel erfgoed. De gemeenten bepalen (liefst in regionale samenwerking) hoe ze de aanwezige kenmerken en samenhangen waarderen, hoe daar mee om te gaan en welke nieuwe kwaliteiten gewenst zijn.

Vanuit het streekplan kan gesteld worden dat er geen bijzonderheden zijn opgenomen voor het onderhavige plangebied.

3.2.2 Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2)

Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In dit plan geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden en hoe dat op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving.

In het plan wordt aangestuurd op een goede bereikbaarheid met oog voor veiligheid en leefomgeving door: de volgende aanpak: *voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen*.

- *Voorkomen* door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en te bundelen. Zo worden problemen op mobiliteitsgebied en in de leefomgeving voorkomen.
- *Beter benutten* van de bestaande wegen, fietspaden en Openbaar Vervoerverbindingen.
- *Bouwen* van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het Duurzaam Veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten.
- *Beprijzen* wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Voor het plangebied zijn geen specifieke maatregelen opgenomen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Epe

Het structuurplan is een uitwerking van de Toekomstvisie Epe 2010 en gaat op hoofdlijnen in op de gewenste ontwikkeling van de gemeente op het sociaal-maatschappelijke en op het ruimtelijk-economische vlak voor de komende 10 jaar. Het plan is op 11 april 2006 door de gemeenteraad vastgesteld en doet uitspraken over waar gebouwd kan worden voor de bewoners en bedrijven. In het structuurplan wordt een perspectief geschetst voor de ontwikkeling van de kern Epe. Op figuur 5 is het streefbeeld voor de kern Epe weergegeven.



Figuur 5: Streefbeeld structuurplan

In relatie tot het plangebied worden de volgende punten genoemd:

- **Revitalisering bedrijventerrein Kweekweg**
Voor het gehele bedrijventerrein Kweekweg is in 2000 een revitaliseringsplan opgesteld. In het kader van de revitalisering wordt een optimalisering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein voorgestaan. Een belangrijk punt van de revitalisering is de nieuwe ontsluitingsweg naar de provinciale weg N309.
- **Nieuwe ontsluitingsweg oostzijde Epe**
Aan de oostzijde van Epe is een nieuwe ontsluitingsweg gepland. Deze loopt van de provinciale weg N309 naar het bedrijventerrein Kweekweg in de richting van de Oenerweg. De weg biedt het bedrijventerrein een directe ontsluiting op de provinciale weg en de A50, buiten het dorp om. De nieuwe weg zal via de Hammerstraat op de interne wegenstructuur van het bedrijventerrein aansluiten. De nieuwe ontsluitingsweg zal de nieuwe oostgrens van de kern Epe vormen. Het gebied tussen de nieuwe weg en de Europalaan biedt mogelijkheden voor een nieuw werk- of woongebied.
Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein en de Provincialeweg N309 wordt de Zuukerenk doorsneden. De weg krijgt een open, verdiepte inrichting, waardoor deze zich nauwelijks in het landschapsbeeld manifesteert.

3.3.2 Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)

Het vigerende gemeentelijke verkeersplan uit 1998 (GVVP) onderschrijft de doelstellingen uit de landelijke nota's SVV-II, MPV 3 en 4¹ en het Provinciale Verkeer en Vervoer Plan (PVVP). Het SVV-II richt zich op een goede bereikbaarheid vanuit economisch oogpunt (auto, ov, fiets), een goede leefbaarheid, een veilige verkeerssituatie en beperking van de mobiliteitgroei. Het MPV 3 en 4 behelst het vergroten van de verkeersveiligheid onder meer door het concept Duurzaam Veilig, educatie en verdere intensivering van de samenwerking met partners. Het PVVP is een uitwerking van het landelijke beleid.

De gemeente Epe geeft in haar GVVP invulling aan de doelstellingen door zich te richten op het bevorderen van de verkeersleefbaarheid en veiligheid en Duurzaam Veilig. Dit betekent het verkeersveiliger maken van de kern Epe en het weren van ongewenst verkeer. Het creëren van een verkeersluw centrum in Epe is daarbij één van de speerpunten. Door ongewenst (vracht)verkeer te weren verwacht men de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de betreffende wijken te verhogen. Een alternatieve route mag geen afbreuk doen aan de bereikbaarheid en mag op andere plaatsen niet leiden tot problemen op het gebied van veiligheid en geluidhinder.

3.3.3 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied is tot het onherroepelijk worden van het onderhavige bestemmingsplan het bestemmingsplan "Buitengebied", dat 3 mei 2006 grotendeels in werking is getreden, van kracht. Het plangebied is in dat bestemmingsplan in hoofdzaak bestemd als 'Agrarische doeleinden (AD)'. Het plangebied sluit aan op en doorkruist bestaande wegen met de bestemming 'Verkeersdoeleinden klasse B (Vb)', 'klasse C (Vc)' en 'Overige wegen (Vo)'. Over het plangebied heen liggen tevens de aanduidingen 'Enkgronden', 'Straalpad' en 'Zone industrielawaai'.

De gronden met de bestemming 'Agrarische doeleinden' zijn bestemd voor uitoefening van het agrarisch bedrijf, de waterhuishouding (waaronder sprengen en beken) en recreatief medegebruik, met de nadere aanduiding 'enkgronden'. De aanleg van een weg is in strijd met de doeleindenomschrijving van deze bestemming. De gronden met de bestemming 'Verkeersdoeleinden klasse B (Vb), klasse C (Vc) en Overige wegen (Vo)' zijn bestemd voor het vervoer over de weg, alsmede cultuurhistorisch fietspad, met daarbij behorende bebouwing en voorzieningen zoals fietspaden, ongelijkvloerse kruisingen, viaducten, bermen en bermsloten, taluds, parkeer- en groenvoorzieningen. Op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de hoogte ten hoogste 10 meter bedraagt. Het aanleggen van een weg is binnen deze bestemming toegestaan.

Op de gronden die zijn voorzien van de aanduiding 'Straalpad' mag de hoogte van gebouwen en bouwwerken niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven. De aanduiding 'Zone industrielawaai' heeft alleen betrekking op het bouwen van woningen. Deze aanduidingen hebben geen invloed op de aanleg van de weg.

¹ Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; Meerjarenplan Verkeersveiligheid 3 en 4

4 Randvoorwaarden

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat een aantal deelonderzoeken beschreven, welke uitgevoerd zijn om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te kunnen tonen, deze zijn:

- archeologisch onderzoek;
- watertoets;
- natuurtoets;
- bodemonderzoek;
- akoestisch onderzoek;
- onderzoek luchtkwaliteit;
- verkeersonderzoek;
- visie landschappelijke inrichting.

4.2 Archeologisch onderzoek

In november 2005 is door Oranjewoud B.V. een archeologisch onderzoek uitgevoerd om bekende archeologische waarden in het plangebied en de directe omgeving te inventariseren. De volledige rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als losse bijlage bij dit bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn in onderstaande paragraaf uiteengezet.

Het archeologisch vooronderzoek dat Advies- en Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. heeft uitgevoerd bestond uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van grondboringen. Het tracé van de ontsluitingsweg Kweekweg loopt grotendeels over enkeerdgronden. Deze gronden staan op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) aangegeven als zones met een hoge trefkans op archeologie. Het bureauonderzoek kon de door de IKAW aangeduide trefkans niet nader preciseren of differentiëren. Tijdens het booronderzoek zijn evenwel geen archeologische indicatoren aangetroffen. Ook is geen oude akkerlaag waargenomen. Wel is op een aantal plekken (vooral richting beekdal) een gedeeltelijk intact bodemprofiel (B en C-horizont) aangetoond. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is er geen reden om ter plaatse van het plangebied nader archeologisch onderzoek te verrichten.

4.3 Water

Algemeen

Het plan ligt ten oosten van de kern Epe en valt buiten het bestaand stedelijk gebied. Het toekomstige tracé van de ontsluitingsweg is circa 1.300 m lang en bestrijkt circa 2,1 ha. Het bevindt zich niet binnen enige Keurzone of binnen de zoekgebieden voor waterberging zoals deze staan weergegeven in het Streekplan. Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor en door (grond)water in de omgeving. Om dit te bereiken dienen er wel aanvullende maatregelen opgenomen te worden bij het ontwerp van de weg (ophogen plangebied en aanleg plasbermen en zaksloten).

Grondwater

Het grondwaterpeil ligt tussen de 70 en 186 cm 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. Verder geldt dat, mits twee delen van het traject worden opgehoogd, het gehele plangebied aan de ontwateringnormen voldoet. De benodigde ophoging bedraagt 0,04 m tot 0,06 m in het beekdal van de Dorpsche beek en 0,10 m bij de aansluiting op de Oenerweg.

Door het toepassen van retentie- en infiltratievoorzieningen (zaksloten en plasbermen) zal de neerslag geleidelijk worden afgevoerd naar het grondwater. Hemelwater zal binnen het plangebied worden geïnfiltreerd in de plasbermen en de zaksloten. Hiervoor dient 941 m³ waterberging gerealiseerd te worden. De exacte locatie en de benodigde oppervlakte is echter nog niet bekend. Deze zal in het definitieve ontwerp van de weg worden uitgewerkt. Dit ontwerp dient goedgekeurd te worden door het waterschap.

Door het toepassen van een bodempassage wordt voorkomen dat het te infiltreren hemelwater het grondwater verontreinigt. Alleen bij neerslag groter dan T=10 jaar vindt er directe afvoer naar het oppervlaktewater plaats.

Het wegtracé wordt aangelegd in het bovenste watervoerende pakket. Deze bestaat uit (matig) fijn zand en de samenstelling van de wegfundering sluit hier op aan. Derhalve wordt verondersteld dat de ingrepen voortkomend uit dit plan geen bodemlagen aantasten of dat het grondwatersysteem door de toekomstige inrichting wordt veranderd.

Oppervlaktewater

In het plangebied bevindt zich in de huidige situatie geen oppervlaktewater. Wel is er ten noorden en ten zuiden van het plangebied oppervlaktewater gelegen. Het betreft de Dorpsche beek in het noorden en de wegsloten van de N309 in het zuiden.

Naar aanleiding van dit plan zal geen extra oppervlaktewater gecreëerd worden. Ook zal er onder normale omstandigheden niet geloosd worden op het oppervlaktewater. Alleen bij extreme neerslag kan er een (nood)overstort plaatsvinden uit de plasberm naar het oppervlaktewater. Door het toepassen van een bodempassage heeft de afvoer van het water onder normale omstandigheden geen nadelige gevolgen voor de oppervlaktewaterkwaliteit. Verondersteld mag worden dat het overstortwater dat in extreme situaties direct geloosd wordt op oppervlaktewater voldoende verdund is en derhalve ook geen nadelige gevolgen heeft voor de oppervlaktewaterkwaliteit.

In het plangebied bevindt zich een waterscheiding. Deze blijft in de toekomstige situatie gehandhaafd. Derhalve mag verondersteld worden dat het plan geen nadelige gevolgen veroorzaakt voor het oppervlaktewatersysteem in de omgeving.

Natuur

Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor waterafhankelijke natuur.

DWA en RWA

In het plangebied zijn in de huidige en de toekomstige situatie geen rioolstelsel aanwezig of voorzien. Het hemelwater binnen het plangebied zal niet afgevoerd worden naar de riolering. Het zal binnen het plangebied worden geïnfiltreerd.

Uit de berekening blijkt vervolgens dat de bergingsbehoefte maximaal is bij een neerslag van 68,42 mm in 48 uur. Hieruit volgt dat de bergingscapaciteit tenminste 876 m³ bedraagt. Conform de norm van het waterschap dient er 36 mm in 45 min geborgen te kunnen worden.

Dit komt overeen met 252 m³. Omdat dit minder is dan de vereiste berging in de maatgevende situatie, is er voor gekozen om 941 m³ aan te houden voor het ontwerp. Bij het behouden van de waterscheiding in het plangebied dient hiervan circa 21% in het zuidelijke deel gerealiseerd te worden en 79% in het noordelijke deel.

4.4 Natuurtoets

In november 2005 is door Oranjewoud B.V. een natuurtoets uitgevoerd voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor industrieterrein Kweekweg. De volledige rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als losse bijlage bij dit bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn in onderstaande paragraaf uiteengezet. De resultaten zijn gebaseerd op beperkte inventarisatiegegevens van derden en literatuuronderzoek.

In het plangebied worden een beperkt aantal beschermde soorten verwacht, waarvoor bij te verwachten negatieve effecten een ontheffing noodzakelijk is. De werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen van vogels starten, om verstoring van broedende vogels te voorkomen. De werkzaamheden aan de Dorpsche beek moeten op een dusdanige wijze uitgevoerd worden dat negatieve effecten op de strikt beschermde vissoorten Barmpje voorkomen worden. Hiermee wordt voorkomen dat voor de soort een ontheffing verkregen moet worden.

De overige beschermde soorten waarvoor negatieve effecten van de voorgenomen werkzaamheden te verwachten zijn, zijn allen soorten genoemd in tabel 1 van de Flora- en fauna wet. Voor dergelijke soorten is bij ruimtelijke ingrepen geen ontheffing nodig. Vanuit de zorgplicht dient het werk echter op een zorgvuldige wijze uitgevoerd te worden, zodat schade/verstoring van deze soorten zoveel mogelijk beperkt wordt. In het kader hiervan wordt een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld.

Mitigerende maatregelen:

- de werkzaamheden moeten uitgevoerd worden buiten het broed- en voortplantingsseizoen van vogels, zoogdieren en amfibieën. De beste periode hiervoor is september t/m februari;
- indien werkzaamheden aan de houtwallen in de winterperiode worden uitgevoerd, dienen in het najaar mogelijke schuilplaatsen voor kleine zoogdieren en amfibieën (struweel, takkenhopen, bladeren uit de sloten) te worden verwijderd, zodat deze dieren niet binnen het plangebied in winterslaap gaan. Bij uitvoering van de werkzaamheden in de winterperiode worden dan geen individuen gedood;
- door bij de inrichting van de weg rasters en faunapassages aan te leggen, wordt het aantal verkeersslachtoffers beperkt en worden de leefgebieden aan weerszijde van de weg met elkaar verbonden;
- bij de werkzaamheden aan de Dorpsche beek buiten het paaijseizoen en buiten de winterperiode te werken, worden negatieve effecten op vissen voorkomen.

Door in het plangebied rekening te houden met planten- en diersoorten kan de kwaliteit van de natuurwaarden van het gebied verhoogd worden. Hierbij kan het gaan om de inrichting van groenvoorzieningen in het gebied maar ook om het beheer hiervan. Verder wordt geadviseerd om bij het wegvangen en verplaatsen van dieren deskundigen in te schakelen die ervaring hebben met het vangen en hanteren.

Effecten op NATURA2000-gebied Veluwe

Op een afstand van circa 1.500 meter bevindt zich de grens van het NATURA2000-gebied Veluwe (Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebied Veluwe). Het tussenliggende gebied is in gebruik als agrarisch land en een deel als woonwijk.

De Veluwe bestaat uit stuwwallen en smeltwaterafzettingen. Later zijn in de dekzanden löss en stuifzanden ontstaan. Rond 1900 werden grote delen hiervan beplant, vooral met grove den. Een groot deel van de Veluwe is tegenwoordig bebost (ca 73.000 ha), waarvan ongeveer een kwart loofbos en driekwart naaldbos. De niet beboste delen betreffen vooral droge heide en stuifzanden. Plaatselijk komen in de heiden jeneverbesstruwelen, vennen en natte heide voor. Langs de randen van de Veluwe ontspringen de (sprengen)beken, die het domein vormen van beekprik en beekvegetaties. Het gebied herbergt de grootste populatie van het vliegend hert, met name in het noordoostelijke deel bij Apeldoorn. Mede door de grote omvang een zeer belangrijk broedgebied voor broedvogels van stuifzanden en droge heidevelden (nachtswaluw, boomleeuwerik, duinpieper, roodborsttapuit, tapuit) en gevarieerde heideterreinen (draaihals, grauwe klauwier). Daarnaast ook van groot belang voor broedvogel van uitgestrekte bossen (wespendief, zwarte specht). De sprengen langs de randen van het Veluwemassief zijn een belangrijk broedgebied voor de ijsvogel. Het gebied is aangewezen als beschermd gebied vanwege het voorkomen van de volgende habitattypen en -soorten:

Habitattypen:

- H2310 Stuifzandheiden met struikhei
- H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen
- H2330 Zandverstuivingen
- H3130 Zwakgebufferde vennen
- H3160 Zure vennen
- H4010 Vochtige heiden
- H4030 Droge heiden
- H5130 Jeneverbesstruwelen
- H6230 Heischrale graslanden
- H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen
- H9120 Beuken-eikenbossen met hulst
- H9190 Oude eikenbossen
- H91E0 Vochtige alluviale bossen
- H3260 Beken en rivieren met waterplanten
- H6410 Blauwgraslanden
- H7110 Actieve hoogvenen
- H9160 Eiken-haagbeukenbossen

Habitatrichtlijnsoorten:

- H1042 Gevlekte witsnuitlibel
- H1083 Vliegend hert
- H1096 Beekprik
- H1163 Rivierdonderpad
- H1166 Kamsalamander
- H1318 Meervleermuis
- H1831 Drijvende waterweegbree

Vogelrichtlijnsoorten

- A072 Wespendief
- A122 Kwartelkoning
- A224 Nachtwaluw
- A229 Ijsvogel
- A233 Draaihals
- A236 Zwarte specht

- A246 Boomleeuwrik
- A255 Duinpieper
- A276 Roodborsttapuit
- A277 Tapuit
- A338 Grauwe klauwier

Op basis van deze kwalificerende waarden én de voorgenomen activiteit (aanleg infrastructuur) is met behulp van de Effectenindicator (www.minlnv.nl) beoordeeld welke effecten mogelijk optreden. Volgens de Effectenindicator gaat het dan om de volgende theoretische effecten: oppervlakteverlies, verontreiniging, verdroging, verstoring door mensen, barrièrewerking en versnippering.

Aangezien de weg op ruime afstand buiten het NATURA2000-gebied wordt aangelegd, zal er in de praktijk echter geen sprake zijn van oppervlakteverlies van kwalificerende waarden. Eveneens wordt er van uitgegaan dat, vanwege deze afstand, er geen effecten door verontreiniging en verstoring door mensen plaatsvindt. Niet alleen is de afstand relatief groot (minimaal 1.500 meter), ook bevinden zich afschermende functies (woonwijk, houtsingels, lanen en bosjes) tussen de activiteit en de beschermde gebieden. Versnippering en barrièrewerking treedt eveneens niet op, omdat het beschermde gebied door de activiteit niet wordt afgesneden van andere gebieden in de omgeving.

Mogelijkerwijs treedt wel verdroging op. Doordat delen van het, nu overharde, gebied worden verhard, kan minder water indringen in de bodem. Dit kan eenvoudig worden verholpen door het regenwater dat op de verhardingen valt, te infiltreren in de bodem. Ten aanzien van dit aspect water wordt verwezen naar paragraaf 4.3 (water).

4.5 Bodemonderzoek

In oktober 2005 is door Oranjewoud B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het toekomstig tracé ontsluitingsweg Kweekweg te Epe. De volledige rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als losse bijlage bij dit bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn in onderstaande paragraaf uiteengezet.

Onderzoek

In het uitgevoerde bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 door middel van een steekproef de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Er is uitgegaan van de onderzoeksstrategie conform de NEN 5740 voor onverdachte locaties (ONV).

Grond

In mengmonster MM02 is een licht verhoogde gehalte aan arseen aangetoond.

De overige geanalyseerde mengmonsters bevatten geen verhoogde concentraties aan onderzochte componenten.

Grondwater

Het grondwater bevat een sterk verhoogd gehalte aan arseen en licht verhoogde concentraties aan cadmium en chroom.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' wordt verworpen, vanwege de aangetoonde verhoogde gehalten aan genoemde componenten.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, hoewel de gemeten concentratie aan arseen in het grondwater groter is dan de betreffende interventiewaarde.

Naar verwachting zijn de aangetoonde verhoogde gehalten aan arseen van natuurlijke oorsprong, omdat roest in de bodem is aangetroffen. Tijdens voorgaande bodemonderzoeken op en in de omgeving van de onderzoekslocatie is arseen vaker van nature in verhoogde mate gemeten indien roest in de bodem is aangetroffen. De verhoogde gehalten aan arseen worden derhalve toegeschreven aan van nature verhoogde gehalten. (De Klinker Milieu Adviesbureau, verkennend bodemonderzoek Oenerweg Epe, rapportnr. 050713OE.510, 15 augustus 2005).

De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de geplande aanleg van de ontsluitingsweg.

4.6 Akoestisch onderzoek

In opdracht van de gemeente Epe is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de voorgenomen aanleg van een ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg en hiermee gepaard gaande wijzigingen aan bestaande wegen. De volledige rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als losse bijlage bij dit bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn in onderstaande paragraaf uiteengezet.

In onderliggend rapport wordt ingegaan op de geluidsaspecten vanwege wegverkeer. Doel van het akoestisch onderzoek is te bepalen of:

- de geluidsbelasting, vanwege het te verwachten verkeer op de aan te leggen ontsluitingsweg alsmede de aftakking naar het bedrijventerrein, voldoet aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder;
- vanwege de aanpassingen aan de N309, Oenerweg en Zuukerenkweg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- het op basis van de verkeersgegevens, zonder verder onderzoek, reëel is te veronderstellen, dat er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de aanpassingen aan de Zuukerenkweg;
- de equivalente geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van de aanleg van de Ontsluitingsweg Kweekweg maximaal 49 dB(A) etmaalwaarde bedraagt en daarmee beneden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) blijft;
- de equivalente geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de aftakking naar het bedrijventerrein maximaal 27 dB(A) bedraagt en daarmee beneden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) blijft;
- de toename van de equivalente geluidsbelasting ten gevolge van de wijziging aan de N309 (afgerond) maximaal 1 dB(A) bedraagt, waarmee er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- de toename van de equivalente geluidsbelasting ten gevolge van de wijziging aan de Oenerweg (afgerond) maximaal 1 dB(A) bedraagt, waarmee er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Het volledige akoestisch onderzoek is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan toegevoegd.

4.7 Onderzoek luchtkwaliteit

In november 2005 is door Oranjewoud B.V. een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit voor de realisatie van het nieuwe tracé Ontsluitingsweg Kweekweg te Epe. De volledige rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als losse bijlage bij dit bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten zijn in onderstaande paragraaf uiteengezet.

Uit het onderzoek blijkt dat de geplande ontwikkeling per saldo zorgt voor een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter de grenswaarden worden niet overschreden. Bij de realisatie van het nieuwe tracé Ontsluitingsweg Kweekweg wordt er dus voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

4.8 Verkeersonderzoek

In deze paragraaf zijn de resultaten van het verkeerskundig onderzoek beschreven. Doel van het verkeersonderzoek is inzichtelijk te maken welke invloed de ontsluitingsweg Kweekweg heeft op de doorstroming, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Kweekweg.

Effecten van de nieuwe weg

Uit de analyse van de ongevallen, blijkt dat in de huidige situatie (zonder ontsluitingsweg) de meeste ongevallenconcentraties op de route N309, Hoofdstraat, St. Jorisweg en Oenerweg plaatsvinden. De verwachting is, dat met de komst van de nieuwe ontsluiting de verkeersintensiteit daalt. Het doorgaande verkeer rijdt namelijk via de ontsluitingsweg Kweekweg. Wanneer de intensiteit daalt, wordt het eenvoudiger om over te steken. Daarnaast rijdt het doorgaande verkeer over het algemeen harder, aangezien ze geen bestemming hebben in Epe. In de kern mag daarmee verwacht worden dat het aantal ongevallen zal dalen. Het ontwerp van de ontsluitingsweg Kweekweg moet zodanig zijn, dat ook op deze weg een verkeersveilige situatie is. Dit is een voorwaarde om de verkeersveiligheid in heel Epe te laten toenemen.

In het verkeersonderzoek zijn 4 varianten onderzocht, waarvan er twee (de huidige situatie en de nulsituatie 2015) dienen als referentie om de effecten te kunnen beoordelen. Op grond van de analyse van de overige 2 varianten zijn aanbevelingen gedaan voor de ontwerputgangspunten voor het voorlopige tracévoorstel.

Voorkeursvariant tracé 2

De volgende varianten zijn doorgerekend:

- Variant 0: referentievariant zonder wegtracé;
- Variant 2: tracé B met rechtstreekse aansluiting bedrijventerrein;
- Variant 4: tracé B1 met rechtstreekse aansluiting bedrijventerrein en een gelijkvloers kruispunt bij de Zuukerenkweg.

Zowel variant 2 als 4 laten een duidelijke afname van het doorgaand verkeer zien in de kern van Epe. Gezien de ongewenste toename van verkeer in de wijk Vegtelarij in variant 4 heeft variant 2 de voorkeur. De verkeersveilige inrichting van het kruispunt met de Zuukerenkweg verdient daarbij bijzondere aandacht.

Uitgangspunten

Bij de ontsluitingsweg Kweekweg past de functie van gebiedsontsluiting buiten de bebouwde kom. Er geldt daarom een snelheidslimiet van 80 km/h. Voor het gedeelte tussen de N309 en de kruising Zuukerenkweg geldt een maximum snelheid van 60 km per uur. Vanaf de rotonde aan de Oenerweg richting het bedrijventerrein Kweekweg is de maximum snelheid 50 km per uur.

Conform het handboek Wegontwerp wordt uitgegaan van een wegtype II. Dit betekent 2x1 rijstroken met een totale verhardingsbreedte van 7,50 meter. Er is conform de uitgangspunten geen sprake van fietsvoorzieningen. Ten aanzien van de obstakelvrije ruimte (6 meter aan weerszijden van de weg) kan op basis van de volgende variabelen een smaller profiel worden uitgegaan:

- smallere zone bij aanpassing wegsnelheid;
- min 4,5 m obstakelvrije zone indien stabiele ondergrond 2 m langs weg;
- eventueel noodzakelijk geluidbeperkende voorziening in de vorm van een grondwal integreren met obstakelvrije zone.

De aansluiting van de ontsluitingsweg met de N309 kan goed worden uitgevoerd als een enkelstrooksrotonde. In overleg met de provincie wordt uitgegaan van een rotonde met een straal van 22 meter, hetgeen leidt tot een ruimtereservering van 25 meter. Het ontwerp van de rotonde wordt in overleg met de provincie nader uitgewerkt.

De aansluiting van de ontsluitingsweg Kweekweg met de Oenerweg vindt plaats via een rotonde. De maatvoering van de rotonde bij de Oenerweg en de aansluiting bij het bedrijventerrein dient bij voorkeur een straal van 18,50 meter te krijgen in verband met het aanwezig vrachtverkeer. De rotonde wordt bewust uit de as van de Oenerweg geplaatst. Dit is enerzijds vanwege de landschappelijke inpassing. Anderzijds is dit ook vanwege de verkeersveiligheid en de mogelijkheid om het verkeer meer te sturen richting de nieuwe ontsluitingsweg Kweekweg.

Voor een goede ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein Kweekweg, dient een nieuwe aansluitingsweg te worden gerealiseerd. Om zoveel mogelijk verkeer vanaf het bestaande bedrijventerrein van deze ontsluiting gebruik te laten maken, is een korte verbinding tussen de Hammerstraat en de ontsluitingsweg Kweekweg - deels over het perceel van Horst Staalbouw BV (Hammerstraat 42) en deels over het perceel van het Waterschap (Hammerstraat 40) - de meest wenselijke oplossing. Ten behoeve van deze aansluiting wordt een rotonde aangelegd. Gekozen is voor een rotonde omdat ook het nieuwe bedrijventerrein vanaf de ontsluitingsweg moet worden ontsloten. Door de snelheidsremmende werking van een rotonde biedt dit een verkeersveilige oplossing om de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein aan de oostzijde van de ontsluitingsweg Kweekweg ook te ontsluiten via deze rotonde. Voor de fietsers wordt mogelijk ook via een andere rotonde een ontsluiting geboden vanaf de Oenerweg.

Ter hoogte van het kruispunt met de Zuukerenkweg wordt een maximum snelheid van 60 km per uur geadviseerd. Daarnaast dient de weg te worden uitgevoerd met een middenberm van ten minste 6 meter breed, zodat een auto in twee keer over kan steken. Het kruispunt moet zodanig worden ontworpen, dat afslaan fysiek moeilijk gemaakt wordt. Voor fietsers komt in de toekomst vanuit Zuuk een veilig alternatief beschikbaar via de tunnel bij de N309 onder het voormalig spoorwegtracé.

Desondanks maken fietsers van dit kruispunt gebruik. Door de snelheid van het autoverkeer te remmen en de mogelijkheid te bieden om in twee keer over te steken (middenberm), is de verwachting dat dit kruispunt voldoende veilig is.

De ontsluitingsweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer. Er zijn goede alternatieven in de omgeving aanwezig en de snelheid van het landbouwverkeer betekent een stagnatie voor het doorgaande verkeer. Door de aanleg van de ontsluitingsweg wordt de Leenhofweg, gelegen tussen Zuuk en de woonwijk Vegtelarij doorsneden. Gezien de aard en gebruik van de Leenhofweg biedt de oversteek ontsluitingsweg - Zuukerenkweg een goed alternatief en levert dit geen problemen op.

Bovenstaande resultaten uit het verkeersonderzoek dienen als basis voor het voorlopig ontwerp van het tracé dat door de gemeente wordt gemaakt.

4.9 Visie landschappelijke inpassing

Om de definitieve ligging van het tracé van de ontsluitingsweg te kunnen bepalen is een landschappelijke studie verricht (Ontsluitingsweg Kweekweg, visie landschappelijke inpassing, rev04, kenmerk 150484, 29-11-2005, Oranjewoud B.V.). Uitgangspunt hierbij is de landschappelijke inpassing van de weg op structuurniveau, waarbij de aanwezige landschappelijke structuur wordt behouden en versterkt.

Landschapstructuur

Er worden twee kenmerkende landschappelijke zones onderscheiden: de open Zuukerenk en de beekdalzone langs de Dorpsche beek. De Zuukerenk wordt gekenmerkt door een relatief open ruimte met zichtlijnen tot 500 meter. Het gebruik is overwegend agrarisch. De randen van de enk naar de A50 en de N309 zijn transparant en hebben een groen karakter door de agrarische bebouwing en de buurtschap Zuuk op de rand van de enk en de wegbeplanting langs de N309. De agrarische bedrijven en gedeeltelijk woonbebouwing liggen als groene elementen, de zogenaamde kampen, in het landschap. Behalve de kampen, een enkel bosperceel en enkele solitaire bomen komt op de enk geen opgaande beplanting voor. De noordelijke begrenzing van de enk wordt gevormd door opgaande beplanting met steilrand op de overgang naar de beekdalzone van de Dorpsche Beek. Deze groene rand varieert in breedte en valt gedeeltelijk samen met het oude beektracé.

De Oude Oenerweg met agrarische lintbebouwing vormt een transparante overgang naar de beekdalzone. De buurtschap Zuuk wordt ontsloten via de verharde weg Zuukerenkweg. Over de enk lopen in oostwest richting onverharde agrarische landbouwwegen. De westrand van de enk wordt gevormd door een harde bebouwingsrand van de kern Epe. De enk vormt als open ruimte een relatief gaaf en waardevol landschappelijke eenheid.

De Dorpsche beek loopt van west naar oost door de kern Epe. Ten zuiden van het bedrijventerrein Kweekweg vormt de beek de begrenzing van het bedrijventerrein. De beek buigt in noordelijke richting af naar de Oenerweg om vervolgens direct ten zuiden van de Oenerweg via een stuw verder te lopen richting Oene. Het oude beektracé richting Klepperweg – Oude Oenerweg ligt nog herkenbaar in het landschap. De beek wordt begeleid door opgaande beplanting met een variabele breedte. De beek met beplanting vormt als zodanig een visuele afscherming van het bedrijventerrein naar het open landschap.



Figuur 6: Knelpuntenkaart

Landschappelijke consequenties voorkeursvariant B (1998)

In 1998 heeft de gemeente de voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde variant B. Op basis van die variant is in het landschappelijk onderzoek een knelpuntenkaart opgesteld. Deze knelpuntenkaart is afgebeeld in figuur 6. Op grond van bovenstaande gebiedskenmerken zijn per wegdeel de landschappelijke consequenties van het tracé in beeld gebracht. Van noord (Oenerweg) naar zuid (N309) zijn de belangrijkste landschappelijke knelpunten:

Kruising Oenerweg

Door aanleg van een rotonde op de as van de Oenerweg vervalt een groot deel van de monumentale laanbeplanting langs de Oenerweg.

Tracé door toekomstige bedrijventerrein

Het voorgestelde tracé houdt onvoldoende rekening met:

- de aanwezige landschappelijke structuur;
- de weg- en functionele aansluitingen op het bestaande bedrijventerrein verstoren de landschappelijk en ecologische waarde en continuïteit van de beek.

Bij een uitbreiding van het bedrijventerrein, dient ruimte voor water te worden opgenomen. Uitgangspunt hiervoor is, dat het water in het systeem zelf wordt vastgehouden.

Voor dit tracégedeelte is een integrale afstemming gewenst om de landschappelijke karakteristiek, als onderdeel van de identiteit van de gemeente en de ecologische waarden te waarborgen, te benutten en te versterken. Dit kan worden bereikt door multifunctioneel ruimtegebruik na te streven.

Ontsluiting bedrijventerrein

De ontsluiting voor het toekomstige bedrijventerrein en het bestaande bedrijventerrein Kweekweg vanaf de nieuwe ontsluitingsweg is gesitueerd op het tracé van de oude beek alsmede op de overgang van de open es naar de beekdalzone. Het oude beektracé en de beplanting bieden een potentiële landschappelijke afscherming van het bedrijventerrein naar de open enk. Om reden van de afleesbaarheid en eigen identiteit van het landschap is het gewenst deze overgang landschappelijk te waarborgen en versterken.

Tracégedeelte over de enk

Het voorgestelde tracé kruist de landschappelijke eenheid van de Zuukerenk. In aansluiting op de openheid van de enk zou voor dit wegedeelte gestreefd moeten worden naar een minimale visuele impact van de weg naar de omgeving.

De nieuwe ontsluitingsweg snijdt op een tweetal plaatsen oude, over de enk lopende zandpaden af. Deze agrarische ontsluitingswegen hebben tevens een recreatieve waarde in het wandel- en fietspadennetwerk van de gemeente. Het is wenselijk deze verbindingen via de geprojecteerde oversteken van de nieuwe ontsluitingsweg weer kort te sluiten.

Ter hoogte van de kruising met de Zuukerenkweg zal wegmeubilair noodzakelijk zijn. Hier wordt voorgesteld om de kruising landschappelijk in te passen door de kruising middels beplanting de uitstraling van een kamp te geven.

De weg ligt ter hoogte van de buurtschap Zuuk circa 75 tot 150 meter van de bebouwing. Voor de visuele afscherming is langs de oostzijde van de weg een transparante groene afscherming gewenst. Afhankelijk van de geluidscontour kan de afscherming worden ingericht met een grondwal. Door de weg hier enigszins in westelijke richting te verschuiven sluit de weg beter aan op de bestaande kavelgrenzen.

De parallel aan de N309 lopende weg wordt ter plaatse van de aansluiting op de N309 afgesloten. De aankleding van de aansluiting op de N309 kan geschieden door een sterke boomaanplant waardoor het zicht over de enk kan worden gehandhaafd. De inrichting van de voorgestelde rotonde op de N309 vraagt om een landschappelijk karakter.

Op grond van deze landschappelijke consequenties is een advies uitgebracht voor de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg.

Advies landschappelijke inpassing ontsluitingsweg

Tracégedeelte vanaf Oenerweg door de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein
Geadviseerd wordt de beoogde rotonde aan de Oenerweg in zuidelijke richting te verschuiven. Door de rotonde op de Oenerweg in zuidelijke richting te verschuiven richting plangebied kan het volgende worden bereikt:

- behoud monumentale boombeplanting langs de Oenerweg;
- een doorgaande ruimtelijke oriëntatie Oenerweg - ontsluitingsweg Kweekweg;
- een nieuwe entree naar de kern Epe met de mogelijkheid het profiel te verbreden tot aan de Hammerstraat, waar door tevens een goede en verkeersveilige aansluiting ontstaat van de ontsluitingsweg naar het bestaande bedrijventerrein;
- ruimte te creëren voor veilige fietspaden.

In aansluiting op de rotonde wordt de ontsluitingsweg uitgebogen in oostelijke richting. Hierdoor wordt bereikt:

- dat tussen de ontsluitingsweg en het bestaande bedrijventerrein geen ventweg voor de ontsluiting van toekomstige bedrijven noodzakelijk is;
- een effectieve verkaveling aan de oostkant mogelijk is;
- maximale uitgifte mogelijk is.

Door de noodzakelijke opvang van water, bij realisatie van het nieuwe bedrijventerrein, waartoe de gemeenteraad in 1998 heeft besloten, op te vangen in de vorm van een bypass op de bestaande beek en deze ruimtelijk te koppelen aan de beplanting op de overgang van de enk naar de beekdalzone ontstaat een brede landschappelijke overgangszone die de volgende functies kan herbergen:

- versterking van de landschappelijke hoofdstructuur;
- opvang van water;
- een sterke ecologische verbinding;

- een verrijking van de variatie in biotoop, waaronder natte natuurwaarden;
- mitigerende maatregel bij de kruising van de ontsluitingsweg;
- een duurzame visuele afscherming van het nieuwe bedrijventerrein naar de enk;
- bijdrage aan de omgevingskwaliteit van het bedrijventerrein, waaronder uitstraling en presentatie;
- in aansluiting op de groenstructuur een uitlopmogelijkheid voor de bewoners van de kern Epe;
- herstel van de bereikbaarheid van het buitengebied;
- kortsluiting van de recreatieve zandpaden over de enk;
- effectief ruimtebeslag waardoor de uitgifte kan worden gemaximaliseerd.

Deze laatst genoemde maatregelen hebben geen invloed op het onderhavige bestemmingsplan. Bij een eventuele toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein zal dit advies worden betrokken.

Tracégedeelte over de enk

Voor dit tracégedeelte moet uit landschappelijk oogpunt gestreefd worden naar een minimale impact van de weg naar de omgeving en maximaal behoud van de eenheid en openheid van de enk. Dit betekent:

- de kortste oversteek over de enk;
- zo dicht mogelijk naar de kern Epe;
- zo groot mogelijke afstand van de buurtschap Zuuk;
- een zo smal mogelijk profiel;
- een zo laag mogelijke ligging;
- geen beplanting en wegmeubilair langs de weg.

Tussen de N309 en de Zuukerenkweg zou aan de oostzijde van de nieuwe weg een transparante groenafscherming aangebracht.

4.10 Kabels- en leidingen

Er zijn geen ruimtelijk relevante kabels en leidingen gelegen in (de omgeving van) het plangebied.

5 Planbeschrijving

Inleiding

In 1998 heeft de gemeenteraad van Epe gekozen voor de zogenaamde B-variant als nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg. Het doel van deze nieuwe ontsluitingsweg is het (vracht)verkeer van het industrieterrein Kweekweg zo snel mogelijk van / naar de A50 en N309 te leiden, waardoor de intensiteit van het (vracht)verkeer op de rondwegen van de kern Epe wordt geminimaliseerd en de overlast van vrachtverkeer op sluiproutes weg wordt genomen. Hierdoor zal de verkeersveiligheid binnen en buiten de bebouwde kom worden vergroot. Het B-tracé werd gekozen uit vier varianten en loopt globaal vanaf de Oenerweg langs de oostzijde van het bedrijventerrein Kweekweg in zuidelijke richting naar de N309, met een directe aantakking op het bedrijventerrein.

In 2005 is nader onderzoek gedaan om de definitieve ligging van het tracé te bepalen. Hierbij is met name aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg. Op grond van een akoestisch onderzoek, een actualisatie van het verkeerskundig onderzoek en een visie op de landschappelijke inpassing (Oranjewoud 2005) is een besluit genomen over de definitieve ligging van het tracé ontsluitingsweg Kweekweg.

Aansluiting op N309 - Kruising Zuukerenkweg

De aansluiting van de ontsluitingsweg op de N309 vindt plaats middels een enkelstrooksrotonde met een straal van 22 meter. De provinciale weg is hoger gelegen dan het aanliggende maaiveld. Er is tussen de provinciale weg en de Zuukerenkweg een hoogteverschil van circa 1 meter. Aan de oostkant van de ontsluitingsweg wordt tussen de provinciale weg en de Zuukerenkweg een transparante groenafscherming aangelegd. Deze transparante groenafscherming is 4 meter breed.

De ontsluitingsweg kruist de Zuukerenkweg op maaiveldhoogte. Vanwege de verkeersveiligheid geldt op grond van het verkeersonderzoek voor het kruispunt met de Zuukerenkweg een maximum snelheid van 60 km/uur. Vanwege de geringe afstand tussen de N309 en dit kruispunt geldt ook voor dat deel van de ontsluitingsweg een maximumsnelheid van 60 km/uur. De ontsluitingsweg wordt ter hoogte van de kruising met de Zuukerenkweg uitgevoerd met een middenberm van ten minste 6 meter breed, zodat een auto / fietser vanaf de Zuukerenkweg in twee keer over kan steken. Het kruispunt moet zodanig worden ontworpen, dat afslaan fysiek moeilijk gemaakt wordt. Voor fietsers komt in de toekomst vanuit Zuuk een veilig alternatief beschikbaar via de tunnel bij de N309 onder het voormalig spoorwegtracé. Desondanks maken fietsers van dit kruispunt gebruik. Door de snelheid van het autoverkeer te remmen en de mogelijkheid te bieden om in twee keer over te steken (middenberm), is de verwachting dat dit kruispunt voldoende veilig is.

Vanuit landschappelijke overwegingen wordt de kruising vormgegeven als een groene kamp, waarmee er visueel aansluiting wordt bereikt met de groene kampen van de kavels in buurtschap Zuuk.

Kruising Zuukerenkweg - Oenerweg

Om de openheid van de enk te behouden wordt de ontsluitingsweg noordelijk van de kruising met de Zuukerenkweg deels verdiept aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan van een zo laag mogelijke ligging. Daarnaast worden, behoudens ter hoogte van de kruising zoals hiervoor beschreven, er geen beplanting en wegmeubilair langs de weg geprojecteerd.

Uit verkeerstechnisch oogpunt wordt het horizontale alignement van de weg bepaald door principes van duurzaam veilig. Het volgen van de landschappelijke structuur en een bochtiger tracé zal bijdragen aan handhaving van de toegestane snelheid. Een bochtiger tracé sluit ook aan op de identiteit van de gemeente (een grillige ruimtelijke structuur kenmerkend voor een esdorp). De dimensionering van de bochten is afgestemd op de toegestane verkeerssnelheid. De maximum snelheid op het weggedeelte tussen de kruising Zuukerenweg en de Oenerweg is 80 km / uur.

Ter hoogte van het toekomstige bedrijventerrein wordt de ontsluitingsweg uitgebogen in oostelijke richting. Hierdoor wordt bereikt dat tussen de ontsluitingsweg en het bestaande bedrijventerrein geen ventweg voor de ontsluiting van toekomstige bedrijven noodzakelijk is, een effectieve verkaveling mogelijk is en maximale uitgifte mogelijk is. Voor een goede ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein Kweekweg, wordt een nieuwe aansluitingsweg gerealiseerd. Om zoveel mogelijk verkeer vanaf en naar het bestaande bedrijventerrein van deze ontsluiting gebruik te laten maken, wordt een korte verbinding tussen de Hammerstraat en de ontsluitingsweg Kweekweg - deels over het perceel van Horst Staalbouw BV, Hammerstraat 42 en deels over het perceel van het waterschap (Hammerstraat 40)) geprojecteerd. Ten behoeve van deze aansluiting wordt een rotonde aangelegd.

Ten slotte takt de ontsluitingsweg aan op de Oenerweg middels een rotonde. Deze rotonde ligt ten zuiden van de huidige as van de Oenerweg. Door deze as te verschuiven wordt het volgende bereikt:

- behoud monumentale boombeplanting langs de Oenerweg;
- een doorgaande ruimtelijke oriëntatie Oenerweg - ontsluitingsweg Kweekweg;
- een nieuwe entree naar de kern Epe met de mogelijkheid het profiel te verbreden tot aan de Hammerstraat, waar door tevens een goede en verkeersveilige aansluiting ontstaat van de ontsluitingsweg naar het bestaande bedrijventerrein;
- ruimte creëren voor veilige fietspaden.

Op het weggedeelte tussen rotonde bij de Oenerweg en het bedrijventerrein Kweekweg geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur.

6 Toelichting op de voorschriften

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan bestaat uit het toekomstige tracé van de ontsluitingsweg Kweekweg en een groene afscherming tussen de nieuwe ontsluitingsweg en Zuuk (oostkant) ten hoogte van de N 309. Er wordt gebruik gemaakt van twee bestemmingen.

6.1 Het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe weg in het buitengebied van de gemeente Epe. De nieuwe ontsluitingsweg maakt een goede verkeersafwikkeling tussen de N309 en de Oenerweg mogelijk. Ten behoeve van deze ontwikkeling is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) worden door middel van de op de kaart aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende voorschriften, de in het plan begrepen gronden, voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van andere-bouwwerken en voor het gebruik van de gronden.

De gemeente Epe hanteert bij het opstellen van het bestemmingsplan een handboek waarin standaarden zijn opgenomen voor het maken van een bestemmingsplan. Elk bestemmingsplan blijft echter maatwerk. De opzet van de voorschriften is gedetailleerd van aard. In de volgende paragraaf worden de gebruikte bestemmingen nader toegelicht. Hieronder wordt een toelichting gegeven op welke wijze één en ander in de voorschriften is vastgelegd.

De voorschriften zijn als volgt ingedeeld:

Paragraaf I: Begripsbepalingen

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel is een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen opgenomen welke worden gebruikt in de voorschriften. Het tweede artikel regelt hoe gemeten wordt.

Paragraaf II: Bestemmingsbepalingen

Dit hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van de bestemmingen. Deze kennen per bestemming globaal de volgende opzet:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwvoorschriften;
- nadere eisen;
- gebruiksbepaling;
- vrijstelling.

Paragraaf III: Overige bepalingen

Dit hoofdstuk bevat bepalingen die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

- anti-dubbeltelbepaling;
- algemene vrijstellingsbevoegdheid;
- gebruiksbepalingen;
- overgangsbepalingen;
- strafbepaling;
- titel.

6.2 Artikelsgewijze toelichting

Paragraaf I: Begripsbepalingen

Dit hoofdstuk bevat een tweetal artikelen. In het eerste artikel is een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen welke worden gebruikt in de voorschriften.

In artikel 2 wordt uiteengezet op welke wijze gemeten dient te worden.

Paragraaf II: Voorschriften omtrent afzonderlijke bestemmingen

Artikel 3 geeft de voorschriften voor de bestemming "verkeersdoeleinden". In dit artikel wordt ingegaan op de doeleindenomschrijving, bouwvoorschriften, nadere eisen, gebruiksbepaling en een eventuele vrijstelling.

Artikel 4 geeft de voorschriften met betrekking tot de bestemming "groenvoorzieningen". In dit artikel wordt aandacht besteed aan de bestemmingsomschrijving, bouwvoorschriften en de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen.

Paragraaf III: Overige bepalingen

Artikel 5 'anti-dubbeltelbepaling' beoogt misbruik van de voorschriften door middel van (privaatrechtelijke) wijzigingen in de eigendomsverhoudingen van gronden te voorkomen.

In artikel 6 van de bestemmingsplanvoorschriften is een algemene vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Burgemeester en wethouders hebben de bevoegdheid om een vrijstelling te verlenen ten einde af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages.

Op grond van de in artikel 7 opgenomen gebruiksbepalingen is het verboden om de gronden en dergelijke te gebruiken op een wijze of tot een doel die strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming. Onder bepaalde voorwaarden zijn burgemeester en wethouders bevoegd om vrijstelling te verlenen van het bepaalde in de verbodsbepalingen van het bepaalde in artikel 7 onder a. Dit artikel vormt een grondslag voor handhaving op basis van het bestemmingsplan.

Artikel 8 'overgangsbepaling' voorziet in de overgangsrechtelijke situatie van legale bouwwerken of gebruik. Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstellen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven. Er is dus geen sprake van legalisering van (voorheen) illegale bouwwerken of gebruik.

Artikel 9 bevat voorschriften, waarin overtreding van het bepaalde in artikel 7 onder a en 8.2.3, wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1a onder 2° van de

Wet op de economische delicten. Hiermee wordt sanctionering van strafbare feiten mogelijk gemaakt.

Tot slot wordt in artikel 10 'titel' aangegeven hoe de voorschriften van het bestemmingsplan aangehaald dienen te worden.

7 Economische uitvoerbaarheid

De kosten van de aanleg van de ontsluitingsweg Kweekweg en de fietstunnel onder de N309 ter hoogte van de voormalige spoorbaan, die buiten dit bestemmingsplan is gelegen, worden geraamd op € 4.987.000,--. De dekking van dit bedrag is als volgt:

• Gemeentelijke reserve aansluiting Kweekweg	€ 2.804.000,--
• Gemeentelijk meerjareninvesteringsplan 2006–2009	- 814.000,--
• Provinciale subsidie aanleg rotonde N309 (op basis van poten-theorie)	- 300.000,--
• Regionaal Actie Programma 2006 – Stedendriehoek	- 375.000,--
• ISV; Ruimtelijke ontwikkeling industrieterrein Kweekweg	- 366.000,--
• Bijdrage gemeentelijk Grondbedrijf	- 105.000,--
• Algemene gemeentelijke reserve	- 153.000,--
• Gemeentelijke programmabegroting 2007-2010	- 70.000,--
Totaal	€ 4.987.000,--

Op grond hiervan wordt het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar geacht.

8 Inspraak en overleg

8.1 Inspraak

Het voorontwerp heeft, ingaande 28 december 2005, gedurende 6 weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Epe. In die periode konden inspraaksuggesties worden ingediend bij burgemeester en wethouders. Op 18 januari 2006 heeft de gemeente tijdens een inloopavond het bestemmingsplan aan de bevolking gepresenteerd.

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn 15 reacties ontvangen van de volgende (rechts)personen en instanties:

1. G. Scholten, Klimtuin 76, 8162 ZT Epe
2. J. den Besten, Haverkampsweg 4, 8161 VN Epe
3. S. de Roo en J. de Roo, Oenerweg 75-77, 8161 PL Epe
4. J. Koopman, Ledderweg 64, 8161 SR Epe
5. Fam. M.A.C. Rikken, Hammerstraat 44, 8161 PH Epe
6. E. Wolfswinkel, Oenerweg 15, 8161 PJ Epe
7. A.C. Wagenaar, Diepenweg 4, 8161 CT Epe
8. M.D. Wagenaar, Klepperweg 1, 8161 PN Epe
9. A. Westerveld, Klepperweg 3, 8161 PN Epe
10. P.H de Rooy en K. de Rooy, Europalaan 53, 8161 ZB Epe
11. C. Stork, Dellenparkweg 8, 8161 AP Epe
12. G. Rozendal, Leenhofweg 77, 8161 RE Epe
13. M. Buter en S.I. Buter-Hanekamp, De Pal 18, 8161 ZZ Epe
14. J. van Rijssen, Ledderweg 25, 8161 SZ Epe
15. Verkeerscommissie Zuuk, p/a Zuukerenkweg 12, 8161 RC Epe

De reactie onder ad 14 en ad 15 zijn na het sluiten van bovengenoemde termijn ontvangen. Uit deze inspraakreacties noch uit de nadien in de hoorzitting (van de hoorzitting is een kort, zakelijk verslag gemaakt) ingewonnen informatie is gebleken van verschoonbare, aantoonbare termijnoverschrijdingen. Deze inspraakreacties zijn dan ook buiten behandeling gelaten. Echter, aangezien in beide inspraakreacties gewezen wordt op omissies in het bestemmingsplan c.q. de onderzoeksrapporten, is in deze inspraakverantwoording aan deze twee inspraakreacties ambtshalve aandacht besteed voor wat betreft deze vermeende omissies.

Voor wat betreft de inspraakreactie van de Verkeerscommissie Zuuk (ad 15) wordt aanvullend opgemerkt dat de 'zienswijze' van 15 augustus 2005 reeds door het college bij de besluitvorming d.d. 16 augustus 2005 omtrent de tracékeuze is betrokken.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar maken.

De insprekers genoemd onder 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 en 13 hebben de reactie inhoudelijk mondeling toegelicht tijdens een hoorzitting. Van de hoorzitting is eveneens een kort, zakelijk verslag gemaakt.

Tijdens de hoorzittingen is de vervolgprocedure uiteengezet. Globaal komt deze op het volgende neer: instemming van deze inspraakverantwoording door burgemeester en wethouders; de insprekers worden hiervan in kennis gesteld; vervolgens wordt het ontwerp bestemmingsplan officieel gedurende 6 weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid tot het kenbaar maken van zienswijzen bij de gemeenteraad; degenen die daarvan gebruik maken worden van de behandeling tijdens de Raadsinformatiemarkt in kennis gesteld; ook bestaat de mogelijkheid om tijdens een hoorzitting de zienswijze mondeling toe te lichten. Daarna vindt de goedkeuringsfase plaats met de daaraan gekoppelde rechtsgang; overigens wordt een en ander op de gebruikelijke/wettelijke wijze gepubliceerd.

1. Inspraakreactie van G. Scholten, Klimtuin 76, 8162 ZT Epe

Samenvatting:

Inspreker had graag een carpoolplaats gerealiseerd gezien bij de kruising met de N309 althans de mogelijkheid daartoe. Deze locatie is een geschikte locatie vanwege betere visuele controle.

Reactie gemeente:

Het onderhavige bestemmingsplan regelt de aanleg van een nieuwe weg van en naar het bedrijventerrein vanaf de provinciale weg N309. Het bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van een carpoolplaats. In het Regionaal Actieprogramma Stedendriehoek 2006 staat vermeld dat in 2006 een planstudie zal plaatsvinden naar een locatie voor een carpoolplein bij de A50/N309. De provincie Gelderland zal deze studie (laten) uitvoeren.

Het belang van een carpoolplaats nabij de A50 wordt onderkend. Naar de meest geschikte locatie zal nog onderzoek gedaan worden. In het onderhavige bestemmingsplan zal niet voorzien worden van een carpoolplaats.

2. Inspraakreactie van J. den Besten, Haverkampsweg 4, 8161 VN Epe

Samenvatting:

Om een betere verbinding te krijgen met de N309-A50 voor de Vegtelarij en Zuuk is een extra rotonde ter hoogte van de kruising Zuukerenkweg wenselijk.

Reactie gemeente:

Met een rotonde op de kruising Zuukerenkweg-ontsluitingsweg heeft de wijk Vegtelarij en Zuuk inderdaad betere ontsluitingsmogelijkheden op de N309 en de A50. Om de volgende redenen heeft de gemeente gekozen voor een kruising waarbij geen uitwisseling van verkeer mogelijk is. Bij een rotonde tekent zich een duidelijke verkeersstroom af naar de wijk Vegtelarij en centrumvoorzieningen. Gezien de inrichting als woongebied, is deze toename ongewenst vanwege afnemende verkeersveiligheid en leefbaarheid. De ontsluitingsweg heeft tot doel om het (vracht)verkeer zo snel mogelijk van en naar het bedrijventerrein te leiden. Met de aanleg van een rotonde is de doorstroming iets minder dan ten opzichte van de voorgestelde kruising.

Met de voorgestelde kruising blijft de wijk Vegtelarij en Zuuk op dezelfde wijze ontsloten als in de huidige situatie.

3. Inspraakreactie van S. de Roo en J. de Roo, Oenerweg 75-77, 8161 PL Epe

Samenvatting:

- a. Insprekers verwachten in de woning lichthinder van koplampen als gevolg van verkeer dat op de rotonde rijdt. Deze lichthinder kan mogelijk opgelost worden door zandophoging ten noorden van de rotonde op de Oenerweg.
- b. Insprekers verzoeken dringend om een nieuw voetpad door te trekken vanaf nieuwe rotonde Oenerweg tot instituut Woldyne. Er is hiervoor genoeg ruimte op groenstrook. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid van voetgangers van en naar Oene.
- c. Door de bocht in de Oenerweg ontstaan er op dit moment regelmatig gevaarlijke situaties en door de nieuwe ontsluitingsweg zal dit erger worden. In de bocht is een uitrit en inspreker heeft enige tijd terug al een gesprek gehad met een ambtenaar om bijvoorbeeld een spiegel op te hangen.
- d. Enige tijd terug zijn de bomen aan de Oenerweg gekapt. Hierdoor kijken de insprekers nu tegen een grijze muur aan. Bij Gosschalk is een groene beplanting aan de muur gerealiseerd. Inspreker vragen of dit ook mogelijk bij de bestaande bedrijven langs de Oenerweg en het nieuwe bedrijventerrein.

Reactie gemeente:

- a. De gemeente zal tussen de rotonde Oenerweg en het fietspad met behulp van groen de door insprekers verwachte lichthinder proberen te beperken. Het bestemmingsplan biedt hiertoe, binnen de bestemming Verkeersdoeleinden, de mogelijkheid. De exacte inrichting zal bepaald worden in het (technisch) Definitief Ontwerp.
- b. Het aan de orde zijnde bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een ontsluitingsweg. Op de Oenerweg beperkt het plangebied zich tot het gebied ter hoogte van de Hammerstraat. Binnen de voor dat gebied opgenomen bestemming Verkeersdoeleinden is de aanleg van voet- en fietspaden toegestaan. Hiervoor is voldoende (fysieke) ruimte aanwezig. Omdat dit gedeelte, vanwege de aansluiting van de Oenerweg op de nieuwe rotonde, gereconstrueerd wordt zal dit gedeelte voorzien worden in een voetpad.

De fysieke ruimte voor het gedeelte Hammerstraat tot instituut Woldyne (de entree) is, vanwege een aantal (forse) bomen, beperkt om een voetpad aan te leggen. Alhoewel deze situatie niet ideaal is, ziet de gemeente wel mogelijkheden voor een voetpad. Echter, voor dit weggedeelte geldt dat vooralsnog geen infrastructurele aanpassingen op stapel staan, in tegenstelling tot het weggedeelte Hammerstraat – rotonde Oenerweg.

Een eventuele planologische aanpassing van het weggedeelte Hammerstraat- St. Antonieweg zal moeten worden meegenomen in de herziening/actualisatie van het bestemmingsplan Kweekweg. Dit jaar zal een voorontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

- c. Met de aanleg van de rotonde op de Oenerweg zal enerzijds de bocht verdwijnen en zal anderzijds de snelheid ter plaatse lager zijn dan in de huidige situatie.
- d. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein en de inrichting hiervan. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt

georganiseerd. Deze reactie valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg. Ditzelfde geldt eveneens ten aanzien van de beplanting tegen gevels van bestaande bedrijven.

4. Inspraakreactie van J. Koopman, Ledderweg 64, 8161 SR Epe

Samenvatting:

Inspreker geeft aan dat zijn voorkeur uitgaat naar een rotonde op het kruispunt Zuukerenkweg-ontsluitingsweg Kweekweg en geen vrachtverkeer op Zuukerenkweg vanaf rotonde naar Europalaan of een ongelijkvloerse kruising, waarbij verkeer van ontsluitingsweg over of onder de Zuukerenkweg doorgaat.

Reactie gemeente:

Om de volgende redenen heeft de gemeente gekozen voor een kruising waarbij geen uitwisseling van verkeer mogelijk is. Bij een rotonde tekent zich een duidelijke verkeersstroom af naar de wijk Vegtelarij en centrumvoorzieningen. Gezien de inrichting als woongebied, is deze toename ongewenst vanwege afnemende verkeersveiligheid en leefbaarheid. De ontsluitingsweg heeft tot doel om het (vracht)verkeer zo snel mogelijk van en naar het bedrijventerrein te leiden. Met de aanleg van een rotonde is de doorstroming iets minder dan ten opzichte van de voorgestelde kruising.

Een van de uitgangspunten bij het bepalen van het tracé is geweest de landschappelijke inpassing. Van de ongelijkvloerse kruising, die ook bij de gemeente als mogelijkheid in beeld is geweest als te onderzoeken optie, is afgezien omdat een viaduct/tunnel in strijd is met dit uitgangspunt en het enklandschap (mede vanwege het ruimtebeslag) teveel zou aantasten. Bovendien is een viaduct/tunnel met gescheiden niveaus erg kostbaar en zou eventuele toekomstige ontwikkelingen in het gebied Zuukerenk kunnen frustreren.

Met de voorgestelde kruising blijven de wijk Vegtelarij en buurtschap Zuuk op dezelfde wijze ontsloten als in de huidige situatie.

5. Inspraakreactie van fam. M.A.C. Rikken, Hammerstraat 44, 8161 PH Epe

Samenvatting:

- a. Er wordt een nieuwe rotonde achter de woning aangelegd en een aftakking naast de woning. Insprekers geven aan niet veel op te schieten met een geluidsnorm die berekend wordt over een gemiddelde van een dag, omdat vroeg in de morgen of laat in de nacht en veel vrachtverkeer is. Dit geeft veel overlast.
- b. Met het verwijderen van het pand Horst staalbouw bv raken insprekers een buffer kwijt tussen het perceel Hammerstraat 44 en de waterzuivering. Dit zal stankoverlast veroorzaken en de nevel die uit het bassin komt wordt dan niet meer geremd en omhoog gestuwd door hoogbouw.
- c. Insprekers vragen wat de gemeente wil met de Hammerstraat als parkeerplek voor vrachtverkeer. Met de nieuwe aftakking wordt de situatie niet verkeersveiliger met het op de Hammerstraat geparkeerde vrachtverkeer.
- d. Insprekers verwachten dat er veel sluipverkeer uit de Vegtelarij over het bedrijventerrein naar de N309 zal gaan rijden.

Reactie gemeente:

- a. De gehanteerde norm komt voort uit de van toepassing zijnde wetgeving. In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden gesteld voor de over de tijd gemiddelde geluidsbelasting. Dit betekent dat conform de Wet geluidhinder en aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaai 2002 de gemiddelde

geluidsbelasting moet worden berekend en niet de geluidsbelasting gedurende slechts bepaalde delen van de dag. Een dergelijke norm kent de wet immers niet.

- b. Het tracé voorziet in een aftakking over een gedeelte van het terrein Hammerstraat 42. Op het andere deel van dit perceel blijft de bedrijfsbestemming gehandhaafd. Op basis van deze bestemming kan (ten dele) de bestaande bedrijfsbebouwing gehandhaafd blijven dan wel kan nieuwe bebouwing worden opgericht. De afschermende functie blijft derhalve bestaan.
 - c. Binnen de kom van Epe zijn geen plannen om, gelijk aan Vaassen, een specifieke vrachtwagen-parkeerplaats aan te leggen. Ook naar de toekomst toe heeft het college geen uitspraak gedaan een dergelijke parkeergelegenheid in Epe te willen realiseren. Voor het parkeren van deze voertuigen is in 2000 de Hammerstraat aangewezen. In de huidige situatie (2006) is er sprake van een zware parkeerbelasting in de Hammerstraat door een geschil tussen de gemeente Epe en een ondernemer. Deze ondernemer parkeert zijn voertuigen op dit moment ook langs de openbare weg (Hammerstraat). Het geschil zal naar verwachting op korte termijn worden opgelost, waarmee ook de overbelasting van geparkeerde vrachtwagens zal oplossen.
 - d. In de Kweekweg, ter hoogte van de Neustrinkweg, zal voorzien worden in een zgn. knip, omdat zodoende sluipverkeer van/naar/over het bedrijventerrein te voorkomen.
6. Inspraakreactie van E. Wolfswinkel, Oenerweg 15, 8161 PJ Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker vreest dat de Oenerweg een drukke sluiproute wordt richting A50 door mensen uit het dorp, binnen de ring en op woensdag marktlui.
- b. Inspreker geeft aan dat op de Oenerweg veel te hard gereden wordt en voor fietsers levensgevaarlijk is door het ontbreken van fysieke afscheiding. Aanbevolen wordt om de Oenerweg geen voorrangsweg te maken en biggenruggen aan te brengen als afscheiding en trottoir verhogen.

Reactie gemeente:

- a. De Oenerweg zal zeker meer verkeer te verwerken krijgen dan op dit moment het geval is, dit blijkt ook wel uit de verkeersmodelstudies welke zijn uitgevoerd. Er is echter geen sprake van een sluiproute. De Oenerweg is gecategoriseerd als een 50 km/uur weg en samen met de Ontsluitingsweg (80 km/uur) zal deze route voor met name autoverkeer vanuit delen van het centrum en bijvoorbeeld Gildenhoeke een snel alternatief zijn richting de N309 en/of A50.
- b. In aansluiting op het voorgaande zal er sprake zijn van een verschuiving van verkeersintensiteiten op de Oenerweg. Naar verwachting zal er sprake zijn van een verlaging van vrachtverkeerintensiteit en een verhoging van auto-intensiteiten, deze hoeft niet te leiden tot een verhoging van de verkeersonveiligheid op deze weg. Daar waar het wegprofiel van de aansluiting Oenerweg – Ontsluitingsweg binnen dit bestemmingsplan valt zal er aandacht worden geschonken aan de infrastructurele invulling met betrekking tot de verschillende weggebruikers (bijv. gescheiden rijwielpaden ter hoogte van rotonde). Voor het wegvak Oenerweg gelegen tussen

Hammerstraat en St. Antonieweg geldt dat hier vooralsnog geen infrastructurele aanpassingen op stapel staan.

7. Inspraakreactie van A.C. Wagenaar, Diepenweg 4, 8161 CT Epe

Samenvatting:

- a. Het lijkt inspreker ongewenst om ten oosten van de ontsluitingsweg industrieactiviteiten te plannen zoals op het kaartmateriaal is aangegeven.
- b. Een forse inpassing gecombineerd met een geluidswal voor dit deel van het tracé dient plaats te vinden vanwege de op nabije afstand gelegen woningen aan de Oude Oenerweg, Klepperweg en Horsterweg. Dit onafhankelijk van eventuele uitgifte van industriegrond.
- c. De grenswaarden van de Wet geluidhinder leveren problemen op ten aanzien van de bestaande woningen. De aannames dat de belastingen voor de woningen nergens hoger zijn dan 50 dB(A) lijken inspreker zeer twijfelachtig gezien het vele vrachtverkeer en de te nemen rotondes op zo korte afstand van de woningen.
- d. Inspreker vraagt of de gevolgen van fijnstof zijn onderzocht.
- e. Een verdere doortrekking van het tracé richting Heerderweg zal een nog grotere verkeersintensiteit en dus geluidsbelasting veroorzaken.
- f. De aanwezige beek langs Zuukerenk en Klepperweg heeft diverse malen als opvang/overstort gefungeerd. De geplande uitbreiding van waterloopgebieden zoals op het kaartmateriaal aangegeven heeft alleen zin als de overstortfunctie verdwijnt en de bestaande beekbodem wordt gesaneerd.

Reactie gemeente:

- a. Op 24 september 1998 heeft de gemeenteraad besloten een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg aan te leggen. Ook is toen besloten om het bedrijventerrein in zuidelijk- en oostelijk richting uit te breiden. Deze uitbreiding omvat een schil rond het bestaande bedrijventerrein. Op het betreffende kaartbeeld is de uitbreiding te zien, zoals in 1998 besloten. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is tevens bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd. Deze reactie valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg.

- b. Met het ontwerp is rekening gehouden met de landschappelijke opbouw, waardoor bijvoorbeeld de weg gedeeltelijk verdiept wordt aangelegd. Een geluidswal past niet in de landschappelijk opbouw en zou de weg ook meer laten opvallen. Een geluidswal is overigens vanuit akoestisch oogpunt niet nodig. Verwezen wordt naar het akoestisch onderzoek in het bestemmingsplan.

De woning Horsterweg 3 ligt in verhouding vrij ver, op een afstand van circa 170 meter, van de ontsluitingsweg. De woningen aan de Klepperweg en Oude Oenerweg grenzen aan de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein en dienen op verantwoorde wijze ingepast te worden. Onder ad. a is reeds aangegeven dat er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd bij de bestemmingsplanprocedure van de uitbreiding van het bedrijventerrein Kweekweg.

- c. De geluidbelasting is berekend overeenkomstig de hiervoor wettelijk aangewezen methodiek (Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002) en niet aan de hand van aannames, zoals wordt gesuggereerd. Overigens blijkt uit de rapportage, dat de geluidsbelasting vanwege de Oenerweg (zowel op dit moment als in de nieuwe, gewijzigde situatie met rotonde) hoger is dan 50 dB(A). Dit is wettelijk toegestaan, omdat het geluidsverhogend effect vanwege de voorgenomen aanpassingen aan de weg en de autonome verkeersgroei over een tijdspanne van 10 jaar minder dan 2 dB bedraagt.
- d. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit (waaronder fijnstof) voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Uit het onderzoek blijkt dat de ontsluitingsweg per saldo zorgt voor een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter de grenswaarden worden niet overschreden. Bij de realisatie van de ontsluitingsweg wordt er dus voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het onderzoek is opgenomen in het bestemmingsplan.
- e. Een eventuele doortrekking naar de Heerderweg zal inderdaad zorgen voor hogere verkeersintensiteiten en geluidsbelasting. Het bestemmingsplan voorziet echter niet in een doortrekking van de ontsluitingsweg naar de Heerderweg. Mocht de ontsluitingsweg in de toekomst doorgetrokken worden naar de Heerderweg, waarvoor eveneens het bestemmingsplan herzien moeten worden, dan zal op allerlei aspecten onderzocht worden wat de consequenties hiervan zijn.
- f. Op 24 september 1998 heeft de gemeenteraad besloten een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg aan te leggen. Ook is toen besloten om het bedrijventerrein uit te breiden. Deze uitbreiding omvat een schil rond de zuid- en oostzijde van het bestaande bedrijventerrein. Op het betreffende kaartbeeld is de uitbreiding te zien, zoals in 1998 besloten. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is tevens bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd. De onderhavige reactie zal betrokken worden bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein. Deze reactie valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg.

8. Inspraakreactie van M.D. Wagenaar, Klepperweg 1, 8161 PN Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker wil graag weten of er onderzoek is gedaan naar de gevolgen van fijnstofoverlast ten aanzien van de omwonenden in het gebied.
- b. Inspreker vraagt of er een oplossing komt voor de overstort in de Pal als de sloot vanaf de Pal richting Klepperweg en Oude Oenerweg wordt gesaneerd en uitgebreid.
- c. De diverse wadi's en poelen nemen voor de aanwonenden geen geluid, fijnstof en zicht weg.
- d. Inspreker ziet graag de groensingel vanaf De Pal doorgetrokken worden naar de Oenerweg en dat het gebied langs de Klepperweg en Oude Oenerweg ook voorzien gaat worden van een met groen beplante geluidswal.

- e. Om het open enkenlandschap zoveel mogelijk te behouden verzoekt inspreker om het traject over deze afstand verdiept aan te leggen.

Reactie gemeente:

- a. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit (waaronder fijnstof) voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Uit het onderzoek blijkt dat de ontsluitingsweg per saldo zorgt voor een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter de grenswaarden worden niet overschreden. Bij de realisatie van de ontsluitingsweg wordt er dus voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het onderzoek is opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.
- b. Op 24 september 1998 heeft de gemeenteraad besloten een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg aan te leggen. Ook is toen besloten om het bedrijventerrein uit te breiden. Deze uitbreiding omvat een schil rond de zuid- en oostzijde van het bestaande bedrijventerrein. Op het betreffende kaartbeeld is de uitbreiding te zien, zoals in 1998 besloten. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is tevens bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd. In het kader van dat bestemmingsplan zal duidelijkheid worden gegeven omtrent de overstort. Deze reactie valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg.

- c. Op 24 september 1998 heeft de gemeenteraad besloten een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg aan te leggen. Ook is toen besloten om het bedrijventerrein uit te breiden. Deze uitbreiding omvat een schil rond de zuid- en oostzijde van het bestaande bedrijventerrein. Op het betreffende kaartbeeld is de uitbreiding te zien, zoals in 1998 besloten. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is tevens bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd. De reactie ten aanzien van de wadi's en poelen valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg.

Wat betreft de aspecten fijn stof en geluid blijkt overigens uit respectievelijk het luchtkwaliteitonderzoek en het akoestisch onderzoek die als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn gevoegd, dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Ten aanzien van het zicht wordt opgemerkt dat bij het ontwerp van de weg rekening wordt gehouden met landschappelijke inpassing van de weg. Aan de zuidkant is aan de zijde van Zuuk een transparante groene afscherming geprojecteerd. Een deel van de weg over de enk (vanaf de kruising met de Zuukerenkweg tot het beekdal) wordt (half)verdiept aangelegd. Vanaf de Klepperweg zal dat weggedeelte daardoor deels aan het oog zijn onttrokken.

d. Zie ad. c

e. Het open Enkenlandschap heeft een hoogte variërend van ca. 10,00 m tot 11,15 m +N.A.P. De verdiepte ligging van de weg in het open enkenlandschap mag niet dieper zijn dan 10,00 m+ N.A.P., in verband met het verkrijgen van voldoende ontwateringsdiepte. Het wegtracé wordt ter plaatse van het open enkenlandschap aangelegd op de voorgeschreven hoogte van 10,00 m+ N.A.P. en zal zodoende deels verdiept in het enkenlandschap liggen.

9. Inspraakreactie van A. Westerveld, Klepperweg 3, 8161 PN Epe

Samenvatting:

- a. Insprekers stellen met betrekking tot de waterrijke groenzone voor deze bos/singel te laten doorlopen direct langs het te ontwikkelen industrieterrein tot aan de Oenerweg. De singel moet bestaan uit dicht struweel.
- b. Het zou wenselijk zijn dat het geprojecteerde fiets-/wandelpad wordt doorgetrokken tot einde Klepperweg, waar op dat punt ook de toegang naar het fietspad geprojecteerd kan worden.

Reactie gemeente:

- a. Op 24 september 1998 heeft de gemeenteraad besloten een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Kweekweg aan te leggen. Ook is toen besloten om het bedrijventerrein uit te breiden. Deze uitbreiding omvat een schil rond de zuid- en oostzijde van het bestaande bedrijventerrein. Op het betreffende kaartbeeld is de uitbreiding te zien, zoals in 1998 besloten. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is tevens bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de ontsluitingsweg en niet in de uitbreiding van het bedrijventerrein. Hiervoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarbij er afzonderlijk inspraak wordt georganiseerd. Deze reactie valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg.

b. Zie ad. a

10. Inspraakreactie van P.H de Rooy en K. de Rooy, Europalaan 53, 8161 ZB Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker verzoekt om aan te geven of het een ontsluitingsweg wordt dan wel een rondweg, omdat deze begrippen door elkaar heen gehaald worden.
- b. Inspreker vraagt wie er garantie kan geven dat er uiteindelijk niet gewoon een rotonde komt.
- c. Om overlast te beperken kunnen bij de uitvoering nog meerdere maatregelen genomen worden, zoals veel groen (houdt fijnstof, stank en zicht op verkeer tegen), een niet overdadige verlichting, snelheidsbeperking (80 km/h is te hard) en gebruik van ZOAB (zeer open asfaltbeton).

Reactie gemeente:

- a. De ontsluitingsweg heeft tot doel om via de N309 een snelle verbinding te creëren van en naar het bedrijventerrein Kweekweg en om de ring in Epe te ontlasten van (vracht)verkeer. De ontsluitingsweg kan en zal ook gebruikt worden voor ander

bestemmingsverkeer. Het ontwerp-Structuurplan benoemt een eventuele doortrekking van de ontsluitingsweg Kweekweg naar de Heerderweg als een “2e fase”, welke enerzijds een deel van het doorgaande verkeer door de kern kan verwerken en anderzijds de hoofdontsluiting van het te ontwikkelen woongebied 't Slath kan vormen. Op dit moment ziet de gemeente de ontsluitingsweg Kweekweg als een ontsluitingsweg.

- b. De ontsluitingsweg is voorzien gelijkvloerse kruising waarbij geen uitwisseling van verkeer is toegestaan. De argumentatie staat beschreven in het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken, zoals het verkeers- en geluidsonderzoek. De gemeente kan geen garantie geven voor eventuele toekomstige veranderingen/aanpassingen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en/of nieuwe feiten en omstandigheden. Mocht er in de toekomst, om welke reden dan ook, aanleiding zijn voor een gewijzigd tracé dan zal hiernaar opnieuw onderzoek (met name verkeers- en geluidsonderzoek) gedaan worden.
- c. De ontsluitingsweg moet een goed/snel alternatief zijn ten aanzien van de route door het dorp. De weg heeft een wegcategorisering met een snelheid van 80 km/h. Het gedeelte tussen N309 tot na kruising Zuukerenkweg wordt 60 km/h.

In het plan is zoveel mogelijk getracht geluidsoverlast en overmaat aan verlichting te beperken. Alleen ter plaatse van de rotondes en de kruising met de Zuukerenkweg zal noodzakelijke verlichting worden aangebracht.

Verder zal het wegtracé deels verlaagd door het enkenlandschap lopen en wordt een groot groen oppervlak rond de kruising met de Zuukerenkweg gerealiseerd. Dit vermindert geluidsoverlast en het zicht op de weg.

De ontsluitingsweg Kweekweg zal voorzien worden van steenmastiakasfalt (SMA). Dit is een type wegdek dat veel binnenstedelijk en op provinciale wegen wordt toegepast. Het geluidsonderzoek is gebaseerd op steenmastiakasfalt. ZOAB is in verband met afwijkend strooizout voor gladheidsbestrijding geen passende keuze.

Rond de kruising met de Zuukerenkweg wordt voorzien in een vrij groot groen oppervlak. Tussen de rotonde N309 en de kruising Ontsluitingsweg - Zuukerenkweg is het groen langs de ontsluitingsweg wel transparant, maar er komt een redelijk aantal bomen te staan. Het is wellicht mogelijk in het begin wat dichter aan te planten en later als beheersmaatregel daar bomen tussen uit te halen, zodat de overgebleven bomen ruimte krijgen om uit te groeien.

11. Inspraakreactie van C. Stork, Dellenparkweg 8, 8161 AP Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker vindt het een goed gekozen tracé als onderdeel van een toekomstige rondweg buiten de kern van Epe. Aansluitpunt op de Oenerweg ligt op de juiste plaats om doortrekking naar de Heerderweg mogelijk te maken. Inspreker verzoekt om deze doortrekking vroegtijdig in procedure te brengen, omdat zal blijken dat veel sluipverkeer zal optreden vanuit Heerderweg via Brinkgeverweg en Paasvuurweg, Lange Veenteweg naar genoemd aansluitpunt op de Oenerweg.
- b. Inspreker overweegt om nu reeds aansluiting N309 richting VMI te realiseren ter ontlastening van Brakerweg.

Reactie gemeente:

- a. Het ontwerp-Structuurplan benoemt de doortrekking van de ontsluitingsweg Kweekweg naar de Heerderweg als een “2e fase”, welke enerzijds een deel van het doorgaande verkeer door de kern kan verwerken en anderzijds de hoofdontsluiting van het te ontwikkelen woongebied 't Slath kan vormen.

In het collegeakkoord 2006-2010 is aangegeven dat er een onderzoek zal plaatsvinden naar de haalbaarheid van de aanleg van een ontsluitingsweg Kweekweg in noordelijke richting. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in een eventuele doortrekking van de ontsluitingsweg naar de Heerderweg.

In een visie ten aanzien van het revitaliseren van het industrieterrein Kweekweg is reeds aangegeven dat het voornemen bestaat om de uitwisseling van verkeer tussen het industrieterrein Kweekweg en de omliggende woonwijken te stremmen. Hier moeten afsluitingen van wegen in voorzien, een voorbeeld hiervan is een “knip” in de Lange Veenteweg.

De verkeersmodelstudies geven aan dat er na aanleg van de Ontsluitingsweg Kweekweg sprake is van een verlaging van de verkeersintensiteit op de Heerderweg, Brinkgreverweg en de Dijkhuizerweg. De angst voor het ontstaan van de door inspreker genoemde sluiproutes wordt niet gedeeld.

- b. De gemeente is voornemens om dit jaar een verkeers(model)studie uit te laten voeren voor een alternatieve ontsluiting van de VMI. In dit onderzoek zullen de gevolgen gezien worden van een eventuele vierde aftakking op de rotonde N309. Aan de hand van het resultaat van de verkeers(model)studie kan een juiste afweging worden gemaakt om al dan niet te komen tot het opstarten van de benodigde procedures voor het realiseren van deze 4e aantakking op de aansluiting N309 – Ontsluitingsweg Kweekweg. De rotonde wordt overigens dusdanig vormgegeven dat hierop vrij eenvoudig een eventuele vierde aftakking gerealiseerd kan worden.

12. Inspiraakreactie van G. Rozendal, Leenhofweg 77, 8161 RE Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker vraagt waarom er geen akoestisch onderzoek is gedaan naar het traject N309 vanaf snelweg tot rotonde, omdat hier de meeste geluidhinder wordt ondervonden door omwonenden van ‘buurtschap Zuuk’.
- b. Inspreker vraagt hoe veilig het is om te blijven wonen aan de Leenhofweg tijdens de aanleg van de nieuwe weg.
- c. Inspreker vraagt of de toeleveranciers op het adres kunnen blijven keren tijdens en na de aanleg.
- d. Wat is de conclusie van de gemeente betreffende een ‘planschadescan’ aangevuld met eventuele regelingen welke mogelijk zijn om e.e.a. te compenseren?
- e. Inspreker verzoekt om de verordening nadeelcompensatie toe te sturen.
- f. Inspreker vraagt wanneer de gemeente contact opneemt met ‘gedupeerden’
- g. Inspreker vraagt om aan te geven waarom in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met het hoogteverschil N309 vanaf rotonde naar snelweg A50. Het hoogteverschil heeft gevolgen voor optrekkend en afremmend verkeer qua geluidsbelasting voor omwonenden.
- h. Wie bepaald dat het geluid dat overdag geproduceerd wordt, niet maatgevend is voor het akoestisch onderzoek? Het is voor inspreker moeilijk te accepteren dat die

paar vrachtwagens die 's nachts over de N309 rijden als maatgevend worden gehouden voor het gehele onderzoek met alle bijbehorende conclusies.

- i. Inspreker verzoekt om aan te geven welke maatregelen er worden getroffen tijdens de aanleg om het voor omwonenden veilig en leefbaar te houden. Hoe lang gaat de aanleg duren?
- j. Inspreker wijst op waardevermindering van het onroerend goed als gevolg van aantasting van het woon- en leefklimaat. Deze ontstaat door geluid- en geurhinder, verlies van privacy en vrij uitzicht.
- k. Inspreker wijst op inkomstenschade. Toeleveranciers kunnen nu rondrijden met vrachtwagens en moeten straks de gehele Leenhofweg achteruit manoeuvreren met alle gevaren en ongemakken van dien. Hoe gaat de gemeente dit oplossen?
- l. Inspreker vraagt hoe de gemeente tegenover “maximalisering van de planologische regimes” staat?
- m. Inspreker geeft een mogelijke oplossing voor een andere ontsluiting door de rotonde meer richting de A50 te leggen. Zijn woning staat te koop en hierover kan dan de weg deels gaan lopen. Tevens kan aan de zuidzijde de Zuukerenkweg veel beter ontsloten worden door middel van een rotonde. In de huidige situatie moet er veel grond verworven worden van verschillende partijen. In de situatie van de inspreker zal dit minder zijn. Inspreker heeft dit met verkeerscommissie Zuukerenk besproken en zij hebben dit voorstel ingediend bij de gemeente. Inspreker heeft dit voorstel ook met andere burgers besproken en ook zij vinden dit ook een goed plan.

Reactie gemeente:

- a. Het onderzoek beperkt zich tot dat deel van de N309 waar vanwege de ontsluitingsweg sprake is van een fysieke wijziging van de bestaande weg. Dit, omdat de grenswaarden ingevolge van de Wet geluidhinder voor bestaande wegen pas van toepassing zijn als er sprake is van:
 - 1) een fysieke wijziging op of aan de weg,
 - 2) een geluidstoename van 2 dB of meer.

Overeenkomstig de wet zijn alle woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen de wettelijke zone van dit deel van de weg liggen, getoetst aan de Wet geluidhinder. De wettelijke zone bedraagt in dit geval 250 meter aan weerszijden van het aan te passen deel van de weg zoals aangeduid in figuur 2 van het akoestisch rapport.

Om toch een beeld te geven van de effecten op de overige nabij de rotonde gelegen woningen is voor een groter gebied dan waarvoor wettelijk gezien een toetsing moet plaatsvinden, de geluidsbelasting bepaald. De resultaten hiervan is te zien in bijgevoegde bijlage van deze inspraakverantwoording. Uit de resultaten blijkt dat het geluid met hooguit enkele tienden toeneemt. Ter plaatse van de woning Leenhofweg 77 is geen sprake van een toename.

- b. Tijdens de aanleg zullen, zoals gebruikelijk, veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Op het moment dat de kruising ontsluitingsweg-Zuukerenkweg aangelegd wordt, zal (via bewegwijzering) voorzien worden in een alternatieve route.
- c. Het betreffende perceel heeft een woonbestemming, waarbij in geringe mate activiteiten aan huis zijn toegestaan. De gemeente gaat ervan uit dat de aanvoer van goederen beperkt is en op eigen terrein plaatsvindt en niet op de openbare weg.

- d. In kader van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan beoordeeld worden of door belanghebbenden, tengevolge van de planologische wijziging, schade wordt geleden die redelijkerwijs niet ten laste van hen behoort te blijven. Een afzonderlijk verzoek moet daarvoor worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. Het verzoek dient overeenkomstig de “Procedureregeling planschadevergoeding 2005” ingediend te worden en zal op basis van deze regeling behandeld worden. Een verzoek tot planschade kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Uit een op 29 november 2005 opgestelde risico-inventarisatie planschade in verband met de aanleg van de ontsluitingsweg, is gebleken dat voor het perceel Leenhofweg 77 per saldo een beperkte waardedaling zal ontstaan als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsweg Kweekweg. Hierbij wordt opgemerkt dat het een planschadescan betreft; op dit moment staat immers de peildatum nog niet vast (moment waarop de planologische maatregel in werking treedt) en is de situatie beoordeeld naar de thans bekende jurisprudentie, welke in de toekomst zal kunnen wijzigen. Voorts is het object bezichtigd vanaf de openbare weg en is niet gesproken met eventuele belanghebbenden, waardoor het kan voorkomen dat relevante informatie niet mede is betrokken bij de beoordeling. Ten slotte is het rechterlijk oordeel uiteindelijk beslissend voor de definitieve beoordeling van een planschadeverzoek.

- e. De “Procedureregeling planschadevergoeding 2005” is in te zien op www.epe.nl onder “Informatief”.
- f. De gemeente gaat niet bij eventuele gedupeerden langs. Overeenkomstig de “Procedureregeling planschadevergoeding 2005” kunnen, als het bestemmingsplan onherroepelijk is, belanghebbenden een verzoek tot planschade indienen bij burgemeester en wethouders. Verwezen wordt naar de beantwoording onder ad. d.
- g. De wijze waarop optrekkend verkeer vanwege een helling moet worden meegenomen in een akoestisch onderzoek is beschreven in de rekenvoorschriften. Als er al sprake is van een hoogteverschil op het onderzochte deel van de N309 dan zal dit dusdanig beperkt zijn, dat dit geen effect heeft op de geluidssituatie. Overigens is voor de geluidsberekeningen wel rekening gehouden met het optrekkend en afremmend verkeer, maar dan vanwege het feit, dat er in de toekomst sprake is van een rotonde.
- h. Voor toetsing aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder moet de etmaalwaarde worden bepaald. Dit is de hoogste waarde van:
- het gemiddelde geluidsniveau over de periode van 07.00 uur tot 19.00 uur (=dag);
 - het gemiddelde geluidsniveau over de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur (=nacht) +10 dB.
- Voor de geluidsberekening is zowel de verkeerssituatie in de dagperiode als in de nachtperiode ingevoerd. De dagperiode is maatgevend als de geluidsproductie overdag meer dan 10 dB hoger is dan in de nachtperiode. Uit bijlage 1 van de rapportage blijkt dat dit niet het geval is. De nachtperiode is dus maatgevend in dit geval.
- i. Tijdens de aanleg zullen, zoals gebruikelijk, veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Op het moment dat de kruising ontsluitingsweg-Zuukerenkweg aangelegd

wordt, zal (via bewegwijzering) voorzien worden in een alternatieve route. De gemeente zal, binnen het redelijke, er alles aan doen om eventuele overlast tot het minimum te beperken. De verwacht aanlegtijd van begin (voorbereiding) tot einde wordt ingeschat op een jaar.

- j. Verwezen wordt naar de beantwoording onder ad. d.
- k. Van inkomstenschade als gevolg van het bestemmingsplan kan geen sprake zijn, mede gezien het feit dat het perceel geen bedrijfsbestemming heeft. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording onder ad. c.
- l. Voor een inhoudelijke beoordeling van planschadevergoedingsverzoeken wordt een vergelijking gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens bestendige jurisprudentie uitgegaan wordt van de maximale mogelijkheden van het oude planologische regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden.
- m. Een van de doelstellingen van het bestemmingsplan is om het (vracht)verkeer vanaf de N309 zo snel mogelijk van en naar het bedrijventerrein te leiden; de ontsluitingsweg moet een goed/snel alternatief zijn ten aanzien van de route door het dorp. De door inspreker ingediende suggestie strookt niet met deze doelstelling. Bovendien zou de aankoopkosten van het perceel en opstallen onevenredig hoog zijn.

De gemeente is niet gebleken van andere reacties met dezelfde dan wel vergelijkbare strekking.

13. Inspraakreactie van M. Buter en S.I. Buter-Hanekamp, De Pal 18, 8161 ZZ Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker geeft aan dat de bewoners aan de zuid-oost zijde van Epe geen enkel profijt hebben van de ontsluitingsweg.
- b. Inspreker geeft aan dat het de gemeente niet zou misstaan om initiatieven te ontplooiën om de overlast (gedoeld wordt op geluidsoverlast) meer te beperken dan nu volgens de wettelijke maatregelen wordt voorgestaan. De gemeente heeft daarvoor een arsenaal aan mogelijkheden, bijvoorbeeld snelheid te verlagen, type wegdek gebruiken met lage geluidresolutie, drempels of zandwal.

Reactie gemeente:

- a. Het doel van de ontsluitingsweg is om het (vracht)verkeer vanaf de N309 zo snel mogelijk van en naar het bedrijventerrein te leiden, de verkeersveiligheid in het dorp te verhogen en om het sluipverkeer in de Vegtelarij te beperken/tegen te gaan. De gemeente is van mening dat ook de bewoners van de Vegtelarij hiervan profijt zullen hebben.
- b. Zoals gezegd onder ad. a is een van de doelstellingen van de ontsluitingsweg om het (vracht)verkeer vanaf de N309 zo snel mogelijk van en naar het bedrijventerrein te leiden; de ontsluitingsweg moet een goed/snel alternatief zijn ten aanzien van de route door het dorp. Hierin past geen drempels en een lagere snelheid dan 80 km/h.

De ontsluitingsweg Kweekweg zal voorzien worden van steenmastiekasfalt (SMA). Dit is een type wegdek dat veel binnenstedelijk en op provinciale wegen wordt

toegepast. Zeer open asfaltbeton (ZOAB) is in verband met afwijkend strooizout voor gladheidsbestrijding geen passende keuze.

Met het ontwerp is rekening gehouden met de landschappelijke opbouw, waardoor bijvoorbeeld de weg gedeeltelijk verdiept wordt aangelegd. Een zandwal past niet in de landschappelijke opbouw en zou de weg ook meer laten opvallen.

Bij de aanleg van een nieuwe weg dient de geluidsbelasting te worden getoetst aan de wettelijke normen zoals geformuleerd in de Wet geluidhinder, artikel 83 Wgh. Voor de aanleg van een nieuwe weg bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50dB(A). De gemeente ziet geen aanleiding om een andere norm te hanteren dan de wettelijk vastgelegde voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Er is geen aanleiding voor het treffen van voorzieningen zoals door inspreker voorgesteld.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat de equivalente geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van de aanleg van de ontsluitingsweg maximaal 48 dB(A) etmaalwaarde bedraagt en daarmee derhalve beneden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Deze maximale etmaalwaarde is van toepassing op de woning Klepperweg 3, die op circa 100 meter afstand van de ontsluitingsweg ligt. De kortste afstand van de ontsluitingsweg tot de woning De Pal 18 bedraagt circa 360 meter. Gesteld kan worden dat de geluidsbelasting op woning De Pal 18 ten gevolge van de ontsluitingsweg in ieder geval ruim onder wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) blijft.

14. Inspraakreactie van J. van Rijssen, Ledderweg 25, 8161 SZ Epe

Samenvatting:

- a. Inspreker geeft aan dat er wel degelijk een geluidstoename zal zijn bij de rotonde N309, vanwege afremmend- en optrekkend vrachtverkeer.
- b. De gemeente heeft aangegeven dat er minder geluidsoverlast zal zijn, maar de N309 naar de A50 wordt een stuk drukker. Hoe kan dit. Hoe zit het met het akoestisch onderzoek, dat zegt dat de Ledderweg 25 er buiten zou vallen?
- c. Er komt veel meer vrachtverkeer dan het in het akoestisch onderzoek genoemde percentage van 2,5%.
- d. Inspreker verzoekt om aan te geven op welke tijdstip van de dag de meting is uitgevoerd en wil graag de stukken ontvangen.
- e. De A50 en N309 moet in het akoestisch onderzoek betrokken worden. In 1996 was de geluidsbelasting al hoger dan wat nu berekend wordt. De N309 wordt nog drukker.

Reactie gemeente:

- a. Bij de geluidsberekeningen is rekenschap gehouden met het optrekken en afremmen van het verkeer vanwege de aanwezigheid van de rotonde. Toch blijkt uit de onderzoeksresultaten dat er geen geluidstoename optreedt vanwege de wijziging aan de weg en de autonome verkeersgroei over een tijdsspanne van 10 jaar. Dit is te verklaren doordat de rijsnelheid in de toekomst lager zal zijn dan nu het geval is:
 - de maximaal toegestane rijsnelheid op de N309 gaat van 100 km/uur naar 80 km/uur;
 - ter plaatse van de rotonde wordt het verkeer afgeremd, wat eveneens resulteert in een lagere gemiddelde rijsnelheid over het traject.

- b. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat tussen het jaar 2006 en 2017 het verkeer toeneemt van 12.734 mvt/ etmaal naar 17.167 mvt/etmaal. Verkeersgroei heeft in het algemeen tot gevolg, dat de geluidsbelasting toeneemt. In dit geval zal de maximale rijsnelheid in de toekomst afnemen, wat weer tot gevolg heeft, dat een geluidsverlaging optreedt. Uit de berekeningen blijkt, dat het geluidsreducerend effect vanwege de snelheidsverlaging iets groter is dan het geluidsverhogend effect vanwege de verkeersgroei.

Het onderzoek beperkt zich tot dat deel van de N309 waar vanwege de ontsluitingsweg sprake is van een fysieke wijziging van de bestaande weg. Dit, omdat de grenswaarden ingevolge van de Wet geluidhinder voor bestaande wegen pas van toepassing zijn als er sprake is van:

1. een fysieke wijziging op of aan de weg,
2. een geluidstoename van 2 dB of meer.

Overeenkomstig de wet zijn alle woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen de wettelijke zone van dit deel van de weg liggen getoetst aan de Wet geluidhinder. De wettelijke zone bedraagt in dit geval 250 meter aan weerszijden van het aan te passen deel van de weg zoals aangeduid in figuur 2 van het akoestisch rapport. De woning aan de Ledderweg 25 valt buiten de wettelijke zone.

Om toch een beeld te geven van de effecten op de overige nabij de rotonde gelegen woningen is voor een groter gebied dan waarvoor wettelijk gezien een toetsing moet plaatsvinden, de geluidsbelasting bepaald. De resultaten hiervan is te zien in bijgevoegde bijlage 1 van deze inspraakverantwoording. Uit de resultaten blijkt dat het geluid met hooguit enkele tienden toeneemt. Ter plaatse van de woning Ledderweg 25 neemt de geluidsbelasting met 0,1 dB toe.

- c. Het genoemde percentage van 2,5 % heeft betrekking op zwaar vrachtverkeer. In het akoestisch onderzoek is daarnaast uitgegaan van 4 % middelzwaar vrachtverkeer. In totaal is dus gerekend met 6,5 % vrachtverkeer op de N309.

Overigens, als al sprake zou zijn van een hoger aandeel vrachtverkeer dan zal het geluidsverhogend effect hiervan niet dusdanig zijn dat de conclusies hierdoor veranderen.

- d. De geluidsbelasting is bepaald door middel van berekeningen overeenkomstig de hiervoor wettelijk aangewezen methodiek (Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002) en niet aan de hand van geluidsmetingen. De invoergegevens en uitkomsten van de berekeningen zijn verwerkt in de rapportage "Ontsluitingsweg Kweekweg Akoestisch onderzoek". Het akoestisch onderzoek is in te zien op het gemeentehuis.
- e. Voor de A50 en het deel van de N309 dat in het kader van het plan fysiek niet wordt gewijzigd is conform de Wet geluidhinder geen toetsingskader en/of onderzoeksverplichting van toepassing. De genoemde wegen/weggedeelten zijn derhalve niet onderzocht.

Het onderzoek beperkt zich zoals de Wet geluidhinder vereist tot de nieuw aan te leggen weg en dat deel van de bestaande wegen waar vanwege de nieuwe

ontsluitingsweg sprake is van een fysieke wijziging van de bestaande weg. Overeenkomstig de wet zijn alle woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen de wettelijke zone van dit deel van de weg liggen, getoetst aan de Wet geluidhinder. De wettelijke zone bedraagt in dit geval 250 meter aan weerszijden van het aan te passen deel van de weg zoals aangeduid in figuur 2 van het akoestisch rapport.

Voor wat betreft het drukker worden van de N309 wordt verwezen naar onze reactie onder ad 14b.

15. Verkeerscommissie Zuuk, p/a Zuukerenkweg 12, 8161 RC Epe

Samenvatting

- a. Er is onduidelijkheid over de toegepaste zones langs de wegen. Voorstel is om aan de uiteinden van de aan te leggen weg een uitgebreidere zone (bij de rotondes) te hanteren, waardoor er een aantal extra woningen moeten worden beschouwd.
- b. Het geluidseffect op Zuukerenkweg zou wellicht toch moeten worden onderzocht.
- c. Voor de N309 moet worden gerekend met een bronhoogte van 2,25 meter in plaats van 0,75 meter.
- d. Voor de N309 moet worden uitgegaan van SMA in plaats van DAB.
- e. Het aandeel vrachtverkeer is voor de geluidsberekeningen te laag ingeschat.
- f. Het is niet aangetoond dat de nachtperiode maatgevend is.
- g. Ter plaatse van de rotonde N309 is nader onderzoek nodig ter vaststelling van delta Lop.
- h. Correctie ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder is ter plaatse van de rotondes niet juist toegepast.
- i. Waarom komt er bij de Hammerstraat een rotonde; is in- en uitvoegen van het verkeer geen betere optie?

Reactie gemeente:

- a. De zones die in figuur 2 van het akoestisch onderzoek zijn aangeduid bij de Oenerweg en de N309, geven het onderzoeksgebied aan dat is gehanteerd voor de vaststelling of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit vanwege het feit dat door de aansluiting van de ontsluitingsweg Kweekweg op de Oenerweg en de N309 betreffende wegen in fysieke zin worden gewijzigd (aanleg rotondes en wegverlegging bij Oenerweg). De grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder zijn voor de aan 'te wijzigen weggedeelten' van toepassing, indien de geluidstoename 2 dB of meer bedraagt. Binnen de wettelijke zone van 250 meter aan weerszijde van de aan te passen weggedeelten is de geluidsbelasting in dit kader voor zowel de huidige als de toekomstige situatie bepaald (gebied zoals aangeduid in figuur 2). Het onderzoeksgebied nabij de rotonde op de Oenerweg volgt de kromming in de weg, vandaar dat het gebied ten noorden smaller is dan ten zuiden. De zone voor de aan te leggen ontsluitingsweg Kweekweg eindigt bij de aansluitingen op de rotondes op de Oenerweg respectievelijk N309.

In de Wet geluidhinder en/of het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 2002 wordt niet expliciet ingegaan op het bepalen van de geluidszone rond rotondes. Bij onze benadering voor het bepalen van de zone hebben we de rotonde gezien als onderdeel van de lijnbron de Oenerweg c.q. de N309. Omdat echter uit de wetgeving niet direct blijkt wat in dit geval de juiste benadering is hebben we naar aanleiding van de reactie ook de geluidsbelasting op de woningen binnen het door inspreker voorgestelde uitgebreide onderzoeksgebied (dus rekenschap houden met een cirkelvormig gebied van 250 meter rond de rotonde) berekend. Uit de berekeningen

(zie bijlage 1 en bijlage 2) blijkt dat de conclusie hierdoor niet verandert. Zowel bij de te wijzigen N309 als de Oenerweg is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidstoename is immers overal minder dan 2 dB.

- b. Het verkeer op de Zuukerenkweg kan de ontsluitingsweg alleen oversteken (links- en rechtsafslaan wordt verboden). Uit bijlage 1 van het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat de intensiteit op de Zuukerenkweg in de toekomstige situatie afneemt van circa 743 motorvoertuigen per etmaal (jaar 2006) tot circa 624 motorvoertuigen per etmaal (jaar 2017). Op basis hiervan achten wij het reëel te veronderstellen dat er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verder onderzoek achten wij voor deze weg derhalve niet nodig. Wellicht dat er door het optrekkende en afremmende verkeer op de Zuukerenkweg een lichte geluidsverhoging optreedt. Tegelijk daalt echter de verkeersintensiteit, wat weer een geluidsverminderend effect tot gevolg heeft. Bovendien zijn de intensiteiten op de betreffende weg dusdanig laag, dat kan worden gesteld dat ter plaatse van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder.
- c. In dit kader geldt, dat als er al sprake is van een geluidsverhogend effect dit zowel in de huidige als de toekomstige situatie evenredig optreedt. Het genoemde hoogteverschil (hoogteligging N309) is immers zowel in de huidige als de toekomstige situatie aan de orde. Het verschil blijft in dat geval hetzelfde. De conclusie dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder zal dus hierdoor niet wijzigen.
- d. In de huidige situatie is er bij de N309 sprake van dicht asfaltbeton (DAB). Uit akoestisch oogpunt is er geen aanleiding om steenmastiekasfalt (SMA) toe te passen. Er is immers geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Overigens zou toepassing van SMA leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting waardoor de conclusie dus ongewijzigd blijft.
- e. Bij de gehanteerde verdeling van het verkeer voor de ontsluitingsweg is aansluiting gezocht bij de uitgangspunten in rapport van DHV, Tracéstudie verbinding N309. In dit rapport is ten aanzien van variant B gesteld, dat het verkeer dat de ontsluitingsweg bereikt dusdanig gemengd is dat het aandeel vrachtauto's wordt ingeschat op 5 à 10%. Wij hebben de aannames in dit rapport opnieuw bezien en geconcludeerd dat deze inschatting reëel is. Op basis van het DHV rapport en bestaande tellingen van het verkeer op de N309 is hierop aangesloten en is een aandeel vrachtverkeer van 6,5% (4% voor middelzwaar verkeer en 2,5% voor zwaar verkeer) toegepast op de N309 en 8% op de ontsluitingsweg (5% voor middelzwaar verkeer en 3% voor zwaar verkeer).

Daarnaast geldt bovendien het volgende. Aangenomen dat vanwege de door de insprekers gestelde toename van het vrachtverkeer en de gestelde verdeling ervan op de N309 er inderdaad sprake is van een geluidstoename van 1 dB, dan is er nog steeds geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet; immers het verschil tussen de huidige en de toekomstige situatie blijft minder dan 2 dB.

- f. Uit de in de bijlage bij het rapport weergegeven emissiecijfers blijkt dat de nachtperiode bepalend is. Het verschil tussen Le dag en Le nacht is immers minder dan 10 dB.
- g. Met het effect van optrekkend en afremmend verkeer ter plaatse van de rotondes is rekenschap gehouden door voor de berekeningen hiervoor in het rekenprogramma Geonoise een rotondegebied in te voeren. Dit rotondegebied zorgt ervoor dat bij de berekeningen een L obstakel wordt toegepast geheel in overeenstemming met het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï 2002.
- h. Er wordt gesteld dat de Wet geluidhinder in relatie tot genoemde aftrek spreekt van een "maximum snelheid" (< 70 betekent een aftrek van 5 dB en ≥ 70 k/u betekent een aftrek van 2 dB). Het Reken- en meetvoorschrift is hierover echter duidelijk. Er wordt immers in artikel 6 aangegeven, dat het om de "representatief te achten snelheid" gaat. Het is derhalve terecht dat een aftrek van 5 dB wordt toegepast bij de rotonde. Een snelheid van 70 km/uur of meer is hier immers niet te verwachten. Daarnaast merken wij op, dat in de Wet geluidhinder en het daar aan gekoppelde Reken- en meetvoorschrift niet is aangegeven dat de genoemde correcties niet voor rotondes mogen worden toegepast.
- i. Het aansluitpunt richting de Hammerstraat ligt op gelijke hoogte met een potentiële ontsluiting van het ten oosten liggende ontwikkelingsgebied. Vooral gezien de mogelijkheden welke dit gebied met zich meebrengt, is er voor gekozen om een rotonde aan te leggen. Voordelen van een rotonde zijn enerzijds gelegen in een combinatie van het snelheidsremmende effect daar waar ook de bebouwingsdichtheid langs de Ontsluitingsweg Kweekweg intensificeert. Anderzijds kan met een rotonde de uitwisseling van verkeer tussen het bestaande industrieterrein en het ontwikkelingsgebied beter worden afgewikkeld. De keuze voor de aanleg van een rotonde gelijktijdig met de aanleg van de Ontsluitingsweg Kweekweg is daarnaast een financiële afweging, met name gezien de termijn waarop het oostelijke ontwikkelingsgebied zal worden ingevuld.

De gekozen kruising ontsluitingsweg-Zuukerenkweg is overigens niet ingegeven vanuit financiële overwegingen maar vanuit verkeersoverwegingen. De motivatie hiervoor is terug te vinden in de toelichting op het bestemmingsplan.

8.2 Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Bro '85 is overleg gevoerd met de daarvoor in aanmerking komende instanties. De resultaten hiervan zijn onderstaand samengevat en voorzien van een reactie.

1. VROM-inspectie, Regio Oost, Postbus 136, 6800 AC Arnhem

Samenvatting:

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft de VROM-inspectie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Het plan kan wat de Inspectie betreft een basis vormen voor het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, mits ook provincie als zodanig heeft geadviseerd.

Reactie gemeente:

Gezien het positief advies van de provincie vormt het plan een basis voor toepassing van artikel 19, lid 2 WRO.

2. Waterschap Veluwe, Postbus 4142, 7320 AC Apeldoorn

Samenvatting:

- a. De uitwerking van de trits 'vasthouden–bergen–afvoeren' in relatie tot de nieuwe ontsluitingsweg is voor het Waterschap akkoord; het hemelwater wordt ter plaatse vastgehouden en er wordt geen grondwater gedraineerd.
- b. De overkluizing van de Dorps Beek bij de nieuw aan te leggen rotonde in de Oenerweg vormt een knelpunt en past niet binnen het waterschapsbeleid. Het gezamenlijk beschouwen van én de nieuwe ontsluitingsweg én de geplande uitbreiding van het aangrenzende bedrijventerrein Kweekweg levert waterhuishoudkundig voordelen op. Mogelijkheden dienen verder bekeken en uitgewerkt te worden.

Reactie gemeente:

- a. De met het Waterschap gemaakte afspraken zijn in de planvorming opgenomen.
- b. De gemeente onderkent het knelpunt en de strijdigheid met het waterschapsbeleid. In het kader van de voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein Kweekweg te Epe zal de gemeente ernaar streven om de Dorpsche Beek te verleggen. Bij deze eventuele omlegging zal de overkluizing ter hoogte van de betreffende rotonde niet aangelegd behoeven te worden. Het Waterschap zal ten aanzien van de voorgenomen uitbreiding betrokken blijven.

3. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 162, 7400 AD Deventer

Samenvatting:

Medegedeeld wordt dat in het plangebied geen leidingen of stations van het bedrijf aanwezig zijn

Reactie gemeente:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Provincie Gelderland, Postbus 9090, 6800 GX Arnhem

Samenvatting:

- a. De diensten onderschrijven de nieuwe ontsluitingsweg ten oosten van de kern Epe. Deze nieuwe ontsluitingsweg dient in samenhang te worden gezien met de gewenste ontwikkelingen volgens het door de gemeente Epe opgestelde streefbeeld voor de kern Epe. Zij gaan ervan uit dat de ruimte tussen bebouwde kom en de ontsluitingsweg wordt ingezet voor wonen en werken. Deze ruimtelijke invulling, in samenhang met de nieuwe ontsluitingsweg, dient afgestemd te worden met de regionale zoekzones stedelijke functies, die thans worden opgesteld in het kader van de komende streekplanuitwerking.

Tevens gaan de diensten er vanuit dat de ontsluitingsweg inderdaad de nieuw oostgrens wordt van Epe. Het is de provinciale diensten onduidelijkheid of de gronden ten oosten van de nieuwe ontsluitingsweg, ter hoogte van de Oenerweg, toch aangewend gaan worden voor uitbreiding van het bedrijventerrein. De diensten zijn van mening om de nieuwe Ontsluitingsweg echt als nieuwe grens te beschouwen.

- b. Met provincie dient overleg gevoerd te worden omtrent aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de provinciale N309.
- c. De diensten beoordelen de natuurtoets goed. Er zijn geen knelpunten ten aanzien van EHS en Natura 2000 gebieden. Het verdient aanbeveling om wel iets over de relatie met het Natura 2000 gebied in het plan op te nemen.
- d. De provinciale diensten doen enkele suggesties met betrekking tot inrichtingsmaatregelen van de weg. Zo wordt geadviseerd om rekening te houden met het voorkomen van dassen in de directe omgeving van het traject. Van kerkuilen is het bekend dat zij vaak het slachtoffer worden van het wegverkeer. Hier kan bij de inrichting van de bermen rekening mee worden gehouden. Gesteld wordt dat de doorsnijding van de houtwal niet nadelig is voor vleermuizen, omdat deze doorsnijding op het einde van de houtwal plaatsvindt en de houtwal niet aansluit op een ander lijnvormig element. Na de houtwal ligt op korte afstand een begroeid erf en daarna sluit het aan op de laanbomen. Het is derhalve niet onlogisch om hier naar te kijken en om te bezien wat voor mitigerende maatregelen er kunnen worden getroffen om slachtoffers onder vleermuizen te voorkomen.
- e. De economische uitvoerbaarheid is nog p.m. Aan een kostenopzet met een dekkingsplan wordt nog gewerkt. De economische uitvoerbaarheid van het plan is op dit moment echter nog niet aannemelijk gemaakt. De diensten vertrouwen erop dat het college dit alsnog inzichtelijk maakt.

Reactie gemeente:

- a. Het onlangs door de gemeenteraad vastgestelde Structuurplan geeft richting aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Hierin is onder andere voorzien in de ontsluitingsweg Kweekweg en een uitbreiding van het bedrijventerrein in zuidelijk- en oostelijk richting. Deze uitbreiding omvat een schil rond het bestaande bedrijventerrein. Op het kaartbeeld in (de bijlagen behorende bij) het voorontwerpbestemmingsplan is de uitbreiding te zien. Dit kaartbeeld geeft een mogelijke invulling weer. Met dit kaartbeeld is bedoeld aan te geven hoe de ontsluitingsweg zich qua ontsluiting verhoudt tot de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein. De ontsluitingsweg Kweekweg zal, zoals het vastgestelde Structuurplan aangeeft, de oostelijke begrenzing van de kern Epe vormen. Uitzondering hierop is derhalve de uitbreiding van het bedrijventerrein Kweekweg in oostelijke richting.

Het gebied tussen de bebouwde kom en de ontsluitingsweg Kweekweg is in het Structuurplan aangewezen als nieuwe locatie voor woningbouw en lichte bedrijvigheid.

Verwezen wordt naar het Streefbeeld voor de kern Epe in het vastgestelde Structuurplan.

- b. Met de provincie, als wegbeheerder van de N309, zal overleg worden gevoerd omtrent de aansluiting op de N309.
- c. In de toelichting op het bestemmingsplan zal nader ingegaan worden op de relatie van het plan met het Natura 2000 gebied.
- d. De gemeente zal bij de inrichting onderzoeken of bedoelde maatregelen nodig dan wel wenselijk zijn. Een eventueel onderzoek kan het beste uitgevoerd worden als er

meer duidelijkheid is over de inrichting van de uitbreiding van het bedrijventerrein Kweekweg.

- e. De gemeente Epe is initiatiefnemer van de ontsluitingsweg. In de gemeentebegroting is inmiddels voorzien in de benodigde financiële dekking. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar. In het ontwerpbestemmingsplan zal de economische uitvoerbaarheid van het plan onderbouwd worden.

De artikel 10 Bro-reactie is integraal als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

5. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Samenvatting:

De rijksdienst vindt de conclusie in het onderzoeksrapport en voorontwerpbestemmingsplan, dat er geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is, enigszins voorbarig. Het onderzoek zegt wel iets over de verwachtingswaarde ten aanzien van het voorkomen van nederzettingssporen, maar geeft geen uitsluitel over het voorkomen van grafvelden en bijvoorbeeld verdwenen middeleeuwse erven. Aangezien de rijksdienst de locatie niet van rijksbelang acht, wordt de beoordeling van het onderzoek en bestemmingsplan in dit geval overgelaten aan de provincie.

Reactie gemeente:

Zowel de gemeente als de provinciale diensten beschouwen het archeologisch onderzoek bij het bestemmingsplan als voldoende. De gemeente acht een nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

6. Regiopolitie Noord- en Oost Gelderland

Samenvatting:

- a. De zichtlijnen dienen met name in relatie met groenvoorziening en groenonderhoud, maar ook ten aanzien van andere mogelijk te plaatsen obstakels te worden beoordeeld.
- b. De te realiseren snelheidsbeperking tot 60 km/h ter hoogte van de kruising met de Zuukerenkweg en het ontmoedigen van afslaand verkeer, dienen fysiek voldoende te worden ondersteund.

Reactie gemeente:

- a. Op ontwerpniveau en bij het onderhoud zal voldoende aandacht worden besteed aan de zichtlijnen.
- b. De inrichting van de weg zal zodanig zijn dat de snelheid ter plaatse van de Zuukerenkweg 60 km/h zal zijn. Naast het gegeven dat er een verbod zal gelden voor afslaand verkeer, zal bij de inrichting van de weg ervoor gezorgd worden dat afslaand verkeer ontmoedigd wordt dan wel (zoveel als mogelijk) onmogelijk gemaakt wordt.

7. Vitens Gelderland, Postbus 23, 6880 BC Velp

Samenvatting:

Vitens heeft ten aanzien van het plan als zodanig geen op- of aanmerkingen. De gemeente wordt erop geattendeerd dat zich binnen de plan- of gebiedsbegrenzing drinkwaterleidingen van het bedrijf bevinden. Verzocht wordt om stroken openbare grond waarin leidingen zijn gelegen, ofwel waarin deze dienen te worden aangelegd, hiervoor te

reserveren. Indien bij nadere uitwerking van het plan blijkt dat hoofdleidingen verlegd, anderszins aangepast en/of bemanteld moeten worden, dienen de daaruit voortkomende kosten door de gemeente aan Vitens Gelderland te worden vergoed conform het hieromtrent bepaalde in de drinkwaterleveringsovereenkomst.

Reactie gemeente:

De gemeente zal stroken openbare grond reserveren voor bestaande leidingen en/of aan te leggen leidingen. De uit het plan voortkomende kosten voor eventuele verlegging en/of aanpassingen/ bemantelingen van leidingen komen voor rekening van de gemeente. Bij de nadere uitwerking van het plan zal de gemeente zoveel als mogelijk rekening houden met de aangehaalde aspecten en verzoeken.

Bijlage 1: Artikel 10 Bro-reactie Provincie Gelderland

Bezoekadres
Prinsenhof A
Prinsenhof 3
Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Epe

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

Postbus 600
8160 AP EPE

datum 26 april 2006
zaaknummer 2006-000695

onderwerp
Overleg ex artikel 10 Bro 1985
Voorontwerp-bestemmingsplan Ontsluitingsweg Kweekweg

Uw kenmerk 2005-17995

Geacht college,

Onderhavig bestemmingsplan is een plan van lokale aard. Overeenkomstig onze reactie op het structuurplan van de gemeente Epe (RE2005.31845, d.d. 20 september 2005) onderschrijven de diensten de nieuwe ontsluitingsweg ten oosten van de kern Epe. Deze nieuwe ontsluitingsweg dient in samenhang te worden gezien met de gewenste ontwikkelingen volgens het door de gemeente Epe opgestelde streefbeeld voor de kern Epe. Wij gaan ervan uit dat de ruimte tussen bebouwde kom en de ontsluitingsweg wordt ingezet voor wonen en werken. Deze ruimtelijke invulling, in samenhang met de nieuwe ontsluitingsweg, dient afgestemd te worden met de regionale zoekzones stedelijke functies, die thans worden opgesteld in het kader van de komende streekplanuitwerking.

Tevens gaan we er vanuit dat de ontsluitingsweg inderdaad de nieuw oostgrens wordt van Epe. Hierbij geven we mee dat dit als een ontwerp-opgave gezien kan worden. Wel is er onduidelijkheid of de gronden ten oosten van de nieuwe ontsluitingsweg, ter hoogte van de Oenerweg, toch aangewend gaan worden voor uitbreiding van het bedrijventerrein. De diensten zijn van mening om de nieuwe ontsluitingsweg echt als nieuwe grens te beschouwen.

Het betreffende plangebied ligt volledig in het multifunctionele platteland. Volgens de structuurfilosofie van het streekplan zal de bemoeienis van de provincie hier beperkt zijn. Wel dient met provincie overleg gevoerd te worden omtrent aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de provinciale N309.

De diensten beoordelen de natuurtoets goed. Er zijn geen knelpunten ten aanzien van EHS en Natura 2000 gebieden. Het verdient aanbeveling om wel iets over de relatie met het Natura 2000 gebied in het plan op te nemen. Enkele andere opmerkingen. Bij de inrichtings-maatregelen van de weg is het raadzaam om rekening te houden met het voorkomen van dassen in de directe omgeving van het traject. Van kerkuilen is het bekend dat zij vaak het slachtoffer worden van het wegverkeer. Hier kan bij de inrichting van de berm rekening mee worden gehouden. Verder wordt gesteld dat de doorsnijding van de houtwal niet nadelig is voor vleermuizen, omdat deze

doorsnijding op het einde van de houtwal plaatsvindt en de houtwal niet aansluit op een ander lijnvormig element. Na de houtwal ligt op korte afstand een begroeid erf en daarna sluit het aan op de laanbomen. Het is derhalve niet onlogisch om hier naar te kijken en om te bezien wat voor mitigerende maatregelen er kunnen worden getroffen om slachtoffers onder vleermuizen te voorkomen.

De diensten beschouwen het archeologisch onderzoek als voldoende en nemen de conclusie zoals deze in het bestemmingsplan is vermeld voor kennisgeving aan.

De economische uitvoerbaarheid is nog p.m. Aan een kostenopzet met een dekkingsplan wordt nog gewerkt. De economische uitvoerbaarheid van het plan is op dit moment echter nog niet aannemelijk gemaakt. Wij vertrouwen erop dat het college dit alsnog inzichtelijk maakt.

Uit het onderzoek blijkt dat de geplande ontwikkeling per saldo zorgt voor een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter de grenswaarden worden niet overschreden. Bij de realisatie van het nieuwe tracé voor de ontsluitingsweg wordt er dus voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. De diensten onderschrijven deze uitkomst van het onderzoek.

De diensten merken volledigheidshalve op dat het onderhavige bestemmingsplan een basis kan vormen voor het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, mits ook de VROM-Inspectie zulks heeft geadviseerd in haar advies met betrekking tot dit bestemmingsplan. Dit is in overeenstemming met de brief betreffende artikel 19, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het college van Gedeputeerde Staten van 15 november 2005, zaaknummer 2005.010942, en de sturingsfilosofie zoals verwoord in het Streekplan Gelderland 2005.

Hoogachtend,
namens de directeurs van de betrokken diensten,

mr. J.B.J. Bekhuis
dienst Ruimte, Economie en Welzijn
onderafdelingshoofd Ruimtelijk Beleid Veluwe en
Oost-Gelderland van de afdeling Ruimtelijke Ordening

coll.
code: RO_26446.doc /

kopie:

- VROM-Inspectie, Regio Oost, Postbus 136, 6800 AC Arnhem
- Waterschap Veluwe, t.a.v. de afdeling Watersystemen, Postbus 4142, 7320 AC Apeldoorn
- Gedeputeerde, dhr. Th. Peters
- REW/SG/SO, dhr. P. Koenders
- REW/SG/GF, dhr. E. Wanders
- REW/SG, dhr. T. Pegels
- REW/SG, dhr. J. Waalders
- REW/EZ, dhr. G. Nijenhuis
- REW/EZ, mw. A. van Dalen
- REW/LG, dhr. M. Hergarden
- WVV/VV, dhr. W. Wijchers
- MW/GB0, dhr. C. Didden
- MW/WAT, mw. A. Baks
- REW/RO, mw. Y. Derde
- REW/RO, dhr. J. van Dooren
- REW/RO, dhr. E.W.P. van der Linden

Bijlage 2: Nader akoestisch onderzoek in kader van inspraak

Bijlage 1: Overzicht toets reconstructie N309 Ruimer onderzoeksgebied, 5 april 2006

Bijlage 2: Overzicht toets reconstructie N309 Ruimer onderzoeksgebied, 5 april 2006