

Agendapunt 3: Gewijzigd vaststellen ontwerp TAM-Omgevingsplan Zuiderzeestraatweg 293

SGP

1. **Er is recht van overpad aanwezig richting de Zuiderzeestraatweg. Blijft dit in de nieuwe situatie ook bestaan? Zo ja, geeft dit dan ook recht van overpad voor deze 3 nieuwe woningen of alleen voor het type boerderijwoning?**

De planlocatie Zuiderzeestraatweg 293 wordt ontsloten via de zuidkant. Hier loopt een weg die uitkomt op het Bovenpad. De ontsluiting gaat dus niet door de weilanden naar de Zuiderzeestraatweg.

Agendapunt 4: Het gewijzigd vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan Wezep, Stationsweg 17-19 en beeldkwaliteitsplan

ChristenUnie

Bouwhoogte

1. **Kan het college exact aangeven vanaf welk punt (maaiveld NAP) de bouwhoogte berekend wordt?**

Het peil wordt doorgaans vastgesteld op enkele tientallen centimeters boven de kruin van de weg (het hart van de weg/straat) waar het gebouw aan ligt dan wel aan geadresseerd is, in dit geval de Stationsweg in Wezep. De huidige entree van gebouw zit blijkens AHN op ca. +4.80 meter NAP, dat is nu het peil van het huidige pand. De situering van het nieuwe gebouw wordt iets anders en ook het terrein wordt anders ingedeeld en gebruikt. Rekening houdend met onder meer de waterhuishouding zal het peil mogelijk enigszins wijzigen, maar dat zou dan om enkele centimeters verschil gaan ten opzichte van het huidige peil.

Bezonning

2. **Kan het college aangeven wat de concrete gevolgen van het huidige plan zijn voor de bezonning van de omliggende woningen en percelen?**

Bij het voorliggende bestemmingsplan Wezep, Stationsweg 17-19 is een bezonningsstudie gevoegd waarin de gevolgen worden gevisualiseerd voor de ijkmomenten in het jaar, die gebruikt worden bij de toetsing aan de strenge TNO norm. Bij deze studie is ook een toelichting gevoegd. Uit deze studie blijkt dat wordt voldaan aan deze norm. De bezonningsstudie is zowel voor de bestaande situatie als voor de toekomstige situatie uitgevoerd.

3. **Welk model is doorgerekend. Is daar het voorliggende plan zoals opgenomen in de bijgevoegde stukken (bijlage beeldkwaliteitsplan en ontwerptekeningen) voor gebruikt?**

Voor de bezonningsstudie is gebruik gemaakt van het concept ontwerp voor het gebouw, zoals dat past binnen de planregels van het bestemmingsplan en in overeenstemming met hetgeen is verwoord in het beeldkwaliteitsplan. De getoonde bouwhoogte is de best

mogelijke benadering van wat er feitelijk zal worden gerealiseerd, wetende dat het gebouw op de hoek vier bouwlagen heeft.

4. Is in de berekening ook meegenomen wat het bestemmingsplan straks maximaal qua hoogte toestaat?

In de bezonningsstudie is uitgegaan van een vlak maaiveld. Er is dus geen rekening gehouden met een mogelijk verschil. Dat is voor de meeste omliggende woningen ook niet relevant omdat het maaiveld / peil daar vrijwel gelijk is met het plangebied van het bestemmingsplan. Alleen aan de Brinkstraat is er een verschil van enkele tientallen centimeters. De mogelijke impact van dit verschil is beperkt, zodanig dat het niet kan leiden tot andere conclusies vanuit de gehanteerde strenge TNO norm en zoals weergegeven in de bezonningsstudie.

5. Met welke bouw- en maaiveldniveau hoogte is hierbij rekening gehouden?

In de bezonningsstudie is uitgegaan van een vlak maaiveld. Er is dus geen rekening gehouden met een mogelijk verschil. Dat is voor de meeste omliggende woningen ook niet relevant omdat het maaiveld / peil daar vrijwel gelijk is met het plangebied van het bestemmingsplan. Alleen aan de Brinkstraat is er een verschil van enkele tientallen centimeters. De mogelijke impact van dit verschil is beperkt, zodanig dat het niet kan leiden tot andere conclusies vanuit de gehanteerde strenge TNO norm en zoals weergegeven in de bezonningsstudie.

CVO

1. Op welke eerdere afspraken wordt in deze passage gedoeld?

Er is op 11 juli 2023 door het college een principebesluit genomen op basis van een ingediend conceptverzoek voor de locatie Stationsweg 17 en 19 in Wezep. Aan dit principebesluit zijn randvoorwaarden meegegeven, maar daarbij is niet als randvoorwaarde meegegeven dat er minimaal 33 appartementen moeten worden gerealiseerd, wel dat dit het maximum is. Zo is onder andere meegegeven dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp nadrukkelijk aandacht moet zijn voor de stedenbouwkundige relatie met het bestaande bebouwingsbeeld aan zowel de Stationsweg als de Brinkstraat.

2. Wanneer zijn deze afspraken gemaakt en tussen welke partijen?

Op basis van het principebesluit van 11 juli 2023 is er namens het college een randvoorwaardenbrief verstuurd aan de initiatiefnemer, waar enkele randvoorwaarden zijn meegegeven voor het op te stellen bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan en de daarbij borende onderzoeken.

3. Zijn deze schriftelijke vastgelegd? Zo ja, in welk document?

Deze zijn vastgelegd vanuit het college in de brief met de datum 11 juli 2023, met als onderwerp "Beoordeling principe verzoek Stationsweg 17-19 in Wezep".

4. Is in deze afspraken een specifiek aantal woningen opgenomen? Zo ja, om hoeveel woningen gaat het?

Een minimaal aantal te realiseren appartementen is niet als randvoorwaarde gesteld door het college, wel meegegeven dat een lager aantal appartementen/woonprogramma de stedenbouwkundige invulling voor de locatie mogelijk ten goede kan komen.

5. Is het aantal van 33/31 woningen door het college eerder als uitgangspunt voor deze ontwikkeling vastgesteld,? Zo ja, wanneer?

Door het college is geen minimaal dan wel een maximaal aantal voor het woonprogramma meegegeven dan wel vastgelegd.

6. Kan het aantal woningen nog worden aangepast zonder dat bestaande afspraken met de ontwikkelaar worden geschonden?

Dat het aantal nu is aangepast van 33 naar 31 is de uitkomst van de overleggen die in 2025/2026 hebben plaatsgevonden tussen initiatiefnemer, gemeente en de adviseur omgevingskwaliteit van het Gelders Genootschap. Daarbij heeft de initiatiefnemer zelf de keuze en afweging gemaakt om twee appartementen te laten vervallen om zo tot een meer ruimtelijke passende invulling te komen van het nu voorgestelde ontwerp van het gebouw.

7. Welke financiële en juridische gevolgen heeft een vermindering van het aantal woningen voor de gemeente?

Het aanpassen van het aantal appartementen heeft voor de gemeente geen directe juridische dan wel financiële gevolgen.

8. Kan een verminderingen van het aantal woningen leiden tot een financiële claim van de ontwikkelaar richting gemeente? Zo ja, waar is dit van afhankelijk?

De initiatiefnemer had eerst het plan om op deze locatie een supermarkt te vestigen, maar door een aanpassing van het bestemmingsplan op verzoek van uw gemeenteraad is dat nu niet meer mogelijk. Daarom is de initiatiefnemer met een alternatief plan gekomen, wat voorziet in de realisatie van appartementen. Het aantal appartementen is voor de initiatiefnemer wel gekoppeld aan het financieel uitvoerbaar kunnen maken van het plan. Als het aantal nog minder zal worden, kan het mogelijk voor de initiatiefnemer niet meer financieel uitvoerbaar zijn. Dat zou tot een schadeclaim kunnen leiden wanneer besluitvorming over het bestemmingsplan uitblijft of wanneer initiatiefnemer verzocht wordt om het plan zo aan te passen dat het bouwplan financieel niet uitvoerbaar is.

Sociaal & Duurzaam Oldebroek

1. Is het woonsegment (sociaal/betaalbaar/vrije sector, huur/koop) ergens juridisch vastgelegd – bijvoorbeeld in de anterieure overeenkomst – of is het volledig vrij, en heeft de gemeente een instrument om erop te sturen?

Het voorliggende plan voorziet in de realisatie van 31 appartementen die beschikbaar komen in de huursector. De woningen worden levensloopbestendig gebouwd waardoor ze in eerste instantie geschikt zijn voor senioren en ook voor andere doelgroepen zoals één- of tweepersoons huishoudens en jongeren. Hetgeen wat genoemd is in de bijlagen behorende bij de op 29 november 2023 gesloten anterieure overeenkomst. Volledigheidshalve moet hierbij genoemd worden het juridische niet mogelijk is onder de Wet ruimtelijke Ordening om het woonsegment op te nemen in de planregels van een bestemmingsplan, enkel het

woningtype en het aantal. Hetgeen wat ook is opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan.

2. De parkeerbehoefte is berekend op basis van (midden)huurappartementen. Wat is de parkeerbehoefte als in een koopsegment wordt gebouwd (doorgaans een hogere norm), en blijven de parkeerplaatsen op eigen terrein dan nog toereikend?

Volgens de gemeentelijke Parkeernota 2014 wordt bij koop goedkoop een vaste parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning, bestaande uit 1,3 plaatsen voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. Deze norm is gebaseerd op de toen geldende CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Bij toepassing van deze parkeernorm ontstaat het volgende beeld van de (**ongewogen**) parkeerbehoefte: 55,8. In de Parkeernota uit 2014 wordt een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning gehanteerd, wat leidt tot een maximale (**ongewogen**) parkeerbehoefte van circa 55 plaatsen. Wanneer ook rekening wordt gehouden met de spreiding van aanwezigheid over de dag en week (**gewogen parkeerbehoefte**), blijkt dat de piekvraag uitkomt op afgerond 44 parkeerplaatsen (CROW 317 – werkdagavond). Met de geplande aanleg van 45 parkeerplaatsen op eigen terrein biedt het plan voldoende capaciteit. Voor uitleg van de methodiek, zie ook hiervoor de rapportage van BVA parkeeronderbouwing Stationsweg 17 en 19 van 24 november 2025.

ABO

In de ontwerptekeningen wordt gewerkt met **Peil 0**. De verdiepingen liggen vervolgens op +3,00, +6,00 en +9,00 meter en de hoogste dakrand is aangegeven op circa +12,27 meter. Een absolute hoogte van Peil 0 in meters +NAP is op de tekening niet aangegeven.

Bron: *Ontwerptekeningen bouwplan locatie Stationsweg 17 en 19, doorsnede, blad VP-1g_15.*

1. **Is de NAP-hoogte van Peil 0 al vastgesteld?** Zo ja, welke hoogte in meters +NAP is vastgesteld? Zo nee, welk peil is gebruikt voor de ontwerptekeningen en onderzoeken en wanneer wordt het definitieve bouwpeil vastgesteld?
Het peil wordt doorgaans vastgesteld op enkele tientallen centimeters boven de kruin van de weg waar het gebouw aan ligt, in dit geval is dat de Stationsweg. De huidige entree van pand zit blijkens de AHN (Actuele Hoogtekaart Nederland) op ca. +4.80 m NAP, dat is nu het peil van het huidige pand. De situering van het nieuwe gebouw wordt iets anders en ook het terrein wordt anders ingedeeld. Rekening houdend met onder meer de waterhuishouding zal het peil mogelijk enigszins wijzigen, maar dat zou dan om enkele centimeters verschil gaan ten opzichte van het huidige peil.
2. **Wat is de huidige maaiveldhoogte in meters +NAP op de plaats waar het nieuwe gebouw komt en langs de Stationsweg en Brinkstraat?**
Zoals op veel plekken in Wezep is het terrein rond het plangebied licht glooiend. Het maaiveld rond het gebouw ligt tussen de +4.40 en +4.90 m NAP.
3. **Wordt het terrein bij de bouw opgehoogd of verlaagd?** Zo ja, met hoeveel en op welke delen van het terrein?
Zie hierbij ook de beantwoording van vraag 1. Aangezien het gebouw deels op een andere plek komt dan het huidige gebouw, zal er mogelijk wat worden opgehoogd en elders juist wat worden afgegraven. Het is normaal dat dit pas in de fase van uitvoering exact wordt bepaald.

Maar de bandbreedte is wel duidelijk op basis van het gestelde onder de beantwoording van de vragen 1 en 2.

4. **Wat is de maximaal toegestane absolute hoogte van het gebouw in meters +NAP?** Graag daarbij aangeven vanaf welk juridisch peil de maximale bouwhoogte van 13 meter wordt gemeten en welke planregel hiervoor geldt.
- Het peil wordt juridisch bepaald zoals gedefinieerd in artikel 1.31 van de planregels van het voorliggende bestemmingsplan, overeenkomstig de landelijke systematiek van de ro-standaarden waaraan een bestemmingsplan moet voldoen. De wijze van meten is beschreven in artikel 2.3 van de planregels van het bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt dat de maximale bouwhoogte volgens de planregels van het bestemmingsplan 13 meter is.
5. **Hoe verhoudt deze hoogte zich tot het maaiveld van de Stationsweg, Brinkstraat en de direct omliggende woningen?** Graag ontvangen wij dit in een eenvoudige doorsnede of profieltekening.
- Het maaiveld c.q. het peil van omliggende percelen ligt tussen +4.30 en 5.00 m NAP. Zie daarvoor de bijgevoegde afbeelding. De hoogte in relatie tot de omliggende woningen blijkt ook uit de 3d visualisaties.



6. **Is in de bezonningsstudie hetzelfde bouwpeil gebruikt als voor het bouwplan?** Indien Peil 0 nog niet definitief is vastgesteld, van welke NAP-hoogte of aanname is in de bezonningsstudie uitgegaan?
- In de bezonningsstudie is uitgegaan van een vlak maaiveld. Er is dus geen rekening gehouden met een mogelijk verschil van de hoogte van het peil. Dat is voor de meeste omliggende woningen ook niet relevant omdat het maaiveld / peil daar vrijwel gelijk is met het plangebied van het bestemmingsplan. Alleen aan de Brinkstraat is er een verschil van enkele tientallen centimeters. De mogelijke impact van dit verschil is beperkt, zodanig dat het niet kan leiden tot andere conclusies vanuit de gehanteerde strenge TNO norm en zoals weergegeven in de bezonningsstudie.

In de bezonningsstudie zijn voor 22 november meetmomenten opgenomen om 09.00, 12.00, 15.00 en 18.00 uur. Rond 18.00 uur is de zon op deze datum al onder.

7. **Waarom is in de bezonningsstudie voor 22 november ook 18.00 uur als meetmoment opgenomen?** Graag aangeven of in het gebruikte 3D-model rekening is gehouden met de werkelijke zonnestand en zonsondergang op deze locatie en wat op 22 november het laatste relevante meetmoment vóór zonsondergang is.
- Het is bij bezonningsstudies gebruikelijk om voor meerdere momenten op een dag de schaduwwerking te tonen, namelijk 9u, 12u, 15u en 18u. Het is juist dat op 22 november om 18u de zon al onder is. Het verzoek om het laatste relevante meetmoment te tonen is niet gebruikelijk. Gelet op het doel van de studie is dit niet noodzakelijk geacht.

Bron: *Tekening Bezonningsstudie toekomstig bouwplan locatie Stationsweg 17 en 19*, meetmomenten 22 november.

In de zienswijzennota staat dat voor verschillende delen van het gebouw maximale goot- en bouwhoogten van 7,5, 10,5 en 13 meter gelden. Op de ontwerptekeningen staan op verdieping 3 de appartementen 30 en 31. Daarmee blijft sprake van een vierde woonniveau.

8. **Waar is in de planregels of op de verbeelding vastgelegd dat de vierde woonlaag alleen binnen de getoonde kapvorm kan worden gebouwd?** Kan binnen het gedeelte waar 13 meter is toegestaan ook een grotere rechte gevel ontstaan dan nu op de ontwerptekeningen staat?

In het beeldkwaliteitsplan is onder paragraaf 3.1 voorgeschreven dat de bovenste bouwlaag is opgenomen onder de kap. Het beeldkwaliteitsplan wordt door uw gemeenteraad vastgesteld als beeldkwaliteitsplan. Hierdoor maakt het onderdeel uit van de gemeentelijke Welstandsnota. Het gehele plangebied van het bestemmingsplan valt daardoor binnen het welstandsniveau 1. Een aanvraag Omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet daarom worden voorgelegd aan de Gemeentelijke Adviescommissie Omgevingskwaliteit (de Welstandscommissie). Ook is er een voorwaardelijke verplichting in de bestemming Verkeer en Wonen opgenomen die bepaalt dat het plangebied volgens de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten moet worden ingericht om tot een goede ruimtelijke kwaliteitsverbetering te komen. In deze voorwaardelijke verplichting is het beeldkwaliteitsplan opgenomen als bijlage in de planregels van het bestemmingsplan.

9. **Zijn de bezonningsstudie en de overige ruimtelijke onderzoeken uitgevoerd op basis van het huidige ontwerp of op basis van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan?** Indien de maximale mogelijkheden zijn gebruikt, graag aangeven welke bouwhoogten en bouwmassa daarbij zijn gehanteerd.

De bouwhoogte van het bouwplan is 12 meter en 27centimeter. Dat is lager dan de maximale toegestane bouwhoogte, zoals vastgelegd in de planregels van het bestemmingsplan, namelijk 13 meter. In de planregels wordt rekening gehouden met kleine onvoorziene aanpassingen in het bouwplan. Hierbij wordt ook opgemerkt dat de uitgangspunten uit het beeldkwaliteitsplan zijn vertaald in bouwregels binnen de planregels van het bestemmingsplan en vormen daarmee het juridische toetsingskader voor aanvragen om een omgevingsvergunning voor onder andere de activiteit bouwen. Waarbij het beeldkwaliteitsplan als voorwaardelijk verplichting is opgenomen in de planregels van het

bestemmingsplan. Het bouwplan zoals het is gebruikt is de best mogelijke benadering van wat er feitelijk zal worden gerealiseerd.

In de verkeersstudie van BVA staat dat het bestaande Welkoopgebouw op circa 12 meter van de wegen staat. Het nieuwe gebouw komt volgens het onderzoek op circa 6 meter van de Stationsweg en circa 4 meter van de Brinkstraat. BVA geeft daarbij aan dat de zichtlijnen afnemen. Ook wordt aangegeven dat verkeer vanuit de Brinkstraat zich nu al regelmatig op of nabij het fiets-/voetpad moet opstellen om voldoende zicht te krijgen.

10. Kan met een maatvast tekening inzichtelijk worden gemaakt hoe de zichtlijnen vanuit de Brinkstraat naar de Stationsweg in de huidige en nieuwe situatie van elkaar verschillen?

Graag daarbij specifiek aangeven wat de invloed is van het nieuwe gebouw dat dicht langs het looppad/trottoir komt te staan, wat het zicht is voor links- en rechtsafslaand verkeer en of voetgangers, fietsers en verkeer op de Stationsweg voldoende zichtbaar blijven. Ook graag aangeven op welke maatvoering of berekening de conclusie is gebaseerd dat de nieuwe situatie verkeerskundig minimaal gelijkwaardig blijft aan de huidige situatie.

Deze vraag zal op een later tijdstip worden beantwoord, aangezien hier meer tijd voor nodig is.

Bron: *Rapportage BVA Verkeersstudie Stationsweg 17 en 19, 23 april 2026*, p. 7-9. BVA noemt zelf de verminderde zichtlijnen en het opstellen op of nabij fiets- en voetpad als aandachtspunten.

Tot slot een technische vraag over het eerder benoemde planschaderisico. In het raadsvoorstel uit 2022 is aangegeven dat door het wijzigen van het bestemmingsplan mogelijk een planschaderisico zou ontstaan. Dit hield verband met het wegnemen van de mogelijkheid voor een supermarkt en andere sterk verkeersaantrekkende detailhandel.

11. Is er een juridische of contractuele relatie tussen dit eerdere planschaderisico en het nu voorliggende woningbouwprogramma? Zo ja, in welk document of welke overeenkomst is deze relatie vastgelegd? Een bedrag hoeft daarbij niet te worden genoemd.

Er zijn met de initiatiefnemer geen juridische, contractuele afspraken of afspraken anderszins gemaakt over de mogelijkheid om op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan Wezep, Stationsweg 17-19, wijzigen gebruiksregel een planschadeverzoek in te dienen bij de gemeente. Het bestemmingsplan Wezep, Stationsweg 17-19, wijzigen gebruiksregel heeft destijds de beschermende werking van het voorbereidingsbesluit van raadsbesluit van 13 oktober 2022 overgenomen. Doordat er geen supermarkt meer op de locatie kan worden gevestigd heeft de initiatiefnemer een woningbouwplan voorgesteld aan het college van Oldebroek. Hiervoor is er nieuw bestemmingsplan opgesteld door de initiatiefnemer en inmiddels ook in procedure gebracht.

Agendapunt: 05b Aanvragen omgevingsvergunningen Oldebroek Oost fase 1A i.r.t geitenhouderij.

SGP

1. In de situatietekening nieuwe aanvraag is zichtbaar dat de huidige rij met bomen aan de Stouwdamsweg kant van het plan volledig verwijderd gaan worden. Is dit perse noodzakelijk voor het realiseren van dit plan?

Behoudt van dit groen heeft de aandacht en wordt bij de verdere beoordeling meegenomen.

2. Wij hebben begrepen dat uit onderzoek is gebleken dat deze bomen ziek zijn. Kan dit onderzoek ook gedeeld worden?

Langs de Stouwdamsweg staan geknotte beuken (oorspronkelijk was dit een haag). Deze beuken worden nog beoordeeld op gezondheid.

Er staat ook een boom op het perceel die op de bomenlijst staat. Hiervoor is een bomen effect analyse (BEA) opgesteld. Zie bijlagen:

- *Bijlage beantwoording Technische vragen Memo Gezondheid Zuiderzeestraatweg 181*
- *Bijlage beantwoording Technische vragen Boom effect analyse*

3. Om deze fase 1A mogelijk te maken moeten er ook veel bomen gekapt worden. In de situatieschets worden op enkele plekken ook weer bomen ingetekend. Zijn deze bomen op deze locaties ook echt te realiseren?

Dit is onderdeel van de verdere beoordeling.

Sociaal & Duurzaam Oldebroek

3. Naast het generieke Gezondheidsraad-advies: ligt er een GGD-advies dat specifiek ziet op deze twee locaties/aanvragen? Zo niet, wordt een GGD-advies gevraagd voordat het college tot vergunningverlening overgaat?

Voor de aanvraag met kenmerk R2026-01235 voor de vrijstaande woning is er een advies binnen. Zie bijlage. Deze lijn geldt ook voor de andere aanvraag.

De aanvraag met kenmerk R2026-02033 komt na de beoordeling nog voor bindend advies naar de gemeenteraad. De aanvraag met kenmerk R2026-01235 voor de vrijstaande woning niet.

4. Wat is de omvang van de geitenhouderij (aantal geiten)?

Maximaal 500 (opfok)geiten.

5. Wat houdt “met inachtneming van de zonering van de geitenhouderij” concreet in – is er een vastgestelde zoneringskaart, en welke afstandsmaat hanteert die?

Het gaat hier om de zonering zoals weergegeven in het advies van de GGD. De 500 meter en 1000 meter.

Agendapunt P.08 – Energie en netcongestie (postlijst)

Sociaal & Duurzaam Oldebroek

1. Wanneer zijn de beleidsregels en de lokale volgordelijst gereed en worden ze gepubliceerd, en hoe worden de genoemde factoren (start bouw, projectrijpheid, maatschappelijk belang, opleverdatum) onderling gewogen?

De beleidsregels zijn op 10 september 2026 gepubliceerd. De volgordelijst wordt -zoals aangegeven in de beleidsregels - uiterlijk 18 september openbaar gemaakt op de gemeentelijke website.

2. Welke woningbouw- en onderwijsprojecten staan op dit moment op de (concept)volgordelijst, en welke lopen op korte termijn een aantoonbaar risico op vertraging door netcongestie?

Op de gemeentelijk website staat de inventarisatielijst. Voor ieder project waarvoor transportcapaciteit moet worden aangevraagd is er een risico op vertraging door netcongestie. Het is namelijk niet bekend hoeveel transportcapaciteit de netbeheerders kunnen verdelen en hoeveel transportcapaciteit alle gemeenten per 1 oktober 2026 zullen aanvragen

3. De nota noemt de voorfinanciering nog onduidelijk. Wanneer verwacht het college hierover duidelijkheid, en wordt de raad geïnformeerd/geraadpleegd voordat de gemeente een eventuele betalingsverplichting aangaat?

We hopen voor 1 oktober 2026 duidelijkheid te hebben. Zoals aangegeven in de informerende nota voor de raad moeten de aanvragen om transportcapaciteit per 1 oktober worden gedaan, en is er geen gelegenheid meer voor besluitvorming (of informeren/raadplegen) door de raad. Daarom zullen we achteraf rapporteren, bijvoorbeeld via de 2e Bestuursrapportage (Berap 2) van dit jaar.

ChristenUnie

Transportcapaciteit en prioritering

In de nota lezen we ten aanzien van de transportcapaciteit en prioritering dat er binnen de gemeente nu een maatschappelijk prioriteringskader van toepassing is waarin een aantal categorieën voorrang hebben.

1. Zijn er inmiddels aanvragen van congestieverzachters bekend bij de gemeente en in behandeling?

Nee, die zijn niet bekend en in behandeling.

2. Belemmeren deze aanvragen van congestieverzachters andere ontwikkelingen?

N.v.t.

3. Is er bij de inventarisatie ook rekening gehouden met woningbouwplannen van ontwikkelaars en zijn deze betrokken bij het opstellen van de lijst?

Ja, er is contact met ontwikkelaars hierover. Op de gemeentelijke website staat de inventarisatielijst van de woningbouwplannen. Ontwikkelaars en andere initiatiefnemers kunnen controleren of hun woningbouwplannen op de inventarisatielijst staan. Tevens kunnen ze hun plan aanmelden om op de lijst te komen.

4. Is er ook voor gekozen om maatschappelijk functies (zoals scholen) voorrang te verlenen op bouw van woningen?

De volgorde van de plannen wordt bepaald op basis van de vastgestelde beleidsregels voor lokaal prioriteren.

Uitgevoerde en uit te voeren acties

In de nota wordt een update gegeven van uitgevoerde en uit te voeren acties. Daar hebben we nog een aantal technische vragen over.

- 5. Het onderzoek in bijlage 5 spreekt over het stimuleren van GTO's waar dit kan. Is er inmiddels een inventarisatie gedaan voor kansrijke initiatieven voor GTO's?**

Nee, nog niet.

- 6. Wordt bij de mogelijkheden voor GTO's verder gekeken dan enkel de grote bedrijventerreinen als H2O?**

Ja.

- 7. Het elektriciteitsnet in de kern Oldebroek wordt de komen jaren toekomstbestendig gemaakt. Kunt u aangeven wat de planning voor dit proces is?**

De globale planning is als volgt. September-Oktober 2026 gezamenlijk afspraken tussen netbeheerder en gemeente. In 2027 Beeldrealisatieplan (BRP). In 2028 technische voorbereiding van de uitvoering. In 2029-2030 uitvoering buiten.

- 8. U geeft aan te onderzoeken of er regels gemaakt moeten worden voor grote batterijsystemen. Kunt u aangeven wanneer u dit onderzoek gereed hebt?**

Dit jaar.

- 9. U schetst dat los van de personele kosten die gedekt worden uit de CDOKE, de rest van deze gelden besteed moeten worden aan Netcongestie. U geeft ook aan dat u het bestedingsplan later richting ons als raad doet. Worden wij als raad daarvoor ook aan de voorkant betrokken en kunnen we input leveren?**

Het gaat als voorstel richting de raad, zodat de raad er op kan reageren c.q. input kan leveren. Aanvulling: Er wordt gesproken over een voorstel naar de raad. In dat geval moet de raad er ook een besluit over nemen. Zou ik dan ook expliciet noemen in het antwoord.