

LET OP:

U bekijkt nu de volledige analoge versie van plankaart, voorschriften respectievelijk toelichting. De digitale begrenzing van het plangebied op www.ruimtelijkeplannen.nl is bepalend voor welk deel en dus ook welke bestemmingen en aanduidingen onderdeel vormen van dit plan en dus daadwerkelijk geldig zijn.

Dit plan is op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgesteld. De nu voorliggende digitale versie is een kopie van de vastgestelde, papieren versie.

Noordoostpoort

Inhoudsopgave

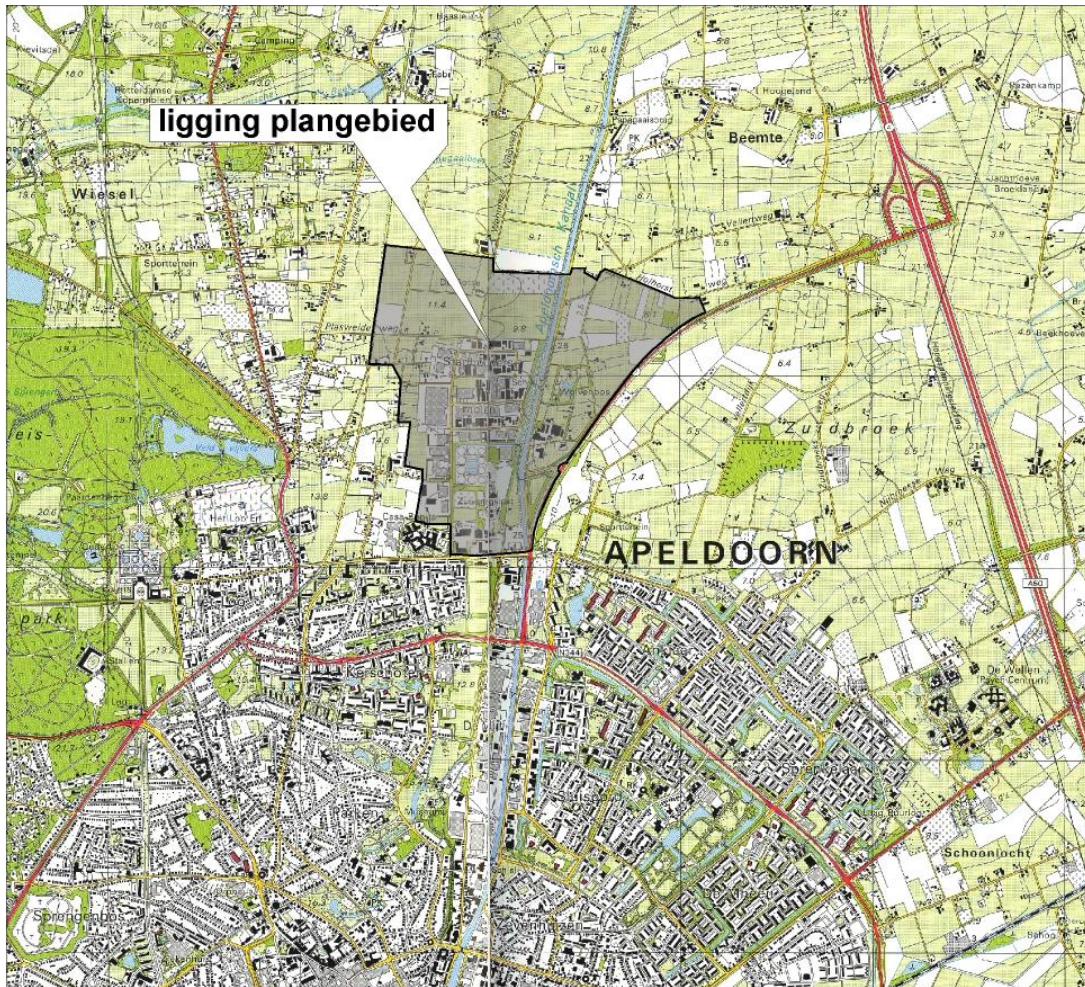
Toelichting	5
1 INLEIDING	7
1.1 Doel van het bestemmingsplan	7
1.2 Begrenzing plangebied	10
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	10
1.4 Opzet van de plantoelichting	10
2 KENSCHETS PLANGEBIED	13
2.1 Ruimtelijke structuur	13
2.2 Functionele structuur	15
2.3 Milieuaspecten	17
2.4 Ecologische waarden	18
2.5 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	20
2.6 Overige aspecten	22
3 BELEIDSKADER	23
3.1 Rijksbeleid	23
3.2 Provinciaal beleid	24
3.3 Gemeentelijk beleid	29
4 ONTWIKKELINGSVISIE	39
4.1 De Groene Mal	39
4.2 Bedrijventerrein Stadhoudersmolen	42
4.3 Verkeersstructuur	46
4.4 Sociale veiligheid	52
5 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	53
5.1 Wegverkeerslawaaï	53
5.2 Luchtkwaliteit	54
5.3 Industrielawaai	55
5.4 Bodem	57
5.5 Waterbeheer	59
5.6 Externe veiligheid	61
5.7 Ecologie	62
5.8 Duurzame ontwikkeling	64
5.9 Geurzonering	65
6 BEHEERVISIE/JURIDISCHE PLANOPZET	69
6.1 Algemeen	69
6.2 Bedrijven	71
6.3 Wonen	78
6.4 Verkeers- en Verblijfsdoeleinden	78

6.5	Water en landschap	78
6.6	Agrarische gronden	80
6.7	Maatschappelijke doeleinden	80
6.8	Technische infrastructuur	80
6.9	Enkele bijzondere juridische aspecten	81
7	MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID	83
7.1	Inspraak en vooroverleg	83
7.2	Economische uitvoerbaarheid	87

Toelichting

1 INLEIDING

1.1 Doel van het bestemmingsplan



Ligging plangebied

Op 30 juni 1999 heeft de gemeenteraad van Apeldoorn besloten tot ontwikkeling van de Noordoostpoort. De eerste fase, de revitalisering van de openbare ruimte van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen, is inmiddels voltooid. De tweede fase betreft het opstellen van een bestemmingsplan voor het gebied. Daarover heeft het college van burgemeester en wethouders op 15 februari 2001 een besluit genomen.

Dit bestemmingsplan heeft tot doel een juridische regeling te treffen die:

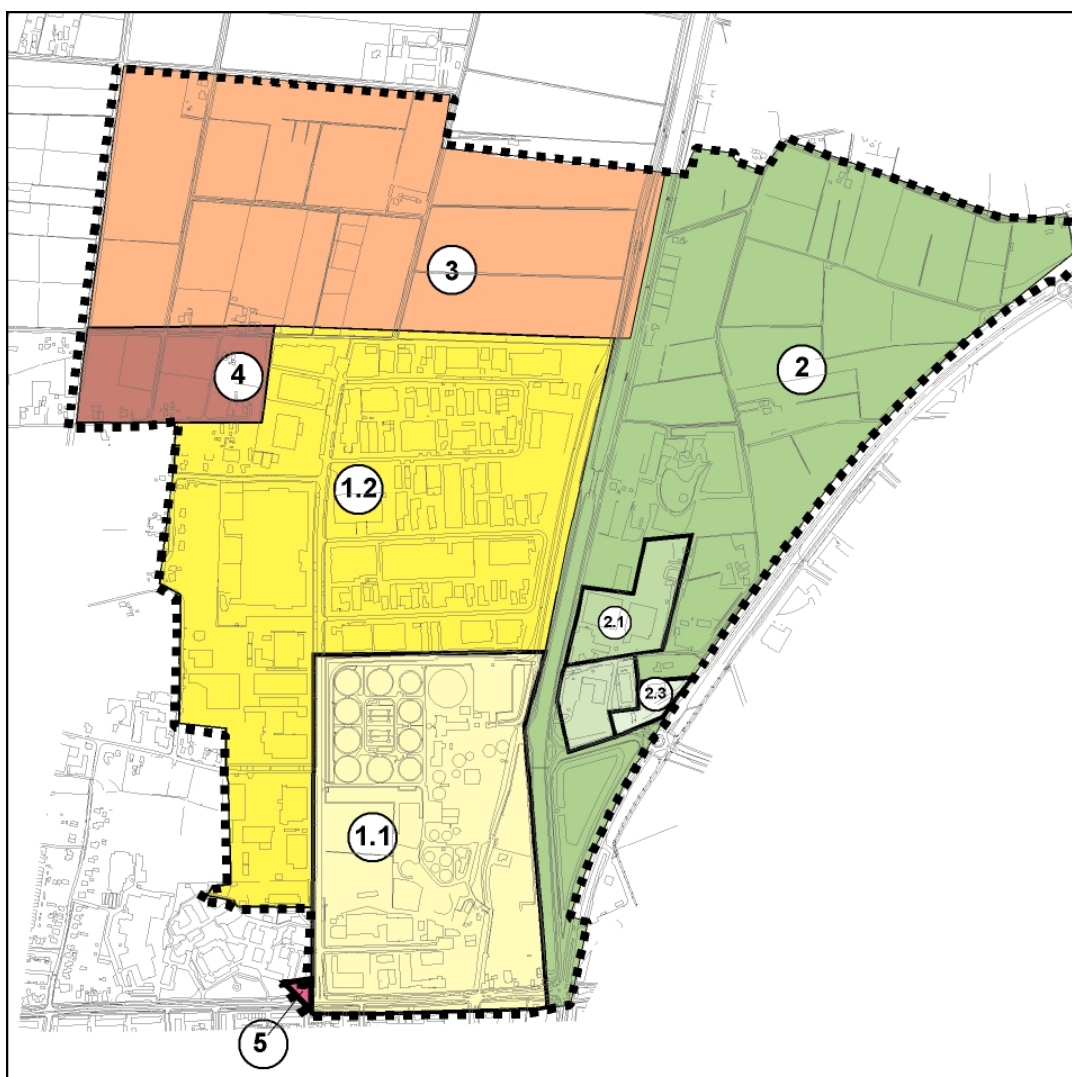
- voorwaarde schept voor realisatie van de Groene Wig, de aangrenzende Kanaal-/Griftzone beschermt en hun positie binnen de stedelijke en regionale groenstructuur versterkt;
- de ontwikkeling en zorgvuldige landschappelijke inpassing van een nieuwe noordelijke ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk maakt
- uitbreiding van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen aan de noordzijde mogelijk maakt;
- kaders stelt aan de bedrijvigheid en ruimte biedt voor zorgvuldige landschappelijke inpassing van de randzone van het bedrijventerrein;
- het oude zoneringsbesluit vervangt ten gunste van de nieuwe geluidszonering van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

Het beleid zoals beschreven in de Groene Mal is uitgangspunt voor de ontwikkeling van

het gebied. De Groene Mal geeft onder meer aan dat herstel van het cultuurhistorische Sprengen- en bekensysteem bijdraagt aan een kwalitatieve verbetering van de groene en recreatieve structuur van Apeldoorn. In de Groene Wig tussen het Apeldoorns Kanaal en de Oost - Veluweweg / Kanaal Noord is ontwikkeling naar natuur voorzien.

Met de ontwikkeling van de Noordoostpoort wordt een bijdrage geleverd aan de verdere economische ontwikkeling van de regio. Herstructurering van de Kanaal- en Griftzone en de Groene Wig draagt bij aan de versterking van de beeldkwaliteit in het plangebied waardoor de Noordoostpoort wordt getransformeerd in een representatieve stadsentree. Diverse bedrijfsverplaatsingen uit de oostrand van het huidige bedrijventerrein Stadhoudersmolen kunnen hieraan een positieve bijdrage leveren. Ook wordt met dit bestemmingsplan een nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein mogelijk gemaakt. De bestaande situatie, waarbij al het (vracht)verkeer vrijwel uitsluitend via de Oost-Veluweweg en de Anklaarseweg wordt afgewikkeld, wordt al jaren

- vooral in de ochtend- en avondspitsperioden - als een probleem ervaren. Een noordelijke route tussen het bedrijventerrein en de Oost-Veluweweg / A50 dient deze verkeersdruk te verminderen. Ook de verkeersdruk op de Oost-Veluweweg wordt verminderd door verkeer van de Oost Veluweweg naar de nieuwe ontsluitingsweg te begeleiden.



1. Uitbreidingsplan in onderdelen "Het Loo en Parken"
 - 1.1 - plan "Het Loo de parken B"
 - 1.2 - plan "Het Loo de parken D"
2. Bestemmingsplan Beemte – de Poel
 - 2.1 - eerste partiele herziening Beemte – de Poel
 - 2.2 - tweede partiele herziening Beemte – de Poel
 - 2.3 - derde partiele herziening Beemte – de Poel
3. Bestemmingsplan Wenum-Wiesel
4. Bestemmingsplan Wenum-Zuid
5. Bestemmingsplan Kerschoten

vigerende bestemmingsplannen

Het totale plangebied is ruim 132 ha. groot. In dit gebied zal circa 40 ha. agrarisch

gebied in de Groene Wig worden bestemd tot landbouwgebied waarin de ontwikkeling van 'natuur' middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt het bedrijventerrein Stadhoudersmolen uitgebreid door de transformatie van ca. 16 ha. agrarische grond naar een bedrijventerrein. Een groot deel van het plangebied betreft een herziening van de geldende bestemmingen op het bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de noordrand van Apeldoorn. Het wordt begrensd door de Anklaarseweg in het zuiden, het buitengebied van Wenum en de Beemte in het westen en het noorden en de Oost - Veluweweg / Kanaal Noord in het oosten. De Oost - Veluweweg maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Het plangebied wordt doorsneden door het Apeldoorns Kanaal, dat tevens de fysieke scheidslijn vormt tussen het stedelijke bedrijventerrein en het landelijke buitengebied in de Groene Wig.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied gelden thans meerdere bestemmingsplannen (zie afbeelding plangrens geldende bestemmingsplannen):

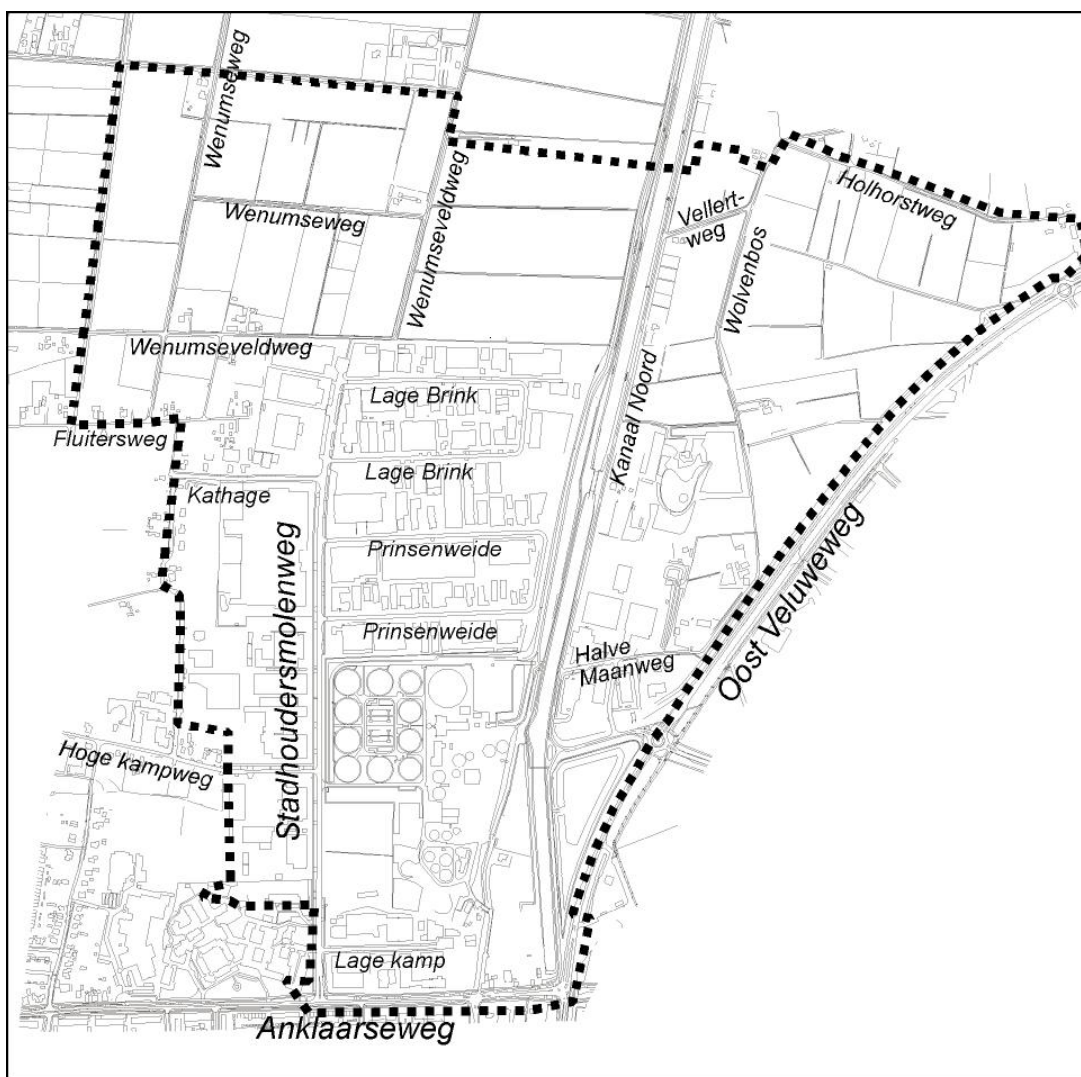
- Bestemmingsplan Wenum-Wiesel, (noordelijke uitbreiding Stadhoudersmolen);
- Bestemmingsplan Beemte - de Poel, vastgesteld: 20 maart 1980, goedgekeurd: 12 mei 1981 (Groene Wig)
 - Bestemmingsplan Beemte - de Poel; diverse partiele herzieningen. (Groene Wig)
- Bestemmingsplan Wenum - Zuid (Buitengebied westrand Stadhoudersmolen)
 - Bestemmingsplan Wenum - Zuid; 1^e partiele herziening;
- Uitbreidingsplan in onderdelen "Het Loo en Parken B"; vastgesteld 29 april 1965, goedgekeurd 8 december 1965 (Stadhoudersmolen)
- Uitbreidingsplan in onderdelen "Het Loo en Parken D"; vastgesteld 29 april 1965 goedgekeurd december 1965 (Stadhoudersmolen)
- Bestemmingsplan Kerschoten, vastgesteld: 9 maart 1978, goedgekeurd: 12 april 1979 (uitbreiding geluidszone industrielawaai) .

1.4 Opzet van de plantoelichting

De voorliggende toelichting is als volgt opgebouwd:

- in **hoofdstuk 2** volgt een kenschets van het plangebied;
- in **hoofdstuk 3** volgt het beleidskader;
- in **hoofdstuk 4** wordt een ontwikkelingsvisie gegeven;
- in **hoofdstuk 5** wordt, gezien het diverse karakter van de ontwikkelingen, aandacht besteed aan de effecten voor het milieu;
- in **hoofdstuk 6** wordt nader beschreven hoe de voorgestane ontwikkeling en het beheer van het plangebied wordt voorzien van een passende juridische regeling;
- in **hoofdstuk 7** wordt de maatschappelijke en economische haalbaarheid toegelicht.

Noordoostpoort



--- plangrens

Begrenzing plangebied

2 KENSCHETS PLANGEBIED

2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat in grote lijnen uit twee gedeelten: een agrarisch gebied en een bedrijventerrein. De zone van het Apeldoorns Kanaal is de fysieke scheiding tussen beide delen. Aan de westzijde van het Kanaal ligt het bedrijventerrein Stadhoudersmolenweg en aan de oostzijde het voornamelijk agrarisch gebied. Binnen de plangrens ligt aan de noordzijde van het bedrijventerrein een strook agrarisch gebied. In het agrarisch gebied aan de oostzijde van het Kanaal liggen enkele bedrijven (zie afbeelding ruimtelijke structuur).

Het gebied aan de oostzijde van het Kanaal is hoofdzakelijk in gebruik als agrarisch gebied. Verspreid in het gebied liggen enkele clusters agrarische bebouwing. In de zuidelijke punt bevindt zich enige bedrijvigheid. Het landgoed Van Klaveren aan de Wolvenbos is een markant gebied door het besloten karakter in een open landschap.

In de zone van het Apeldoorns Kanaal ligt ook de Grift, die door de opgaande beplanting aan weerszijden nauwelijks als waterloop ervaren wordt. Een bijzondere plek in de zone is het ensemble van het sluiscomplex, bestaande uit de sluis, de voormalige sluiswachterwoning aan de ene zijde ervan en een rij monumentale bomen aan de andere zijde.

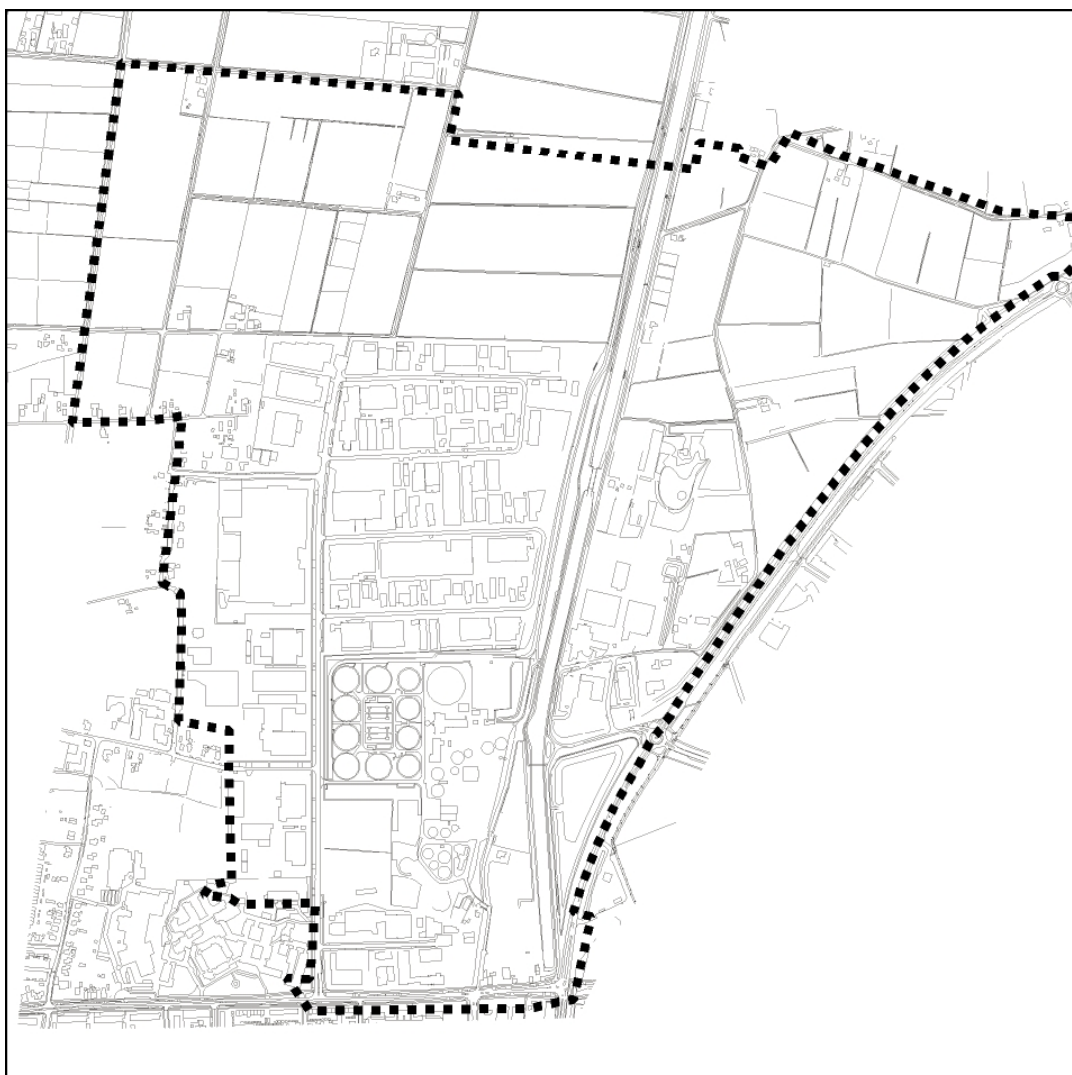
De Koningsbeek doorsnijdt het gebied in het zuidelijk deel en sluit aan op de Grift.

Het bedrijventerrein Stadhoudersmolenweg is bereikbaar vanaf de Anklaarseweg. De Stadhoudersmolenweg is de centrale ontsluiting van het terrein voor auto's. Ook over de veldwegen van Wenum en Wiesel zijn er meerdere mogelijkheden om het terrein te bereiken. Deze mogelijkheden worden regelmatig gebruikt door sluipverkeer.

De ruimtelijke opzet van het bedrijventerrein is eenvoudig. Tussen het Kanaal en de Stadhoudersmolenweg liggen de bedrijven aan een tweetal lussen in een rationele verkaveling. Aan de andere zijde van de Stadhoudersmolenweg liggen twee bebouwingsstroken, waarvan de ene zich richt op de Stadhoudersmolenweg en de andere de overgang vormt naar een kleinschalig landschap van woningen, bedrijven en groen.

Aan de noordzijde vormt een afschermende groenstrook de overgang tussen het bedrijventerrein en het aangrenzende agrarische gebied.

Noordoostpoort



- | | | |
|-----|---|---------------------------------|
| W | - | Woningen |
| S | - | Sluiscomplex |
| L | - | Landgoed |
| /// | - | Bestaand bedrijventerrein |
| ::: | - | Kanaalzone |
| | - | Hoofdontsluiting |
| | - | Wegenstructuur bedrijventerrein |
| | - | Apeldoorns kanaal |
| | - | Koningsbeek en Grift |
| | - | Weidegebied |

Ruimtelijke structuur

2.2 Functionele structuur

Het plangebied wordt gekenmerkt door een sterk gedifferentieerd en meervoudig ruimtegebruik. Ten oosten van het Apeldoorns Kanaal domineert de agrarische functie. Bedrijvigheid komt aan deze zijde van het kanaal uitsluitend voor in de zuidpunt van de Groene Wig. Verspreid over het gebied wordt gewoond in overwegend voormalige agrarische bebouwing en op het landgoed Van Klaveren.

Het plangebied ten westen van het Apeldoorns Kanaal kent twee deelgebieden: het reeds bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen en het noordelijk hiervan gesitueerde agrarisch gebied Wenum Wiesel.

Agrarisch gebied

Het agrarisch gebied in het noordelijk deel van het plangebied is onderdeel van het open gebied tussen Apeldoorn en Vaassen. Ook de gronden in de Groene Wig tussen het Kanaal en de Oost - Veluweweg hebben nog een overwegend agrarische functie.

Het agrarisch gebied ten westen van het kanaal is een voormalige heide-ontginning en wordt gekenmerkt door een vrij grootschalig rechtlijnig landschapspatroon. Ten oosten van het kanaal is het landschap kleinschaliger. De elzensingels vormen hierin een opvallend relict van het oorspronkelijk broekontginningenslandschap.

Water en Landschap

De Grift, het Apeldoorns Kanaal en de Koningsbeek zijn de voornaamste watergangen in het plangebied. Ze hebben een functie voor de waterhuishouding van een groot deel van Apeldoorn. De Koningsbeek is één van de beken en sprengen die water van de hoger gelegen Veluwe naar laaggelegen gebied voeren. De Grift verzamelt van oudsher het water van de beken en sprengen en voert het af naar de IJssel. Zowel de Koningsbeek als de Grift kennen een vrije afwatering.

Het noordelijk deel van het Apeldoorns Kanaal is tussen 1825 en 1829 gegraven als scheepvaartverbinding tussen Apeldoorn en Hattem. Die functie is in de zestiger jaren ten einde gekomen.

Het Kanaal, de Grift, de Koningsbeek en enkele andere watergangen hebben de status van A-watergang. Waar de Grift en het Kanaal elkaar ontmoeten heeft het groen zich ontwikkeld tot een robuuste structuur, die het lineaire karakter van de watergangen versterkt.

Landgoed

In de Groene Wig ligt tussen het Kanaal Noord en de Wolvenbosweg het landgoed Van Klaveren. Het landgoed vormt een waardevol ensemble van bebouwing (het landgoedhuis en de bijbehorende gebouwen) en de parken met waterlopen en -partijen, padenstructuren, bossen, overige groenvoorzieningen en bijzondere landschappelijke elementen. De inrichting van het landgoed wordt gedomineerd door bosbeplanting (zowel naald- als loofhout), waterpartijen, houtsingels, een hoogstamboomgaard en matig voedselrijke, maar wel bloemrijke graslanden. Met name de houtopstanden vormen een onderkomen voor diverse broedvogels, kleine roofdieren (wezel en hermelijn). Op het terrein groeien enkele aparte bomen, waaronder de Metasequoia (aparte naaldboom) en Liriodendron (tulpenboom). De vijver is dankzij de goede waterkwaliteit rijk aan waterinsecten en vissen. De visstand en het heldere water zijn van betekenis voor de jaarlijkse terugkeer van de zeldzame ijsvogel. Daarnaast is de vijver van zeer grote betekenis als paarplaats voor padden.

Zowel de aanwezige bebouwing als de agrarische waarden en natuurwaarden dragen bij aan het unieke karakter van het landgoed.

Werken

Op het bedrijventerrein worden diverse plaatsgebonden bedrijfsactiviteiten uit verschillende sectoren aangetroffen, variërend van groothandel in voedingsmiddelen tot nijverheid en licht industriële activiteiten. Op basis van onderstaande gegevens kan het

bedrijventerrein worden gekarakteriseerd als een sterk gemengd bedrijventerrein. Het bedrijventerrein heeft een zeer divers karakter, wat kenmerkend is voor reguliere bedrijventerreinen.

Ter indicatie van de omvang van het bestaande bedrijventerrein: bij de Kamer van Koophandel stonden op het bedrijventerrein (medio 2001) ruim 120 bedrijven ingeschreven met een vestiging op Stadhoudersmolen. De bedrijven kunnen, naar aantal werknemers als volgt worden ingedeeld:

Aantal werknemers	Aantal bedrijven	%	Totaal aantal werknemers	%
1 t/m 4	51	42 %	111	5 %
5 t/m 9	25	21 %	158	8 %
10 t/m 19	22	18 %	284	14 %
20 t/m 99	19	16 %	846	40 %
100 en meer	4	3 %	683	33 %
	121	100 %	2082	100 %

Bron: Kamer van koophandel, 2002

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat circa 2100 mensen werkzaam zijn op het huidige bedrijventerrein. Dat komt overeen met een gemiddelde omvang ruim 17 werknemers per bedrijf. Het merendeel van de bedrijven valt in de kleinste categorie. Er zijn, gemeten naar aantal werknemers, slechts enkele grote bedrijven. Hoewel sinds bovengenoemde momentopname enkele bedrijven zijn verdwenen en er andere bedrijven voor in de plaats zijn gekomen, bestaat er geen reden om aan te nemen dat het huidige aantal bedrijven en aantal werknemers op dit bedrijventerrein wezenlijk is gewijzigd. Behalve op het bedrijventerrein bevinden zich in de Groene Wig ook enkele bedrijven aan het Kanaal Noord.

Wonen

In het gehele plangebied, dat overwegend wordt gebruikt als bedrijventerrein en als productiegrond voor gemengd agrarische bedrijven, staan slechts enkele woningen. Wonen is een ondergeschikte functie.

In het noordwestelijke agrarische deel van het plangebied staan nog diverse woningen. Dit zijn overwegend voormalige agrarische bedrijven waarvan de bedrijfsmatige functie is vervuld voor een woonfunctie.

Op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen ligt verspreid over het bedrijventerrein een aantal bedrijfswoningen.

Infrastructuur en bereikbaarheid

wegverkeer

Stadhoudersmolen is een bedrijventerrein bedoeld voor kleinschalige bedrijven met een lokale en regionale binding. Zowel voor autogebruikers als voor fietsers is het bedrijventerrein redelijk goed bereikbaar. Het bedrijventerrein Stadhoudersmolenweg wordt in de huidige situatie ontsloten vanaf de Anklaarseweg. Het bedrijventerrein heeft daarmee slechts één hoofdtoegangsweg, de Stadhoudersmolenweg, die via de Anklaarseweg aansluit op de stedelijke ontsluitingsweg Kanaal Noord / Oost-Veluweweg. Deze noord-zuid georiënteerde Stadhoudersmolenweg vormt de centrale ontsluiting van het bedrijventerrein voor het autoverkeer en is met name in de ochtend en avondspits onderhevig aan verkeerscongestie. Daarnaast worden de veldwegen van Wenum en Wiesel gebruikt om het terrein te bereiken, hetgeen leidt tot een regelmatig gebruik door sluipverkeer.

langzaam verkeer

Voor fietsers is het bedrijventerrein bereikbaar via een fijnmazig netwerk uit zuidelijke en noordwestelijke richting. In veel gevallen wordt daarbij gebruik gemaakt van woonstraten en veldwegen.

openbaar vervoer

Door het openbaar vervoer wordt het gebied - en dan met name het bedrijventerrein Stadhoudersmolen - bediend door een stadsbuslijn, die de Stadhoudersmolenweg en de Lage Brink aandoet. Daarnaast is het vanuit de regio redelijk bereikbaar middels de interlokale busverbinding Zwolle-Apeldoorn, die aan de Oost - Veluweweg enkele halteplaatsen heeft waarvan bewoners en bezoekers van het plangebied zich kunnen bedienen.

2.3 Milieuaspecten

Door de uiteenlopende vormen van ruimtegebruik binnen het plangebied is sprake van meerdere vormen van invloed van de bedrijven op het milieu.

Milieuhinder bedrijventerrein

Op basis van een overzicht van hun bedrijfsactiviteiten zijn de bedrijven op Stadhoudersmolen ingedeeld in de milieucategorieën zoals opgenomen in het VNG-bestand "Categorale Bedrijfsindeling"¹. Deze lijst koppelt de milieufactoren geluid, stank, stof en gevaar van een bedrijf aan de aan te houden afstand tot woonbebouwing. Deze afstanden zijn niet als absolute norm hanteerbaar, maar geven een indicatie van de mate van hinder van bedrijven. De meest voorkomende bedrijven kunnen worden ingedeeld in de milieucategorieën 1,2 en 3. De indicatieve afstanden tot woningen liggen tussen de 0 en 100m. Enkele bedrijven (betonmortelcentrale, rioolwaterzuivering, slibdepot, twee groothandels in respectievelijk verfartikelen en in voedingsmiddelen, chemisch productiebedrijf in verfproducten en een technisch installatiebedrijf) behoren tot categorie 4 met indicatieve afstanden van 300m tot woningen. Geluid (ook ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking), stof (bijvoorbeeld betonwarenfabriek) en geur (bijvoorbeeld rioolwaterzuivering en slibverwerking) kunnen bepalend zijn voor de gewenste afstanden.

het Apeldoorns Kanaal ...



... een belangrijke ecologische drager



met een monumentaal sluiscomplex ...

In het kader van de afgifte van de eventueel benodigde milieuvergunning worden, indien nodig, aanvullende eisen gesteld aan de bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf om de hinder voor de nabijgelegen woningen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. De fijnere afstemming van de milieugevolgen voor de woonomgeving wordt derhalve geregeld in de milieuwetgeving.

2.4 Ecologische waarden

Inventarisatie

De gegevens op het gebied van natuur en landschap zijn afkomstig van in de eerste helft van de jaren '90 uitgevoerd landschapsecologisch onderzoek in de gebieden Beemte-Broekland-Woudhuis en Wenum-Wiesel van de eerste helft van de jaren 90² en daarnaast van onderzoek naar natuurwaarden uit 2003³.

Flora en vegetatie

Het studiegebied, met name het oostelijk gedeelte, is kleinschalig met diverse landschapselementen. Verspreid in het gebied komen greppels voor die gedeeltelijk watervoerend zijn. Kenmerkend is dat verspreid in het plangebied kwel voorkomt. Ook de bermen zijn plaatselijk waardevol doordat deze voedselarm zijn. Met name de bermen en slootkanten zijn daarom de meest kansrijke locaties voor bijzondere plantengroei.

De graslanden van het gebied Noordoostpoort behoren in vegetatiekundig opzicht tot de soortenarme Raaigrasweide. Deze graslanden worden zwaar bemest en intensief beheerd. Ze zijn begroeid met zeer algemene soorten als engels raaigras, ruw beemdgras, paardebloem, kruipende boterbloem en witte klaver. De natuurwaarde van deze graslanden is zeer gering.

Beperkte floristische waarden zijn aanwezig langs de oevers van de sloten en greppels die het gebied doorsnijden. Deze slootkanten zijn soortenrijker dan de graslanden en worden minder intensief beheerd. Ze behoren in vegetatiekundig opzicht tot de Kamgrasweide, Moerasspiraea-vegetatie en rompvegetaties met grote grassoorten. Voorkomende bloeiende planten zijn o.a. bosanemoon, pinksterbloem, gewone koekoeksbloem, moerasspiraea, leverkruid, gewone wederik, egelboterbloem, scherpe boterbloem, wolfsfoot en moerasrolklaver. In de sloten zijn in het oostelijk deel veel kwelgebonden slootvegetaties gevonden met dominantietypen van kleine egelskop en klimopwaterranonkel. De elzensingels in het gebied zijn matig ontwikkeld en vrij ruig met

veel braam en brandnetel. Slechts plaatselijk worden bosindicatoren als kamperfoelie, smalle stekelvaren en sleedoorn gevonden.

Oostzijde kanaal

De belangrijkste bijzonderheden zijn:

- In de sloten is klimopwaterranonkel veel aangetroffen (indicierend voor zachte/matig harde kwel)
- Daarnaast zijn kleine egelskop, beekpunge en holpijp (kwelsloten) aangetroffen.
- In/langs de (zuidelijke) hoofdwatgang is dotterbloem aangetroffen. Dotterbloem is beschermd volgens de Flora- en faunawet.
- Op de oostelijke berm van de weg langs het kanaal zijn liggende ganzerik, wederik, moerasrolklaver, tormentil, schermhavikskruid, veldrus, melkeppe (deel schraal/vochtig) aangetroffen.
- Op de westelijke berm van de weg langs kanaal is plaatselijk pluimzegge aangetroffen.

Westzijde kanaal:

De belangrijkste bijzonderheden zijn:

- In schraal talud langs de Grift zijn plaatselijk muizeoor, zandblauwtje, schermhavikskruid en grasklokje (beschermd volgens de Flora- en faunawet) aangetroffen. Klimopwaterranonkel is vrij zeldzaam en als kwetsbare soort opgenomen in de rode lijst van bedreigde plantensoorten.
- Daarnaast zijn in de schrale bermen langs onverharde wegen pijpestrootje en stijf havikskruid aangetroffen.

Fauna

Vogels

In het gebied zijn in totaal 44 soorten vogels aangetroffen, waarvan 37 broedend. Bij een onderverdeling naar biotoopgebied valt op dat de *soorten van het kleinschalig agrarisch landschap* ruim vertegenwoordigd zijn; het gaat daarbij om soorten als steenuil, holenduif, witte kwikstaart.

Ook ruim vertegenwoordigd zijn de *struweelvogels* zoals de zanglijster, grote lijster, winterkoning, heggenmus, tuinfluiter, tjiftjaf, fitis, koolmees, zwartkop, etc.

De *vogels van het open weidelandschap* beperken zich in hoofdzaak tot enkele percelen in het noordelijk deel van de Groene Wig Wolvenbos; het gaat daarbij om kievit, scholekster en graspieper.

De *vogels van bossen en bosjes* zijn matig vertegenwoordigd en dan vooral in de grotere bosjes en rondom het Wolvenbos; daarbij gaat het o.a. om bosuil, grote bonte specht, boomkruiper.

Verder is nog melding te maken van soorten die gebonden zijn aan ruigere stukken (beperkt aanwezig), oppervlakte water (matig vertegenwoordigd, waaronder de ijsvogel) en van bruggen en gebouwen (zeer beperkt, alleen huismus en spreeuw).

Zoogdieren

In het gebied wordt melding gemaakt van in totaal 19 grondgebonden soorten en enkele (foeragerende) vleermuissoorten.

Bij de grondgebonden soorten gaat het om diverse muizensoorten, waaronder de dwergspitsmuis. Grotere soorten zijn wezel, bunzing, steenmarter, vos, das en ree, deels ook op grond van bewonerswaarnemingen geconstateerd. De laatste vier soorten zijn gekenmerkt als zwervende soorten.

Bij de vleermuizen gaat het om de dwergvleermuis (algemeen) grootoorvleermuis en boven het kanaal foeragerende watervleermuizen. Vliegroutes en/of kolonies zijn in het gebied niet aangetroffen.

Amfibieën, reptielen en vissen

Wat betreft amfibieën gaat het om grote groene kikker, bruine kikker en gewone pad; de eerste komt zeer algemeen voor. Reptielen zijn niet aangetroffen en wat betreft vis is

alleen de stekelbaars geconstateerd (het Apeldoorns Kanaal is daarbij niet geïnventariseerd).

Overige soorten:

Tenslotte is nog melding te maken van diverse soorten ongewervelden; dagvlinders (overwegend algemene cultuurvolgers en daarnaast enkele soorten die meer aan schrale bloemrijke bermen gebonden zijn). Daarnaast zijn er enkele libellensoorten gezien en diverse algemene sprinkhaansoorten.

2.5 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Cultuurhistorie

Apeldoorn grenst in het oosten aan de oostelijk helling van de Veluwestuwwal. Het grondwater komt in deze Veluwerand relatief dicht aan de oppervlakte. Waar het grond- en kwelwater aan de oppervlakte kwam vertakte zich oorspronkelijk een netwerk van natuurlijke beken. Sprengen zijn echter geen natuurlijke beken. Sprengen ontspringen uit kunstmatige bronnen. Deze ontstonden op plekken waar het grond- en kwelwater dicht aan de oppervlakte kwam. De uitgegraven sprengkoppen voedden een stelsel van gekanaliseerde beken (sprengen) die diende als krachtbron voor de bovenslag-watermolens, bij de fabricage van papier, voor wasserijen en als drinkwatervoorziening.

Benedenstrooms werd het water van de spreng doorgaans opgevangen in vijvers. De vijvers dienden veelal als buffervoorraad voor de aandrijving van de watermolens in drogere tijden of als bezinkbassin voor het water dat werd ingezet voor de fabricage van papier.

Toen andere energiebronnen beschikbaar kwamen nam de economische waarde van de sprengen af en raakten ze geleidelijk buiten gebruik. Voor zover de beken en sprengen nog functioneren bieden ze een voedingsbodem voor een rijke en unieke flora. Het kwelwater van de Veluwe dat via de sprengkoppen weer aan de oppervlakte komt is zeer zuiver en heeft een ongewone chemische samenstelling. Het bevat relatief veel mineralen, zoals ijzer, kalk en carbonaat. Hierdoor worden de sprengoevers opgesierd met de aanwezigheid van bijzondere en zeldzame planten als waterviolier, adderwortel en bosbies.

In Apeldoorn is een groot deel van het sprengen- en bekensysteem verdwenen. Er zijn echter ook nog functionerende delen van de oude sprengensysteem, zoals de Grift en de Koningsbeek, terug te vinden in het plangebied.

De beken en de sprengen in Apeldoorn hebben met hun industrieel verleden een belangrijke cultuurhistorische waarde. Ze zijn tevens onderdeel van de stedelijke ecologische structuur en ze vervullen een recreatieve rol als onderdeel van de groenvoorziening.

Monumenten

In het plangebied ligt slechts één beschermd monumentaal element. Dit gemeentelijk monument is een voormalige sluiswachterswoning aan de Kanaal Noord 406. Samen met de sluis en de monumentale bomen is het complex een waardevol ensemble.

De Rijksdienst voor Monumentenzorg wil komen tot een aanwijzing tot een beschermd gezicht van het Apeldoorns Kanaal vanwege zijn cultuurhistorische, stedenbouwkundige en landschappelijke waarde.



Gemeentelijk monument Sluiscomplex (wettelijk beschermd)



Zeer belangrijke archeologische zone

Monumenten en archeologie

De bescherming richt zich op de precieze ligging en hoofdvorm van het kanaal, de met het kanaal verbonden objecten (bruggen, sluizen, wachterswoningen, loskaden e.d.), de wijze van beplanting en de van oudsher toegepaste soorten (vooral eiken en beuken) langs het kanaal en op de sluisterreinen, de ligging van de Grift en de typologie van de aan het kanaal gesitueerde bebouwing.

De binnen het plangebied aanwezige kanaaldijken, de daarop lopende wegen en (voormalige) fietspaden, de bijbehorende beplanting en berm sloten, het gebied rondom de sluis en de Grift en het tussenliggende gebied zullen binnen de begrenzing van het beschermd gezicht Apeldoorns Kanaal worden getrokken.

Archeologie

Het plangebied ligt aan de noordzijde van Apeldoorn, net aan de voet van de

Veluwe-stuwwal. Aan de voet van de stuwwal, maar meer nog hellingopwaarts is de belangrijkste randvoorwaarde aanwezig voor bewoning: water. Op de helling van de stuwwal zijn dan ook sporen van bewoning te vinden vanaf de vorming van de stuwwal in de voorlaatste IJstijd tot aan heden. Het is daarom niet verwonderlijk dat Apeldoorn op deze locatie is verzezen. Meer naar het oosten is het van oorsprong een nat gebied geweest waarin opgestoven dekzandruggen voorkomen. Deze dekzandruggen boden in het verleden maar ook nu nog de bewoners droge voeten. In de prehistorie was dit dan ook de reden voor de toenmalige jager-verzamelaars om deze ruggen semi-permanent te bewonen. Tot op heden zijn diverse sporen en vondsten gedaan op de dekzandruggen. De archeologische sporen bevinden zich hier echter vlak onder de bouwvoor en zijn dan ook vaak verploegd en daarmee verstoord.

Er bestaan locaties waar deze sporen veel dieper liggen en vaak nog *in situ*. Op deze locaties liggen namelijk dikke akkerlagen (enken of esdekken) die zijn ontstaan door ophoging met plaggen en mest. Deze akkerlagen kunnen wel een dikte bereiken van meer dan één meter. Door dit dikke pakket zijn de eventueel aanwezige sporen en vondsten onder dit dek vaak nog goed geconserveerd. In de zuidoosthoek van het plangebied ligt een dergelijke enk. Het is dan ook op deze locatie dat er archeologische sporen te verwachten zijn. Zeker ook gezien de vondsten die gedaan zijn in de directe omgeving van het plangebied (b.v. Kleine Fluitersweg). Het voorkomen van vondsten van prehistorische bewoning is ook de reden om ook de noordwesthoek aan te merken als een zeer belangrijke archeologische zone.

Indien bouwwerkzaamheden of andere bodemroerende werkzaamheden in bovengenoemde twee gebieden worden gepland, dient voorafgaand aan deze werkzaamheden archeologisch onderzoek plaats te vinden (inventariserend veldonderzoek). Afhankelijk van de resultaten kan dit onderzoek uitgebreid moeten worden tot een vervolgonderzoek (definitieve opgraving).

2.6 Overige aspecten

Kabels en leidingen

In het gebied liggen drie transportleidingen van het Waterschap Veluwe. De IJsselleiding transporteert het effluent van de RWZI op bedrijventerrein Stadhoudersmolen langs het Apeldoorns Kanaal en door de Groene Wig naar de IJssel. De tweede en derde leiding (Woudhuis) zijn rioolpersleidingen die de vervuilde rioolstort aanvoeren naar de RWZI. In de toekomst dient rekening te worden gehouden met uitbreiding van de persleidingen van en naar het RWZI-complex.

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Belangrijkste leidraad voor het gemeentelijk en provinciaal ruimtelijk beleid is de nota Ruimte. Naast de Nota Ruimte verschijnen nog drie andere nota's die relevant zijn voor de inrichting van Nederland: de Agenda voor een Vitaal Platteland (AVP), de Nota Mobiliteit en de nota Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP). Voor ruimtelijke aspecten van deze nota's - dus de inrichtingsvraagstukken op het terrein van landbouw, mobiliteit en bedrijvigheid - worden deze gebaseerd op de Nota Ruimte. Daarnaast regelen deze nota's specifieke, niet-ruimtelijke onderwerpen die met deze beleidsterreinen samenhangen. In de Nota Ruimte wordt in grote lijnen het nationaal ruimtelijk beleid voor de komende jaren vastgelegd. De belangrijkste voor dit bestemmingsplan relevante aspecten van het rijksbeleid liggen op het gebied van: duurzaam waterbeheer, landschappelijke inpassing van de verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen), milieunormering en -zonering en het beperken van negatieve neveneffecten van mobiliteitsgroei in het stedelijk en landelijk gebied.

De ruimtelijke regionale ontwikkelingen in Nederland moeten de verschillen tussen stad en land accentueren ten behoeve van het behoud van de ruimtelijke diversiteit. Uiteenlopende stedelijke milieus en landschappen moeten hun eigen karakter kunnen behouden en versterken. Daarbij moet worden gedacht aan behoud, ontwikkeling en versterking van:

- groene gebieden tussen steden;
- grote open ruimten zoals veenweidegebieden en rivierengebieden;
- afwisseling tussen open en stedelijk landschap langs infrastructuur;
- afwisseling tussen gebieden met hoge en lage intensiteit van geluid en licht.

Functies als wonen, werken, mobiliteit en ontspanning mogen elkaar niet verdringen, maar moeten goed op elkaar aansluiten, zodat ze elkaar versterken. Daardoor verbetert het vestigingsklimaat en wordt verspilling tegengegaan. Belangrijke gebiedskwaliteiten zijn hierbij:

- bereikbaarheid van en verbinding tussen economische kerngebieden in Nederland en aangrenzende regio's;
- aansluiting van bedrijventerreinen op hoofdinfrastructuurnetwerken;
- bundeling van ruimte voor bedrijventerreinen.

De zorgvuldige ontwikkeling van bedrijventerrein Stadhoudersmolen, de verbeterde infrastructuur in deze stadsrandzone en de nadere invulling van de Groene Wig passen uitstekend binnen deze beleidsopgave voor het regionaal en lokaal bestuur.

Vierde Nota waterhuishouding

In het verlengde van de 'derde Nota Waterhuishouding' wordt door het Rijk in de 'vierde Nota Waterhuishouding' ingezet op de realisatie van integraal waterbeheer. Afstemming van waterhuishouding, ruimtelijke ordening en natuur- en milieubeleid dragen bij aan een duurzaam beheer van een stabiele regionale grondwatersituatie. Stedelijke watersystemen vormen een belangrijke 'drager' voor het stedelijk landschap en vormen de ecologische verbinding tussen stad en omland.

Belangrijkste uitgangspunt is de implementatie van water als ordenend principe in de regionale watersystemen ter verbetering van de natuurlijke veerkracht van deze watersystemen, zoals bijvoorbeeld in het systeem van de ontwatering van de Veluwe op het stroomgebied van de IJssel.

Het rijksbeleid voor de waterhuishouding zet in op een meer gebiedsgerichte aanpak en een meer ecologische en hydrologisch georiënteerde vorm van planning. Bronnen van verontreinigingen (zoals overstorten) en diffuse belasting worden geminimaliseerd.

Het herstel van natuurwaarden van het oppervlaktewatersysteem (slootkanten en

oevers) en de vergroting van de veerkracht van kleine wateren door herstel van de natuurlijke stromingspatronen, zoals de beken en sprengen in Apeldoorn, vormt een belangrijk onderdeel van dit beleid.

Duurzaam Veilig

In het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV-1991) is het begrip 'Duurzaam veilig' geïntroduceerd. Duurzaam veilig betekent een 'herkenbaar verkeerssysteem'. Functie, vormgeving en gebruik van een weg moeten op elkaar zijn afgestemd.

Duurzaam veilig hanteert drie veiligheidsprincipes:

- functionaliteit van het wegennet (voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur);
- homogeniteit van het verkeer (voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa, bij matige en hoge snelheden) op wegvakken, tussen kruispunten;
- voorspelbaar verkeersgedrag (voorkomen van onzekerheid bij verkeersdeelnemers).

De gezamenlijk betrokken wegbeheerders (Gemeente en Provincie en Rijkswaterstaat) worden verondersteld een categoriseringsplan op te stellen en de weginrichting hieraan aan te passen.

De gemeente past al geruime tijd de principes van Duurzaam Veilig toe op alle wegen binnen haar grondgebied. Ook de nieuwe ontsluitingsweg, de overige wegen op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen en in de Groene Wig en de langzaam-verkeer voorzieningen binnen het plangebied zullen aan de inrichtingscriteria van Duurzaam Veilig voldoen.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 1996

Dit bestemmingsplan is tot stand gekomen in een periode waarin ruimtelijk beleid voortkwam uit dan wel diende te worden getoetst aan het Streekplan Gelderland 1996. Hieronder volgt in het kort een beschrijving van de belangrijkste uitgangspunten van dit Streekplan voor dit bestemmingsplan. Gedeputeerde Staten van de provincie hebben op 29 juni 2005 een nieuw Streekplan Gelderland 2005 vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan dient tevens verenigbaar te zijn met de beleidsuitgangspunten van het nieuwe Streekplan.

Stedelijke ontwikkeling en bedrijvigheid

Centraal uitgangspunt in het huidige Streekplan is het beleidsstreven naar een geconcentreerde verstedelijking, zowel op het gebied van wonen als werken. Dit uitgangspunt is onder meer vertaald in een beleidsambitie die is gericht op ontwikkeling van nieuw bedrijventerreinen en revitalisering van bestaand bedrijventerrein in de Stedendriehoek (Apeldoorn-Deventer-Zutphen). De provincie verwacht dat de gemeente bij dit verstedelijkingsproces aandacht besteedt aan mobiliteitsaspecten zoals de aanwezigheid en kwaliteit van het openbaar vervoer en de ontsluiting per fiets (nabijheidsprincipe). Met betrekking tot de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen maakt het Streekplan een onderscheid naar bovenregionale,- regionale en subregionale kernen. Apeldoorn behoort tot de eerste categorie. Bedrijventerrein Stadhoudersmolen wordt gerekend tot de (boven)lokale reguliere bedrijventerreinen.

Landschaps- en natuurontwikkeling

Het Apeldoorns Kanaal maakt deel uit van het Waardevol Cultuurlandschap (WCL) Veluwe. In dit gebied streeft de provincie onder meer naar behoud en ontwikkeling van Sprengen en beken langs de rand van de Veluwe, landgoederen met bossen in het zuidelijk gedeelte van de IJsselvallei en het open landschap in de noordelijke IJsselvallei. De ligging van het plangebied in het overgangsgebied tussen de Veluwe en het stroomgebied van de IJssel stelt de gemeente in staat aan alle drie de beleidsvoornemens te voldoen bij de ontwikkeling van de Noordoostpoort.

Regionale Bedrijventerreinplanning (Streekplanuitwerking 1997)

Sinds de vaststelling van het Streekplan in 1996 is inmiddels het een en ander veranderd op het gebied van de bedrijventerrein- en natuurontwikkeling. De belangrijkste uitgangspunten voor het landelijk gebied en de regionale ontsluiting van de Noordoostpoort zijn gehandhaafd. De regionale taakstelling voor de ontwikkeling bedrijventerrein is nader vastgesteld in de Streekplanuitwerking 'Regionale Bedrijventerreinplanning' uitwerking 1997'

Uitgangspunt in de provincie Gelderland is dat de ontwikkeling van bedrijventerreinen zich concentreert bij de (boven)regionale kernen, op (boven)regionale bedrijfsterreinen. Deze terreinen hebben een opvangfunctie voor regionale (stuwende) bedrijvigheid. Naast de kwantitatieve ambitie op het gebied van regionale spreiding en concentratie van de bedrijvigheid doet de provincie tevens uitspraken over kwalitatieve aspecten van de bedrijventerreinplanning (zoals segmentering en zonering) en ambities met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze ambitie wordt vertaald in uitgangspunten die moeten leiden tot het terugdringen van het verkeer op de weg, door o.a. verbetering van het openbaar vervoer, stimulering van het fietsgebruik, vervoersmanagement en locatiebeleid.

Streekplan Gelderland 2005

Provinciale Staten hebben het plan op 29 juni 2005 vastgesteld. Onderhavige bestemmingsplangebied valt binnen het stedelijk netwerk. Op de streekplankaart is het gebied daarbinnen aangegeven als multifunctioneel platteland. Dit betekent dat hier meerdere functies mogelijk zijn.

Accentverschuivingen

Middels een gebiedsgericht en een generiek beleidsspoor zal de provincie nadere aandacht schenken aan:

- accentverschuiving in het ruimtelijk beleid naar kwalitatieve sturing, waarbij wordt voldaan aan de kwantitatieve en kwalitatieve woon- en werkbehoefte, waarbij aandacht is voor duurzaam meervoudig ruimtegebruik, waarbij meer aandacht is voor de kansen van stedelijke herstructurering (intensivering, transformatie en combinatie);
- regionale identiteitsverschillen en differentiatie, waarbij in de eerste plaats wordt gedacht aan de contrasten tussen stad en platteland, maar ook aan verschillen tussen regio's onderling;
- efficiëntere verdeling van het ruimtegebruik, door bundeling van de verstedelijking, differentiatie in het aanbod van woon- en werkmilieus en een effectievere afstemming van voorzieningen en werklocaties - zoals Stadhoudersmolen - op het (openbaar) vervoersnetwerk.

Streekplan Gelderland 2005

De provincie beschrijft in het nieuwe streekplan naast het generieke ruimtelijke beleid voor heel Gelderland ook, en vooral, het regiospecifieke beleid. De samenwerkende gemeenten in de regio's leverden daar, in de vorm van regionale structuurvisies, een belangrijke bijdrage aan. In de regio Stedendriehoek gaat het om de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Epe, Lochem, Voorst, Zutphen en Deventer (Overijssel). Wonen en werken in de regio Stedendriehoek moet zoveel mogelijk worden gebundeld in het stedelijk netwerk Apeldoorn, Zutphen en Deventer. De ruimte voor deze verstedelijking moet zowel in inbreiding als uitbreiding van deze steden worden gevonden.

`Rode` en `groen-blauwe` gebieden

Het nieuwe streekplan gaat uit van de "provinciale ruimtelijke hoofdstructuur". Deze structuur bestaat enerzijds uit de "rode" gebieden in Gelderland - waar de verstedelijking wordt geconcentreerd - en anderzijds uit het "groenblauwe" raamwerk, de gebieden die uit oogpunt van natuur (groen), water (blauw) en cultuurhistorie belangrijk zijn. Daar bemoeit de provincie zich actief met het ruimtelijk beleid. Het overig bebouwd en landelijk gebied - het "multifunctioneel gebied" - wordt meer dan in het verleden het

domein van de gemeenten.

Stedelijk netwerk

Voor de regio Stedendriehoek functioneert de driehoek Apeldoorn-Zutphen-Deventer als stedelijk netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hier geconcentreerd. Bundeling van verstedelijking in de Stedendriehoek is nodig om te voorkomen dat de ruimteclaims te zeer worden verspreid. Dat leidt tot eenvormigheid en verrommeling van het landschap.

Economische potenties

Volgens de provincie heeft de Stedendriehoek door haar gunstige ligging op het gebied van bedrijvigheid mogelijkheden voor ICT, maatschappelijke diensten, de toeristische sector en media- en procestechnologie. Belangrijke projecten binnen het stedelijk netwerk die ruimte voor bedrijvigheid bieden: revitalisering en uitbreiding van het bedrijventerrein De Mars in Zutphen, uitbreiding van de bedrijventerrein Zutphen-Revelhorst en Apeldoorn-Noord en de nieuwe regionale bedrijventerreinen Beekbergen (A1) en Biezematen (oksel A1/A50) bij Apeldoorn.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van de regio, en met name het stedelijk netwerk, is verbetering van de weginfrastructuur en Regiorail nodig.

Relatie met Veluwemassief

De Stedendriehoek bestaat naast het stedelijk netwerk ook uit een deel van het Veluwemassief, de Veluweflanken, de IJsselvallei en de Graafschap. Het streekplan noemt de overgangen van het massief naar de omliggende, lagergelegen, gebieden bijzonder waardevol. Er ligt een krans van dorpen, stadjes en steden, die niet mag dichtslibben en verstenen. "Groene wiggen", moeten dit waarborgen.

Recreatie

Het gebied is rijk aan landschap en aan water. Dat biedt grote mogelijkheden voor toerisme en recreatie. Belangrijke projecten in dat verband zijn: Bussloo en omgeving (te ontwikkelen tot een regionaal park van formaat), groen in en om de stad en gebiedsgerichte beleid voor het Apeldoorns Kanaal (belangrijk voor cultuurhistorie, waterbeheer en recreatie).

Conclusie

De ontwikkeling van Stadhoudersmolen, de inrichting van de Groene Wig en de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg passen binnen het vigerend provinciaal beleid. De ontwikkeling van een nieuw provinciaal Streekplan geeft geen aanleiding tot aanpassing van het reeds middels dit bestemmingsplan in gang gezette beleid.

Waterhuishoudingsplan Gelderland (WHP-3)

Het Gelders parlement (Provinciale Staten) heeft 15 december 2004 het nieuwe (derde) Gelders Waterhuishoudingsplan (WHP3) vastgesteld. Met WHP3 wil de provincie Gelderland de komende vier jaar haalbare en betaalbare resultaten boeken in het waterbeheer. Het nieuwe Waterhuishoudingsplan staat niet op zichzelf. Stroomgebiedvisies, reconstructieplannen, Nationaal Bestuursakkoord Water en Europese Kaderrichtlijn Water geven reeds in belangrijke mate aan waar de provincie in haar waterbeheer invulling aan moet geven. Dit beleidskader geeft richting aan maatregelen die zijn gericht op enerzijds de basisvoorwaarden, te weten veiligheid tegen overstromingen, voorkomen van wateroverlast, drinkwatervoorziening en basiskwaliteit van grond- en oppervlaktewater, en anderzijds natuurdoelstellingen in de sfeer van bescherming van bestaande natuur, realisatie van nieuwe natuur. Eén en ander gaat gepaard met de introductie van een systeem van zgn. "*blauwe diensten*" om wateropgaven te realiseren: landbouwers die vrijwillig meewerken aan vernatting en verbetering van waterkwaliteit krijgen een adequate vergoeding voor natschade en bedrijfsaanpassingen.

Dit bestemmingsplan voldoet aan de beleidseisen die worden gesteld aan het toekomstig waterbeheer op grond van het in voorbereiding zijnde provinciaal Waterhuishoudingsplan.

Ontwerp Reconstructieplan Veluwe

In het Ontwerp Reconstructieplan Veluwe is ten noorden van de stad een "groene wig" aangegeven. Dit is anders dan een groene wig op het niveau van de gemeente. Het is een groene ruimte haaks op de Veluwe zoom om te voorkomen dat rond de Veluwe een aaneengesloten bebouwingsrand ontstaat. Binnen de wiggen is geen ruimte om extra bebouwing toe te voegen. Centraal staan de groene en blauwe verbindingen tussen Veluwe en IJssel.

Gelders Milieubeleidsplan (GMP-3)

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben 18 mei 2004 het Gelders Milieuplan (GMP-3) vastgesteld. Uitgangspunt is de formulering van een beleid dat vorm geeft aan een leefomgeving die de huidige en toekomstige generaties kansen biedt om veilig en gezond te wonen, te werken en te recreëren. GS maken zich sterk voor duidelijke verbetering van leefomgeving voor mens en natuur. Iedereen in Gelderland moet in 2010 profiteren van een gezonde en veilige woonomgeving. Dat betekent dat overlast door lawaai of stank afkomstig van bedrijven en verkeer dan tot het verleden behoren. Gelderland krijgt daarmee over zes jaar overal de zogeheten 'basiskwaliteit'. Er is sprake van basiskwaliteit als de milieukwaliteit van de leefomgeving goed is. Risico's die mens en natuur op het vlak van gezondheid en veiligheid lopen zijn vastgelegd in wet- en regelgeving. Daarin staan grenswaarden voor hinderlijke en schadelijke stoffen en voor effecten als geur en geluid. Daar waar aan alle minimeisen voor stoffen en effecten wordt voldaan, 'heeft' de leefomgeving basiskwaliteit.

Het provinciaal beleid is in toenemende mate gericht op de milieukwaliteit van de leefomgeving. Basiskwaliteit is de Gelderse invulling van duurzaamheid. Basiskwaliteit is niet overal hetzelfde. Het is weinig zinvol in een industriegebied dezelfde geluidseisen te hanteren als in een natuurgebied. In een woonomgeving ligt dat anders, in de natuur idem dito. Met andere woorden: de na te streven basiskwaliteit is afhankelijk van de functie van een gebied.

Het provinciaal beleid richt zich op een aantal geprioriteerde belastende functies, in het bijzonder:

- *Verkeer*, waarbij het beleid zich richt op vermindering van de milieubelasting van de woonomgeving, het tegengaan van verstoring van de rust en stilte in de natuur, het bevorderen van de externe veiligheid (buisleidingen) in relatie tot wonen en lichthinder natuur door verkeer;
- *Bedrijvigheid*, waarbij het beleid is gericht op: het oplossen van knelpunten en conflicten tussen wonen en werke (lucht en geluid), het inrichten van duurzame bedrijventerreinen, sanering van verontreinigde grond (bodemsanering) in grondwaterbeschermingsgebieden, ontwikkeling van intergemeentelijke bedrijventerreinen, inpassing stortplaatsen, milieubelasting door recreatie: geluid door motorcross;
- *Landbouw*, waarbij de aandacht uitgaat naar de bescherming van grond- en oppervlaktewater door extensivering van de landbouw, de vermindering van de belasting van het oppervlaktewater door overstorten en afvalwaterlozingen, verbeteren van de waterberging en drinkwatervoorziening en het veiligstellen van de zgn. "schatkamers" van de natuur.

In dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de doelstellingen van het GMP-3. Conflicten in de vorm van hinder van gevoelige functies wordt waar mogelijk tot een minimum beperkt.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2)

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2) is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In het PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden op een veilige manier met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. In het PVVP-2 staat een goede bereikbaarheid met aandacht voor leefomgevingsknelpunten en veiligheidsknelpunten centraal. Om dat te bereiken kiest het college van Gedeputeerde Staten voor een vierledige aanpak:

- mobiliteits- en leefomgevingsproblemen voorkomen door ruimtelijk economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en zoveel mogelijk te concentreren en te bundelen;
- Beter Benutten van het bestaande mobiliteitsnetwerk door reizigers en goederenvervoerders te verleiden tot bewuste keuzen voor de manier van verplaatsen, waardoor ook weer de bestaande infrastructuur beter wordt benut;
- aanpakken van de grootste infrastructurele knelpunten; door het combineren van nieuwe infrastructuur(projecten) en het verbeteren van het onderhoud van infrastructuur met het Duurzaam Veilig maken ervan;
- beprijzen (betalen voor het gebruik van een weg(vak) wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

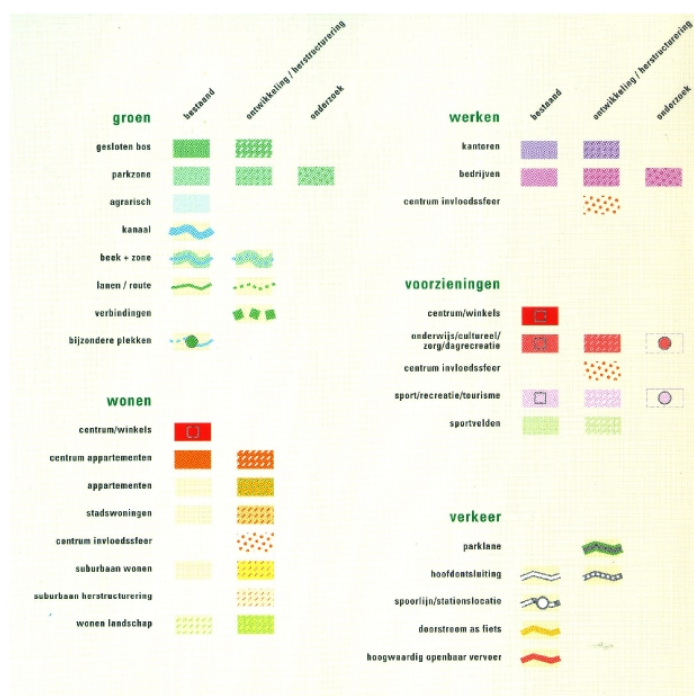
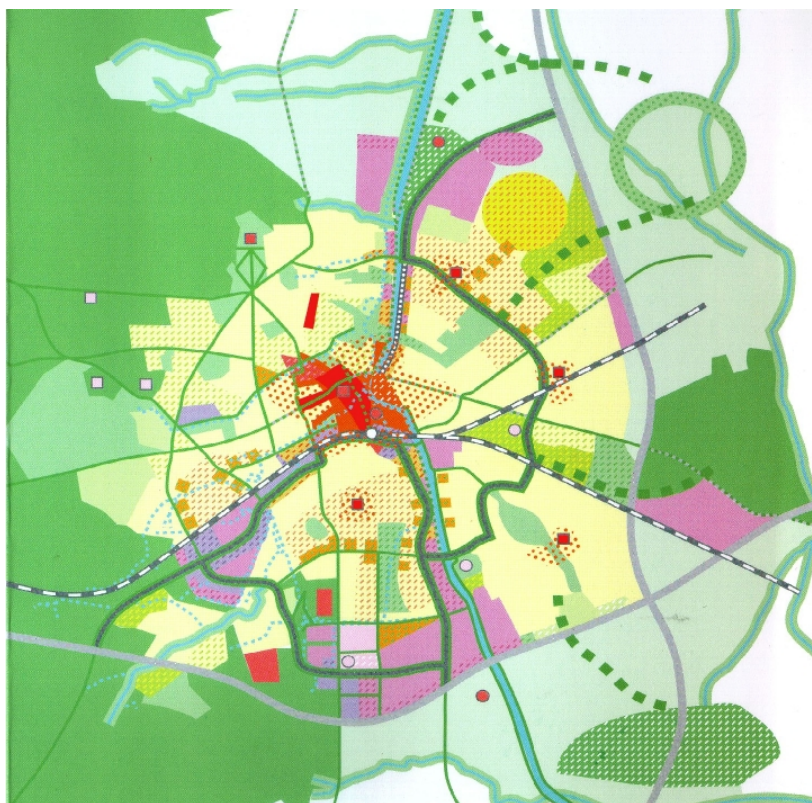
Centrale opgaven voor de regio Stedendriehoek in het PVVP-2 zijn:

- het realiseren van een optimale onderlinge bereikbaarheid binnen de Netwerkstad Stedendriehoek;
- het verbeteren van de doorstroming van het doorgaand en regionaal verkeer van en naar de A1 en de A50;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de voorzieningen in steden.

De nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg in dit plan levert een directe bijdrage aan de eerste drie opgaven. Daarnaast ontlast het andere routes, waardoor ook indirect de bereikbaarheid van voorzieningen elders in de stad Apeldoorn wordt verbeterd. Bij de ontwikkeling van de nieuwe ontsluitingsweg is tevens zorgvuldig gekeken naar de afwikkeling van andere verkeersstromen in het gebied. Het bestemmingsplan biedt tevens mogelijkheden voor aanvullende maatregelen ter beperking van ongewenst sluipverkeer en optimalisatie van de langzaam-verkeerroutes in het plangebied.

Belvoir (november 2000)

In de nota 'Belvoir, uitzicht op dynamiek; het cultuurhistorisch beleid van de provincie Gelderland 2001-2004' verstrekt de provincie Gelderland haar beleidsdoelstellingen ten aanzien van het beheer, behoud en versterking van cultuurhistorische waarden. Cultuur historische waarden zijn een bepalende factor in de kwaliteit van de leefomgeving en diens gevolge een volwaardige wegingsfactor in ruimtelijke plannen. Van de gemeenten wordt verwacht dat zij zorgvuldig omgaan met cultuurhistorische elementen.



Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020

3.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2020 (juni 2000)

Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020

De gemeente heeft in juni 2000 haar "Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020" vastgesteld. De ontwikkelingsvisie is in februari 2002 door de gemeenteraad vastgesteld als structuurplan.

De ontwikkelingsvisie 2020 geeft de hoofdlijnen aan voor een nieuw ruimtelijk kader voor Apeldoorn in 2020. Globaal heeft Apeldoorn het volgende beeld van de stad voor ogen: "Het karakter van Apeldoorn als groene stad moet leidraad zijn bij het accommoderen van de verschillende functies. Zo mag groei er niet toe leiden dat overal in Apeldoorn compact gebouwd moet worden ten koste van aanwezige groene ruimten en structuren. Het is zelfs zo dat het karakter van Apeldoorn als groene stad hersteld en versterkt moet worden. De ruimte van Apeldoorn moet zo ingericht worden dat er een balans wordt gevonden tussen intensivering in het centrum en in knopen langs de vervoersassen en verdunning op andere plekken om de verwevenheid van stad en landschap vorm te geven."

Dit beeld wordt vertaald in een aantal ambities:

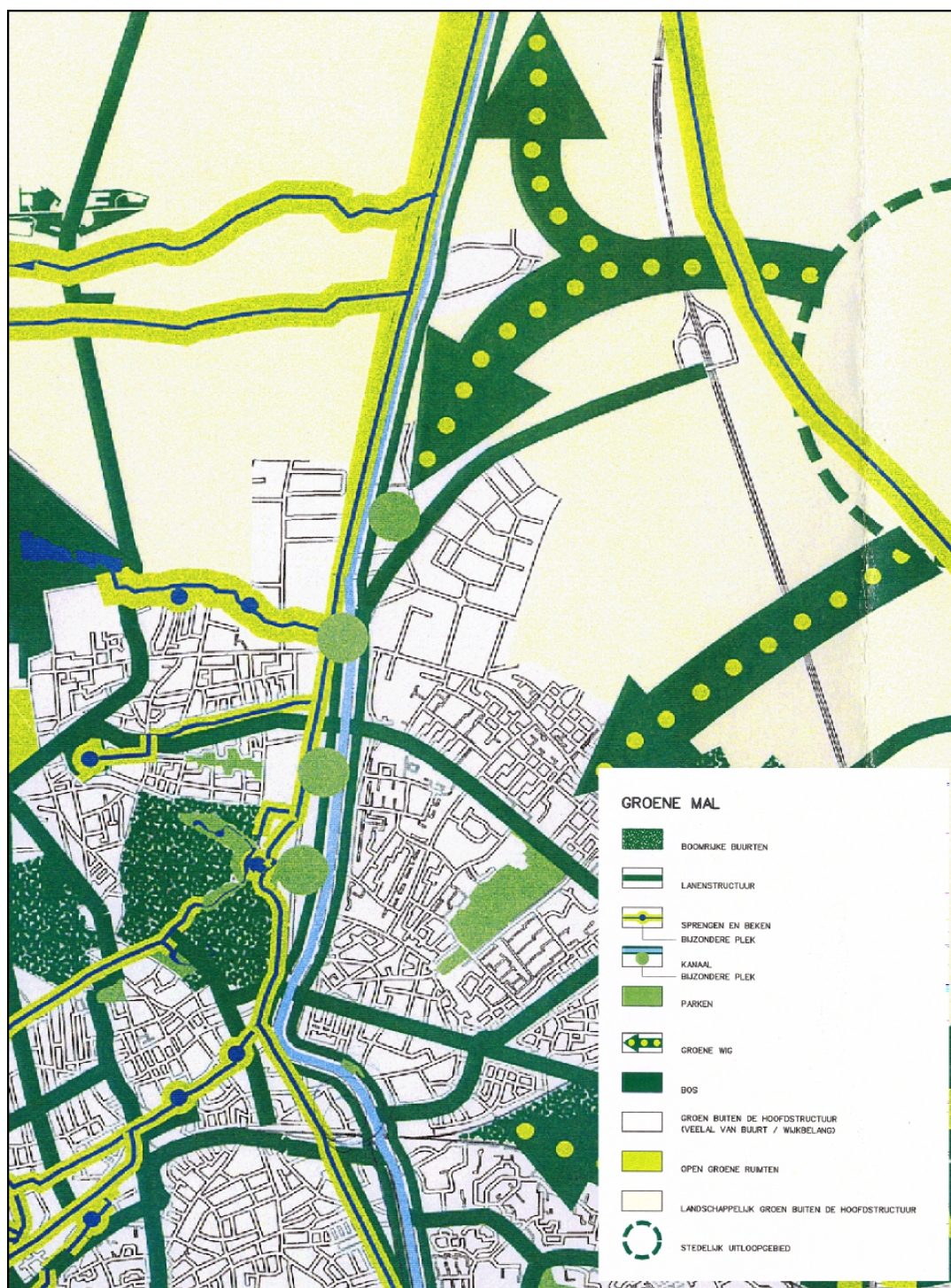
- De Groene Mal, kader voor herstel en versterking van de gemeentelijke groenstructuur;
- Apeldoorn regiocentrum, versterking van de positie als woon-, werk- en voorzieningencentrum in de Stedendriehoek;
- Differentiatie van het bestaand stedelijk gebied, een rijk geschakeerd aanbod voor een gedifferentieerde vraag;
- Zorgvuldig ruimtegebruik, enerzijds verdichten en anderzijds verdunnen in het stedelijk gebied;
- Koesteren van omgevingskwaliteit, werken aan leefbaarheid op alle schaalniveau's.

Duurzaamheid is geen aparte ambitie, maar een aspect dat als rode draad door de ambities heen loopt.

De visie heeft directe consequenties voor het plangebied in die zin dat dit bestemmingsplan rekening dient te houden met de Groene Mal als beleidskader voor het herstel, het versterken en het ontwikkelen van een gemeentelijke groenstructuur; Bij de ontwikkeling aan de Noordrand wordt uitgegaan van een evenwichtig samenspel tussen het stedelijke bebouwde deel van de stad het openhouden van het aangrenzende rurale open landschap. En met de Noordoostpoort streeft de gemeente naar de ontwikkeling van een nieuwe representatieve stadsentree; Apeldoorn presenteert zich hiermee als een dynamische woon- en werkstad.

Groene Mal

De Veluwe en IJsselvallei omzomen de stad en bieden ruimte aan flora, fauna en recreatieve doeleinden. Apeldoorn wil zich profileren als groene stad waar het goed wonen en werken is. Het benoemen en veilig stellen van deze groene wens is gebeurd middels de Groene Mal. De Groene Mal maakt onderdeel uit van het besluit vaststelling Structuurvisie 2020.



groene mal (in ontwikkeling)

De Groene Mal is het groene kader waarbinnen andere ruimtelijke functies een plaats krijgen. De Groene Mal van Apeldoorn is op 28 november 2002 vastgesteld door de gemeenteraad van Apeldoorn.

Behoud en versterking van het groene karakter van Apeldoorn staan hoog in het

vaandel. Uit onderzoek is gebleken dat met name in verstedelijkte gebieden behoefte is aan meer groen en natuur in de directe woon- en leefomgeving. In de stad is wat betreft groen een duidelijke tweedeling: aan de westkant ligt het Veluwe bos, de parkenbuurt en oude lanen en aan de oostkant het agrarisch gebied. De stad wint aan kwaliteit door verbetering van de lanenstructuur en enkele parken. Herstel van het omvangrijke en unieke beken- en sprengensysteem in de stad is ingezet.

De Groene Mal vormt het uitgangspunt voor herstel, versterking en ontwikkeling van deze gebieden en richt zich expliciet op zeven belangrijke groene structuren in Apeldoorn:

- Beken en sprengen;
- Weteringen;
- Kanaalzone;
- Lanen;
- Parken;
- Grote groengebieden;

Groene wiggan: brede groenzones vanuit de stad naar het buitengebied.

De meeste projecten uit de Groene Mal richten zich op de oostkant van de stad, daar is immers de meeste versterking nodig van bestaand groen. Aantasting van de Groene Mal betekent dat er blijvende schade toegebracht wordt aan het groen op stadsniveau.

Voor locaties binnen de Groene Mal wordt daarom het "nee, tenzij-principe" gehanteerd. Alleen wanneer een functiewijziging bijdraagt aan de versterking van de Groene Mal wordt dit in overweging genomen.

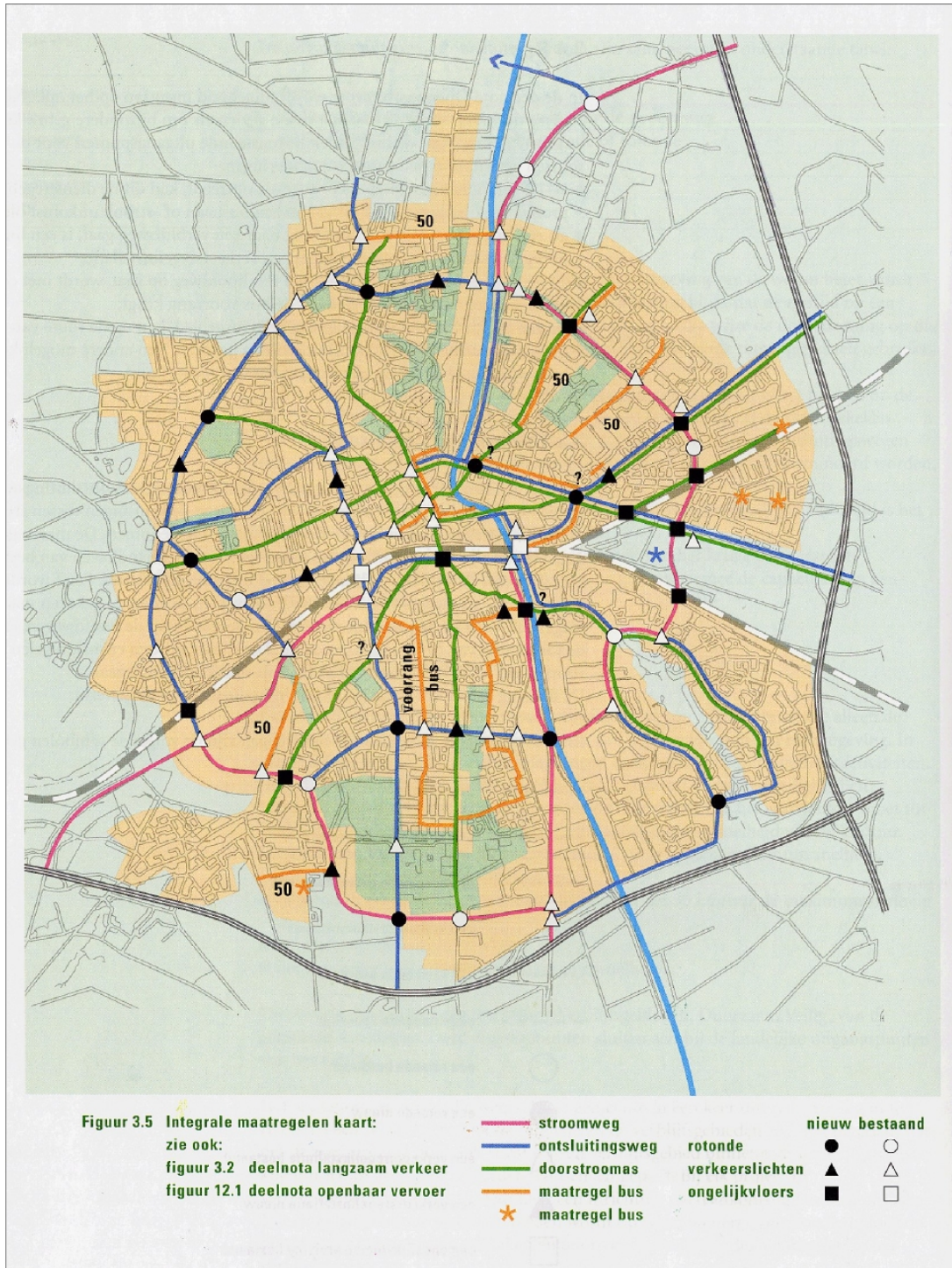
Voor het plangebied is hierbij het behoud en ontwikkeling van een aantal groenstructuren van belang, te weten:

- het herstel van de oorspronkelijke structuur van de beken en sprengen
- de realisatie van een groene verbinding (verweving) tussen het noordelijk buitengebied en de stad door middel van de aanleg van een Groene Wig;
- het versterken van de ruimtelijk structurerende en recreatieve functie van de Kanaalzone (inclusief de Grift);
- de 'bijzondere Groene Plek' waar Grift en Apeldoorns Kanaal elkaar ontmoeten;
- de laanbeplanting langs de Oost - Veluweweg.

Dit plan is voorwaardenscheppend in die zin dat niet al deze (natuur)doelen op korte termijn kunnen worden verwezenlijkt, maar de gemeente in ieder geval planologisch ruimte biedt voor o.a. ontwikkeling van de Groene Wig (natuurgebied) en herstel van de Grift.

Bekenplan Apeldoorn

Het Bekenplan Apeldoorn is opgesteld door waterschap Veluwe en gemeente Apeldoorn en bevat een gemeenschappelijke visie op beekherstel. In het Bekenplan is waterhuishoudkundige, ecologische en cultuurhistorisch betekenis van de beken vertaald in een reeks van deels uitgewerkte en deels nog nader uit te werken voorstellen voor verbetering van de o.a. de loop en inrichting van de oevers van de zowel de Grift als de Koningsbeek. Het bekenplan is daarmee als belangrijkste leidraad voor het beekherstel binnen het plangebied. De Grift is hierin aangeduid als Ecologische verbindingzone (EVZ, provincie).



Hoofdwegenstructuur Apeldoorn

Poelen en natte, drassige delen moeten in het stedelijke deel van de loop van de grift een plaats krijgen. De Koningsbeek heeft een Specifieke Ecologische Doelstelling (SED, provincie).

Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000 - 2020

In de Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000 - 2020 verwoordt de gemeente haar belangrijkste ambities voor het economisch beleid. Uitgangspunten zijn het behouden, versterken en selectief ontwikkelen van bedrijvigheid in Apeldoorn. Behoud van de huidige economische basis, verbreding van de productiestructuur (o.a. door clusterspecialisatie), verbetering van de kwaliteit van toerisme en recreatie, versterking van de wijkcentra en versteviging van de plattelandseconomie zijn speerpunten in dit beleid.

In de Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000 - 2020 is aangegeven dat uitbreiding van het aanbod bedrijventerreinen noodzakelijk is. Berekend is dat er tot 2020 een behoefte is van 160 ha. (netto uitgeefbaar). Dit is inclusief de bedrijfsverplaatsingen die nodig zijn bij de herstructurering van locaties als de Kanaal zone. Uitbreiding van Stadhoudersmolen en de ontwikkeling van de tweede fase Apeldoorn-Noord zijn gewenst om de komende jaren te kunnen voorzien in de vraag naar regulier en gemengd bedrijventerrein. De uitbreiding van Bedrijventerrein Stadhoudersmolen is één van de ontwikkelingsprojecten in de Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000 - 2020. Om te kunnen vodoen aan zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve vraag van de economische sector streeft de gemeente naar uitbreiding van bestaand en realisatie van nieuw bedrijfsterrein, waarbij wordt uitgegaan van intensivering van het ruimtegebruik.

Verkeerskaart Apeldoorn

In juli 1997 is het gemeentelijk verkeersbeleidsplan "Wat ons beweegt" vastgesteld. Als vervolg hierop is in juni 1999 de "Verkeerskaart, deelnota wegenstructuur" opgesteld. Deze deelnota is in november 2004 geactualiseerd en door de gemeenteraad vastgesteld. De verkeerskaart bevat de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. In de Nota is de verkeersstructuur in 2010 voor alle vervoerswijzen aangegeven. Hierbij wordt in grote lijnen inzicht gegeven in de samenhang tussen de verschillende pijlers van het mobiliteitsbeleid, zoals parkeerbeleid, openbaar vervoersbeleid en fietsbeleid.

De doelstelling is om ondanks de groeiende mobiliteit, de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van Apeldoorn te handhaven. Dit past binnen het streven van Apeldoorn naar een duurzame ontwikkeling. Veiligheid is daarbij belangrijker dan mobiliteit. Prioriteit krijgen die punten waar veel ongevallen gebeuren. Maatregelen kunnen variëren van complete wegconstructies tot snelheidsremmende maatregelen. In sommige gevallen wordt een oplossing gezocht in de verandering van de totale verkeerscirculatie in een gebied.

Relevante beleidsuitgangspunten met betrekking tot het plangebied zijn:

- de ontwikkeling van een ontsluitingsweg via de Oost - Veluweweg / Kanaal Noord.
- het reduceren van hinder door sluipverkeer, bijvoorbeeld in de Beemte, Wenum en Wiesel, waar verkeer dat de afslag A50 / Apeldoorn-Noord wil vermijden overlast veroorzaakt;
- het oplossen van knelpunten waar zich een relatief hoog aantal ongevallen heeft voorgedaan, zoals bij onoverzichtelijke kruisingen bij (bruggen over) Kanaal Noord;
- de ontwikkeling van een primair fietspadennet, waarvan de zuidelijk aan het plangebied grenzende Anklaarseweg onderdeel uitmaakt;
- het realiseren van "vervoer op maat" ter verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

Een aanvulling op de verkeerskaart vormt het collegebesluit van 10 januari 2001, waarin is besloten tot het realiseren van een nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein Stadhoudersmolen enerzijds en de Oost - Veluweweg en A50 (Arnhem-Zwolle) anderzijds.

Duurzaam veilig

In het kader van het landelijke project "Duurzaam Veilig" wordt in Apeldoorn het gehele wegennet gecategoriseerd op basis van duurzame, d.w.z. structureel veilige principes. Binnen Duurzaam Veilig wordt binnen Apeldoorn een indeling gemaakt in:

- **hoofdwegen**: deze wegen zijn bedoeld om gebieden zoals woonwijken, bedrijventerreinen e.d. bereikbaar te maken;
- **erftoegangswegen**: deze wegen zijn bedoeld om "erven" toegankelijk te maken.

Op de erftoegangswegen wordt de afwikkeling van het autoverkeer ondergeschikt gemaakt aan de overige functies.

Binnen het concept van duurzaam veilig wegverkeer mag in principe geen vermenging plaatsvinden van de drie onderscheiden functies. De inrichting van de verschillende categorieën moeten duidelijk van elkaar verschillen. De wegen en kruispunten dienen daarbij zodanig te worden ingericht dat de weggebruikers zich automatisch veiliger gaan gedragen. Op plaatsen waar de verschillende verkeerssoorten elkaar ontmoeten dient de snelheid met behulp van een verkeersdrempel, rotonde of verkeerslichten, te worden teruggebracht.

Duurzaam bouwen

In 1997 is de nota 'Apeldoorn ontwikkelt zich duurzaam, aanpasbaar en flexibel' (DAF-nota) vastgesteld. In deze nota wordt vertaald wat het ambitieniveau van Apeldoorn is ten aanzien van diverse duurzame ontwikkelingen. De gemeente voert een sturend beleid ten aanzien van duurzaam bouwen, dat ook zal worden toegepast bij de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein. Rond een aantal milieuthema's kunnen maatregelen worden genomen, zoals energie, water, bodem, natuur en landschap, verkeer en vervoer, afvalpreventie, bouwmaterialen, binnenmilieu en bewoners (zie ook paragraaf 5.4).

De DAF-nota wordt momenteel geactualiseerd. De ambities blijven gelijk, maar er zal gebruik worden gemaakt van meer praktische instrumenten. Voor de utiliteitsbouw zijn de eisen nu als volgt geformuleerd:

- verlaging ten opzichte van de standaard EnergiePrestatieCoëfficiënt (EPC) conform het bouwbesluit met tenminste 20%;
- uit het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw - Nieuwbouw uitvoeren van:
 - alle vaste en kostenneutrale maatregelen;
 - 30% van de variabele (niet-kostenneutrale) energiemaatregelen;
 - 30% van de variabele (niet-kostenneutrale) overige maatregelen;
- indien hout wordt toegepast, pas dan uitsluitend duurzaam geproduceerd hout toe voorzien van FSC certificaat;
- koppel de hemelwaterafvoer af van het rioleringsstelsel;
- pas geen zink of koper toe voor gevelbekleding, dakbedekking, dakgoten en hemelwaterafvoer;
- voldoe aan de eisen die voor uw bedrijf gelden voor een bouwvergunning en milieuvergunning.

Beschermende maatregelen Bijzondere bomen

De gemeente Apeldoorn heeft alle bijzondere bomen (zowel gemeentelijke als particulier) geïnventariseerd. De door de gemeente Apeldoorn aangewezen "bijzondere bomen", ofwel waardevolle bomen in het plangebied zullen worden aangeduid op de plankaart.

In de Algemene Plaatselijke Verordening is kort samengevat het volgende bepaald:

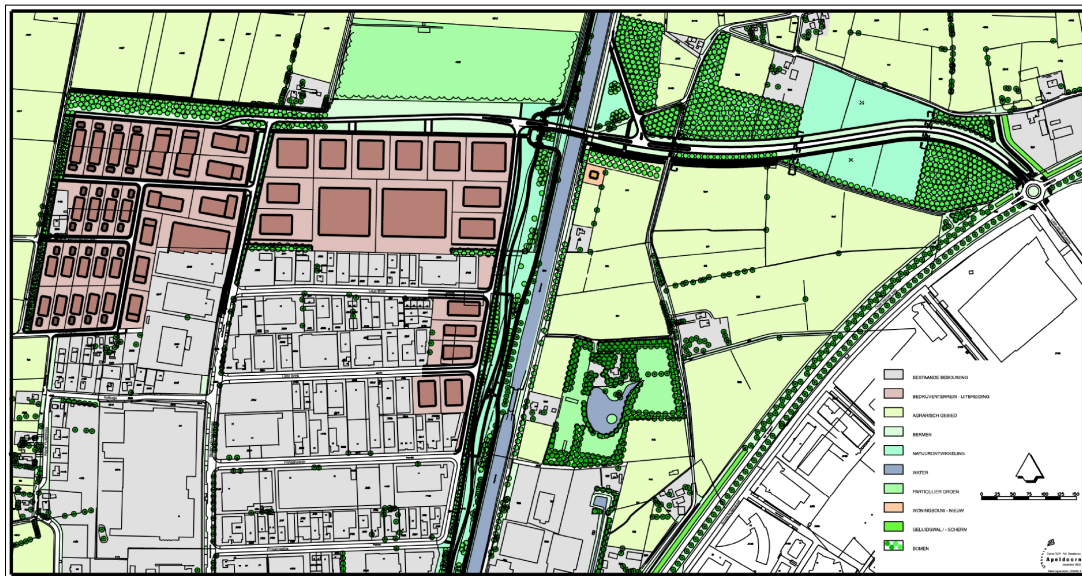
- Het is verboden zonder vergunning houtopstand te vellen;
- B&W kunnen de kapvergunning weigeren dan wel onder voorschriften verlenen in het belang van onder meer cultuurhistorische waarden en waarden van stads- en dorpschoon,
- B&W kunnen een herplantingsplicht opleggen, en
- Geen vergunning tot velling van bijzondere bomen wordt afgegeven, tenzij sprake is van een ernstige bedreiging van de openbare veiligheid, noodtoestand of andere uitzonderlijke situatie.

Dit biedt reeds een aanzienlijke bescherming van de bestaande bijzondere bomen. Aanvullend op de Algemene Plaatselijke Verordening wordt in de voorschriften een bepaling omtrent het bebouwen van de grond opgenomen. Waar de aanduiding "bijzondere boom" op de plankaart voorkomt, dient de afstand van bebouwing tot het hart van deze boom ten minste 10 meter te bedragen, met vrijstelling kan deze afstand verkleind worden tot 5 meter. Verder wordt een aantal werken en werkzaamheden (aanleggen verhardingen, aanbrengen ondergrondse leidingen, beschadiging van bomen)

binnen een afstand van 5 meter van bijzondere bomen aanlegvergunningplichtig gemaakt.

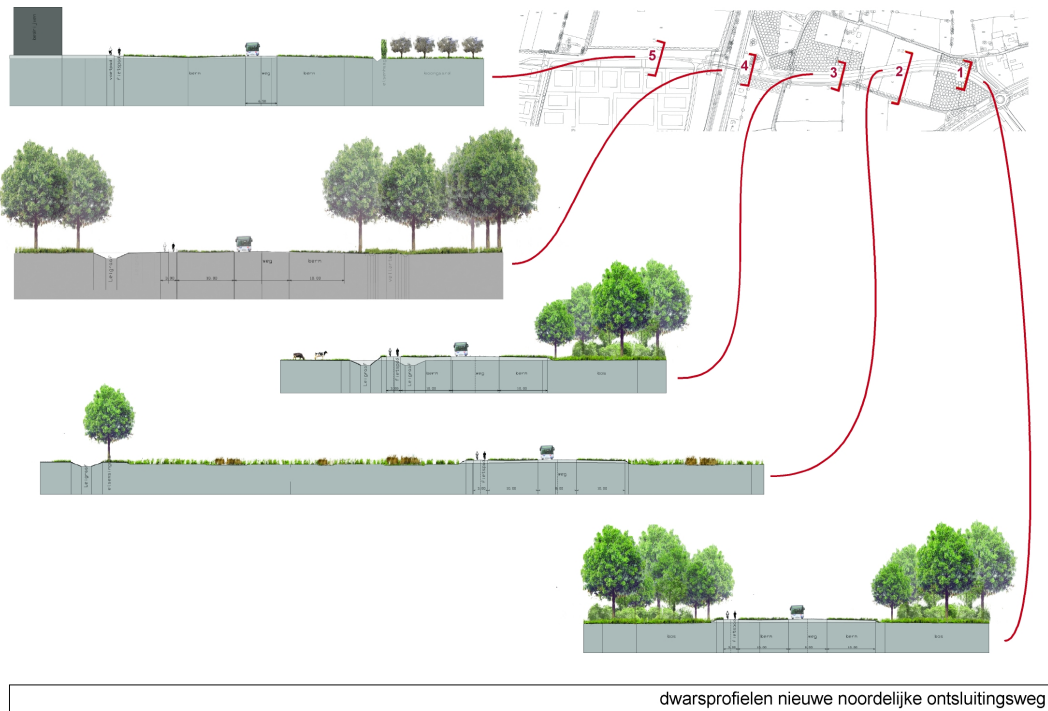
Revitaliseringsplan Stadhoudersmolen (februari 1996)

Dit revitaliseringsplan werd destijds opgesteld om aan te geven hoe veroudering en verpaupering van het bedrijventerrein kan worden voorkomen. Het revitaliseringsplan formuleerde de oorspronkelijke uitgangspunten voor de ruimtelijke herinrichting van o.a. de westzijde van het Apeldoorns Kanaal, de verbetering van de openbare ruimte / particulier terrein, de ontsluiting van het terrein en het laden en lossen op het bedrijventerrein. Naast de formulering van uitgangspunten voor revitalisering van het bestaande bedrijventerrein werden ook mogelijkheden onderzocht voor de aanleg van een tweede ontsluitingsweg van het bedrijventerrein naar de Oost - Veluweweg. Deze ontsluiting zou in de tweede fase, waar dit bestemmingsplan onderdeel van uit maakt, worden uitgevoerd.



ontwikkelingsschets uitbreiding Stadhoudersmolen en nieuwe ontsluitingsweg

Noordoostpoort



4 ONTWIKKELINGSVISIE

In de inleiding werd al vermeld dat verschillende processen zich voordoen binnen het plangebied. Er is sprake van de te ontwikkelen Groene Wig, ontwikkeling van de Kanaal- en Griftzone, herstructurering van bestaand bedrijventerrein, aanleg van nieuw uitgeefbaar bedrijventerrein in het buitengebied en de realisering van een nieuwe ontsluiting van bedrijventerrein Stadhoudersmolen. De visie op de ontwikkelingen wordt in het hiernavolgende beschreven.

4.1 De Groene Mal

Zoals vermeld in hoofdstuk 3 is de Groene Mal het beleidskader ter versterking van groenstructuur van de gemeente Apeldoorn. Daarnaast heeft de ontwikkelingsvisie voor het plangebied een relatie met beleid van hogere overheden. De Groene Mal is voor het gebied uitgewerkt in een visie op de Groene Wig (Wig Wolvenbos), de Kanaal- en de Griftzone en de beken en sprengen. De ontwikkeling van de Groene Mal sluit aan op de provinciale nota's Belvoir (herstel en bescherming van de het cultuurhistorisch waardevolle systeem van sprengen en beken langs de oostelijke Veluwerand en het behoud van het Apeldoorns Kanaal) en op het Waterhuishoudingsplan Gelderland (natuurontwikkeling, herstel en bescherming van belangrijke beekstructuren en bijbehorende groenstroken, ontwikkeling van 'natte landnatuur').

De Groene Wig

In de Groene Mal (zie afbeelding Groene Mal, blz. 26) en de Groene Koers is aangegeven dat de groene wig, Wolvenbos, een natuurlijke buffer zal zijn tussen het bedrijventerrein en de Beemte. De Groene Wig zal aansluiting geven op het Weteringse broek. De kracht van de groene peiler ligt in de combinatie van bos, water en natte landnatuur. De wig geeft de noordelijk entree van de stad een groen uiterlijk. De wig beslaat ongeveer 50 ha groene ruimte, met een natuurlijk karakter. De realisatiestrategie is er op gericht om kansen te benutten die zich voordoen met een blijvend groene invulling.

De Groene Wig maakt onderdeel uit van de stedelijke en regionale groenstructuur. De noordzijde van Apeldoorn kent relatief weinig vervlechting tussen stad en platteland. Apeldoorn wordt echter aan de oostzijde op vier plaatsen tot diep in de stad vanuit het landschap gepenetreerd door groene zones; zgn. Groene Wiggen. Het gaat hier met name om de zone die een verbinding vormen tussen de oostelijke stadshelpt en het oostelijk buitengebied. Deze 'groene wiggen' geven het gevoel dat het buitengebied dichtbij is en nodigen de bewoners, via langzaamverkeersroutes uit tot recreatie in de directe omgeving. In omgekeerde richting ontstaat een trek van de 'natuurlijke' bewoners van het buitengebied. Vogels, insecten en kleine zoogdieren worden aangemoedigd om langs de groene wiggen de stad in te trekken.

In de Groene Wig wordt voor de toekomst uitgegaan van een inrichting, waarbij de landschappelijke ondergrond als basis wordt gebruikt. Voorstel is om op de hoge droge ruggen verder met beplanting te verdichten met beplanting. Hier heeft al vanuit een lang verleden bewoning plaats gevonden en hier liggen ook de oude wegen. De lage natte delen zijn lange tijd open gebleven. De laatste eeuw zijn hier een aantal uitzonderingen op gepleegd. Uitgangspunt is deze lage delen zoveel mogelijk open te houden of verder open te maken. Langs het Apeldoorns Kanaal wordt een doorlopend bomenverband voorgesteld.

Vanuit deze landschapsvisie wordt gezocht naar sterke economische groene functies op basis waarvan natuur ontwikkeld kan worden en die recreatief interessant zijn. Ook in de uitwerkingsstudie Groene wiggen wordt hier nader op ingegaan en wordt de opgave geformuleerd.

De Groene Wig Wolvenbos vormt de noordelijke ontsluitingspoort van de stad. Apeldoorn geeft hier zijn visitekaartje als groene woonstad af. Tevens verbindt de

groenzone het toekomstige uitloopgebied met de stad en het westelijke bosgebied. Juist de variatie van open en gesloten, bossen, akkers en weiden, hier en daar passende verspreid liggende bebouwing maakt de Groene Wig Wolvenbos aantrekkelijk voor mens en natuur. De wig sluit zoveel mogelijk aan op bestaande groene structuren. De wig is naar het buitengebied toe ruimer geprofileerd, zodat er een geleidelijk overgang van de dichte stad naar het open buitengebied ontstaat. Een definitief inrichtingsplan voor de Wolvenboswig is nog niet gereed. Een onderdeel van het inrichtingsplan zou een waterpark kunnen zijn waarin o.a. gezuiverd effluent van de RWZI op een natuurlijke manier nagezuiverd wordt, zonder overlast voor de omgeving. Combinaties van functies als natuurontwikkeling, recreatie en waterbuffering, vergroten de kans te komen tot herinrichting van de Wolvenboswig. Naast het gedeelte dat nu in het bestemmingsplan is opgenomen zal ook het ten noorden daarvan gelegen gebied onderdeel kunnen gaan uitmaken van de herin te richten wig. Met de keuzes die zijn gemaakt bij de inpassing van de weg wordt ingespeeld op de verbinding van deze beide lager gelegen delen ten noorden en ten zuiden van de nieuwe ontsluitingsroute.

De totale oppervlakte van het natuurgebied Groene Wig is circa 60 ha. Het voornemen is om in de toekomst een aanzienlijk deel van de oppervlakte te transformeren tot natte natuur (waterpark) en droge natuur (o.a. bosareaal). De totale omvang van het natuurgebied dat hier op de langere termijn kan worden gerealiseerd reikt verder dan de grenzen van dit bestemmingsplan.

Apeldoorns Kanaal

Het kanaal is het meest opvallende structurerende lijnelement dat stad en landschap verbindt. Het kanaal deelt het plangebied als het ware in tweeën. Sinds het wegvallen van de economische betekenis is het lange tijd meer als obstakel ervaren dan als iets om trots op te zijn. Dit inzicht is inmiddels gewijzigd: het kanaal kan als landschappelijk en cultuurhistorisch element bijdragen aan de identiteit van Apeldoorn en biedt daarnaast recreatieve mogelijkheden. Ook als natuurlijke corridor heeft het kanaal betekenis. Met name aan de noordkant van de stad op de plek waar Grift en kanaal parallel stromen ontstaat een 'waterentree'. Het ruimtelijk effect en de landschappelijke kwaliteit van het kanaal kunnen worden versterkt door aan weerszijden ruimte toe te voegen aan het kanaal in de vorm van een groene zone met bomen, zoals deze aan de zuidkant van de stad al herkenbaar is. De kanaalzone kan een centrale schakelfunctie vervullen als aansluitingen worden gemaakt met groene zones en recreatieve routes aan de oost en westkant.

Belangrijk is dat het kanaal als een zelfstandig element herkenbaar blijft en het industrieterrein zich openbaart naar het kanaal. Door er recreatieve routes aan te koppelen krijgt het kanaal echt betekenis voor de stadsbewoners. Voorwaarde is dat het profiel ruimte biedt voor boombeplanting: bovengronds en ondergronds (wortels).

Naast de 'groene' functie vervult het kanaal ook een 'blauwe' functie. Er wordt nog onderzocht of in de toekomst de recreatieve functie van het kanaal kan worden vergroot door verbetering van de bevaarbaarheid. De richtlijn voor de bevaarbaarheid is een minimumhoogte voor ieder doorgang bij brug of sluiscomplex van 3.00m. Het peilbesluit van het Waterschap Veluwe geeft voor beide panden in het Apeldoorns Kanaal de volgende peilniveau's: bovenpeil (zuidelijk kanaalpand) is 10.80m + NAP; benedenpeil (noordelijk kanaalpand) is 8.27m + NAP.

Beken en Sprengen

In Apeldoorn is een groot deel van het sprengen- en bekensysteem verdwenen. Er zijn echter ook nog functionerende delen van de oude sprengensysteem, zoals de Grift en de Koningsbeek terug te vinden in het plangebied. De beken en de sprengen in Apeldoorn hebben met hun industrieel verleden een belangrijke cultuurhistorische waarde. Ze zijn tevens onderdeel van de stedelijke ecologische structuur en ze vervullen een recreatieve rol als onderdeel van de groenvoorziening. De gemeente Apeldoorn heeft zich daarom ten doel gesteld het sprengen en bekensysteem in de stad te behouden en te herstellen (Groene Mal). Dit betekent bijvoorbeeld dat de gemeente de sprengen die nu ondergronds lopen, in de toekomst weer bovengronds wil laten stromen.

Koningsbeek

Naast het eerder benoemde Apeldoorns Kanaal en de Grift vervult ook de Koningsbeek een belangrijke rol in de gemeentelijke visie op het beheer en de (her)inrichting van de beken en sprengen. Dit betekent dat de gemeente op langere termijn zal trachten om de Koningsbeek ook in het zuidwestelijk deel van het plangebied, te herstellen. De loop van de Koningsbeek is redelijk recent aangepast. Eenzijdig is voor een aanzienlijk deel van de beek de oever over een breedte van 15 meter afgegraven, waardoor extra ruimte voor de beek en voor meer natuurlijke oevers langs deze beek is ontstaan. Een deel van de voor de beekverbetering benodigde gronden is in particulier eigendom bij onder andere het waterschap, die deze gronden nodig heeft ten behoeve van de bedrijfsvoering ter plaatse van de rioolwaterzuivering (RWZI). Het waterschap is voor de ontsluiting van het RWZI-terrein afhankelijk van de toegang tot de Stadhoudersmolenweg. De huidige bedrijfsvoering van de RWZI, de situering van de bijbehorende noodzakelijke bouwwerken en installaties en ligging van de ontsluitingsroute van het RWZI-terrein, beperken de mogelijkheden tot herprofilering van de Koningsbeek ten zuiden van dit terrein. In dit bestemmingsplan is daarom een zekere flexibiliteit ingebouwd ten behoeve van de verplaatsing van deze ontsluiting van de RWZI en aanpassing en verbetering van het stroomprofiel van de Koningsbeek.

De Grift

Ten westen van het kanaal ligt parallel aan het kanaal de Griftzone. De Griftzone, die zich in noordelijke richting uitstrekt langs het Apeldoorns Kanaal, vervult een belangrijke rol als habitat voor uiteenlopende planten- en diersoorten. Als ecologische drager is de Griftzone nauw verweven met het Apeldoorns Kanaal. In de toekomst krijgt de Grift meer ruimte en zal het beeld bestaan uit een zone met een meanderend verloop en opgaande vegetatie. De potentiële ecologische waarde van de Grift wordt daardoor aanzienlijk versterkt. In het bekenplan is deze ambitie nader uitgewerkt voor de Grift geldt een meervoudige doelstelling, gericht op gebruik, cultuur en natuur. De beekstrook van de Grift (de beek zelf en de oevers) heeft waar mogelijk een maat van 15 meter. De totale beekzone wordt gezien als een parkachtige zone met een breedte van maximaal 40 tot 50 meter.

Locatie betonmortelcentrale Anklaarseweg

Op de huidige locatie van de betonmortelcentrale (Bos Beton) aan de Anklaarseweg, die in de Groene Mal reeds is aangewezen als bijzondere plaats vanwege de ontmoeting van diverse belangrijke watergangen, wordt gezocht naar mogelijkheden om de plek een nieuwe functie te geven. De ontwikkeling van het gebied wordt beïnvloed door enerzijds het belang van het herstel van de Griftzone op deze belangrijke ontmoetingsplek van Apeldoorns Kanaal, Grift en Koningsbeek en anderzijds de noodzaak tot het vinden van financiële dragers voor zowel de bedrijfsverplaatsing als de natuurontwikkeling in dit gebied. De toekomstige invulling van deze hoek van het plangebied hangt samen met de gewenste verplaatsing van de betonmortelcentrale naar een nieuwe locatie op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen. Vooralsnog kan de reeds aanwezige betonmortelcentrale zijn activiteiten voortzetten. Middels flexibiliteitsbepalingen wordt ruimte geboden voor de in het Streefbeeld verwoorde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

Streefbeeld

De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied wordt bepaald door enerzijds het belang van het herstel van de Griftzone op deze in de beken en sprengen visie belangrijke plek waar kanaal, Koningsbeek en Grift vlak bij elkaar liggen, en anderzijds de vastgoedontwikkeling welke nodig zal zijn om een verplaatsing van Bos Beton financieel mogelijk te maken. Bij de herontwikkeling dient rekening te worden gehouden met mogelijke uitbreiding van het aangrenzende Rioolwaterzuivering (RWZI). Deze kleinschalige uitbreiding van de RWZI biedt de ruimte/mogelijkheid voor een 4^e traps zuivering, waarbij de Grift langs een nieuw en enigszins verplaatst tracé wordt geleid.

Flexibiliteitsbepalingen

In het plan zal enige flexibiliteit worden opgenomen ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied. Het streefbeeld is het verleggen en verbreden van de beek- en griftzone, waarbij ter plaatse van de huidige betonmortelcentrale sprake blijft van bedrijfsmatig gebruik. Deze toekomstige ontwikkelingen worden wat betreft de gewenste loop van de grift planologisch veiliggesteld middels een wijzigingsbevoegdheid.

4.2 Bedrijventerrein Stadhoudersmolen

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen heeft relaties met het beleid van rijk en provincie. Dat beleid wordt vertaald in visie op ruimtebehoefte, revitalisering van het bestaande bedrijventerrein, de noordelijke uitbreiding, de oostelijke herstructurering, representatieve bebouwing en de zonering van de bedrijvigheid. De Regionale Bedrijventerreinplanning (Streekplan Gelderland 1996, uitwerking 1997) voorzorg destijds voor de periode 1995-2015 in ontwikkeling van 374 ha. netto regionaal bedrijventerrein in Apeldoorn. Een deel van deze provinciale taakstelling wordt door de gemeente Apeldoorn gerealiseerd door uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

Ruimtebehoefte

In de SEBA 2000-2020 (= Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn) zijn de uitgangspunten en ambities voor het economisch beleid geformuleerd.

Apeldoorn wil zich in economische zin evenwichtig en in de breedte ontwikkelen om zo te beschikken over een sterke economische basis en voldoende werkgelegenheid. Naast geschikte kantoorlocaties en een aantrekkelijke binnenstad met aansprekende winkels en voorzieningen betekent dit dat er een voldoende en gedifferentieerd aanbod moet zijn aan bedrijventerreinen. Voor een evenwichtige werkgelegenheidsontwikkeling is het noodzakelijk dat het bedrijventerrein areaal toeneemt.

Tabel 4.1

**Ruimtebehoefte naar milieucategorie voor de stad Apeldoorn
(voor de periode 2000 - 2020)**

segment	milieucategorie	Netto behoefte
Mengbaar	1 + 2	15 ha.
Regulier	1 t/m 4	45 ha.
Representatief	1 t/m 4	40 ha.
Grootschalig	3,4,5	10 ha.
Overig (kanaalzone e.d.)	-	50 ha.
totaal		160 ha.

Bron: Strategische Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000 - 2020, Apeldoorn, januari 2001

Uit ramingen blijkt dat er een behoefte in Apeldoorn is van 160 ha. over de periode 2000-2020 (zie tabel 4.1.). Apeldoorn beschikt momenteel over 575 ha. bedrijventerrein. Bedrijvenpark Apeldoorn-Noord (eerste fase, 50 ha.) en de Ecofactorij (80 ha.) zijn daarbij inbegrepen. Om te kunnen voorzien in deze behoefte is uitbreiding van bedrijventerreinen noodzakelijk. Het nieuwe bedrijventerrein Apeldoorn-Noord (51 ha., 1^e fase) is in tijdsbestek van 5 jaar volledig uitgegeven. In 2003 vond de laatste uitgifte plaats. Na de 1^e fase Apeldoorn-Noord beschikt Apeldoorn niet meer over regulier bedrijventerrein voor bedrijfssectoren als (groot)handel, bouw, industrie, autobranche, transport/distributie etc. Alleen op bedrijventerrein Ecofactorij is nog uitgeefbare grond, maar deze is bestemd voor grootschalige bedrijvigheid (met kavels > 1,5 ha.). De uitbreiding van Stadhoudersmolen (15 ha.) en de 2^e fase van Apeldoorn-Noord (45 ha.) zullen de komende jaren moeten voorzien in de vraag naar bedrijventerreinen. Voor de langere termijn is in de nota "Ruimtelijke Perspectieven Stedendriehoek 2030" de koers uitgezet voor nieuwe regionale bedrijventerreinen.

Op het huidige bedrijventerrein Stadhoudersmolen is geen uitgeefbare grond aanwezig. Door herstructurering en uitbreiding kan op bedrijventerrein Stadhoudersmolen netto 15,6 ha. nieuw bedrijventerrein worden uitgegeven. De bruto-omvang van de beoogde uitbreiding bedraagt circa 22 ha. De omvang van de herstructurering van reeds bestaand bedrijventerrein bedraagt circa 0,9 ha. De uitbreiding van Stadhoudersmolen richt zich net als het bestaande terrein op reguliere bedrijvigheid in met name milieucategorie 1 t/m 3. Naast middelgrote kavels (3.000 - 5.000 m²) komen er aan de westzijde kleinere kavels met de mogelijkheid van een dienstwoning. Het bedrijventerrein is primair bestemd voor bedrijven uit Apeldoorn die uitbreiden of verhuizen. Ook lokale bedrijven die worden verplaatst ten gevolge van de stedelijke herstructurering en vanwege ontwikkelingsprojecten zoals bijvoorbeeld het project Kanaalzone en passende bedrijven uit de regio komen voor vestiging in aanmerking.

Revitalisering bestaand bedrijventerrein

Er is gekozen voor het opwaarderen van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen. Door de bedrijfsverplaatsing (bij uitbreiding van het bedrijventerrein aan de noordzijde) wordt de mogelijkheid geboden om het introverte karakter van het bedrijventerrein te wijzigen en het bedrijventerrein een nieuw gezicht te geven met op de weg gerichte voorkanten. De diversiteit naar bedrijfstypen binnen milieucategorieën 1 t/m 3 van het huidige bedrijventerrein wordt bij revitalisering en uitbreiding voortgezet.

De noordelijke uitbreiding

Zoals gemeld wordt in de nabije toekomst een verdere uitbreiding van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen in noordelijke richting voorzien. Deze ontwikkeling dient gepaard te gaan met een verbeterde ontsluiting. Daartoe is een nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg tussen het bedrijventerrein en de Oost - Veluweweg voorzien. Zowel in het vorige Provinciaal Streekplan (Gelderland, 1995), het huidige Streekplan gelderland 2005 als in het gemeentelijke Strategische Economische Beleidsvisie 2000 -2020 (Apeldoorn, 2000) is deze ontwikkelingsrichting reeds benoemd als onderdeel van de herstructurering en uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen in Apeldoorn en verbetering van de bereikbaarheid van Apeldoorn en de werkgebieden in het stedelijk gebied. Het nieuwe bedrijventerrein is te vergelijken zijn met de het bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen: een lokaal bedrijventerrein met gemengde bedrijven in de milieucategorie 1 t/m 3.

Streefbeeld

Met de uitbreiding wordt aangesloten op Stadhoudersmolen, zodat in het gebied een eenheid vormt met het bestaande bedrijventerrein. Zwaardere bedrijvigheid komt slechts in beperkte mate voor, in de vorm van een betonmortelcentrale, een rioolwaterzuivering, een slibdepot twee groothandels in respectievelijk verfartikelen en in voedingsmiddelen, een chemisch productiebedrijf (verfproducten) en een technisch installatiebedrijf. De uitgangspunten welke ten grondslag liggen aan het verkavelingsplan zijn als volgt:

1. Ten oosten van de Stadhoudersmolenweg zijn de kavels grootschalig en is een combinatie met wonen uitgesloten.
2. Ten westen van de Stadhoudersmolenweg wordt de schaalgrootte kleiner en zijn bedrijfswoningen in beperkte mate toegestaan. Op deze manier wordt een overgang van bedrijvigheid naar het open landschap tot stand gebracht.
3. De westrand van het terrein wordt landschappelijk ingepast. Door het toestaan van woningen en het verkleinen van de grootte van de kavels richting het buitengebied wordt de harde rand tussen het bedrijventerrein en het landschap verzacht.
4. De noordkant en de oostkant (kanaal) vormen de representatieve buitenrand van het terrein. Hier is een strook van ca. 150m beschikbaar voor uitbreiding van het bedrijventerrein. Deze strook dient om een nieuwe zichtbare stadsrand met bedrijven te maken, die met de representatieve voorkant op de ontsluitingsweg georiënteerd zullen zijn.
5. Binnen deze naar buiten gerichte rand is ruimte voor een of twee grote kavels (maximaal ca. 2 ha). Hier is ook in de mogelijke vestiging van een nieuwe betonmortelcentrale (Bos Beton) voorzien.

Bij de verkavelingopzet is rekening gehouden met de belangen van bestaande bedrijven welke op het nieuwe terrein willen uitbreiden. Om een verantwoorde landschappelijke inpassing te waarborgen liggen de bedrijfskavels op afstand van de nieuwe ontsluitingsweg. Deze 'brede berm' maakt deel uit van een afschermdende parkstructuur in de stadsrand. De uitbreiding van Stadhoudersmolen wordt aan de westzijde en de noordzijde afgesloten met een brede houtwal.

De oostelijke herstructurering

De herstructurering van het oostelijk deel van bedrijventerrein Stadhoudersmolen sluit aan bij het streven om te komen tot een representatieve stadsentree: de Noordoostpoort. Bij de ontwikkeling van deze representatieve stadsentree profileert Apeldoorn zich, ook aan de noordkant, als een dynamische woon- en werkstad. Het huidige bedrijventerrein Stadhoudersmolen gaat in dit beeld volledig verloren achter het groen en is bovendien met een rommelige achterkant gericht op de Kanaal- en Griftzone (opslag van oude auto's, e.d.). De bedoeling is om deze achterkantsituaties te saneren, waardoor ook Stadhoudersmolen een meer representatieve bijdrage kan leveren aan het beeld van de stadsrand.

Representatieve bebouwing

Het betreffende gebied is een potentieel aantrekkelijke zichtlocatie langs de Kanaalzone. Na herstructurering aan de oostrand wordt gestreefd naar de ontwikkeling van representatieve bedrijvigheid langs de Stadhoudersmolenweg, de nieuwe ontsluitingsweg en in de kanaalzone. Er worden eisen gesteld aan de representativiteit van de nieuwe bedrijfsbebouwing:

- de naar de voorzijde gekeerde gevels mogen geen gesloten gevels hebben;
- volledig blinde gevels dienen in principe te worden gemedend;
- representatieve functies, zoals ontvangstruimte, toonzalen en kantoor- en kantinegedeelten, dienen zoveel mogelijk aan de voorzijde en aan de kanaalzijde te worden gesitueerd;
- geen voorzieningen ten behoeve van de aan- en afvoer van goederen aan de voorzijde;
- door inrichting en beplanting dient het tussengebied tussen de bedrijven een relatief groen karakter te hebben.

Deze eisen zijn onderdeel van de uitgiftevoorwaarden van de kavels en worden tijdens de aankooponderhandelingen gecommuniceerd met de kandidaat-kopers.

Ter versterking van de entreefunctie van de Oost - Veluweweg wordt aan de zuidoostzijde van het plangebied (ter plaatse van de huidige betonmortelcentrale) ruimte gecreëerd voor de vestiging van bijzondere bedrijvigheid. Bedrijven die zich hier vestigen dienen qua uitstraling in gebruik en bebouwing de grens tussen landelijk en stedelijk gebied te markeren. Het gaat om hoogwaardig, milieuvriendelijk en representatief bedrijfsmatig gebruik van de ruimte.

Landschappelijke inpassing nieuw bedrijventerrein

De uitbreiding van het industrieterrein vindt plaats in harmonie met de toekomstige verplaatsing van de Grift en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Daarnaast is nadrukkelijke rekening gehouden met de ruimtelijke kwaliteit van het omringende landschap. Bij uitbreiding van het bedrijventerrein aan de noord- en westzijde ontstaat een langgerekte open ruimte tussen het bedrijventerrein en de koninklijke boomgaard a/d Wenumseveldweg. Deze ruimte zal worden beplant met inheemse beplanting (berken, hulst) zodat een landschappelijke overgang wordt gevormd richting Wenum. De boombeplanting aan de Stadhoudersmolenweg wordt verder naar het noorden voortgezet (zie afbeelding ontwikkelingsschets).

Aan de westzijde van het (nieuwe) bedrijventerrein wordt een beplantingsstructuur voorgesteld in de vorm van een houtwal. De beplantingskeuze zal in een later stadium worden bepaald maar is inheems en sluit aan op de beplanting in de omgeving.

Zonering Bedrijvigheid

Met de uitbreiding dient te worden aangesloten op het bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen. Het huidige bedrijventerrein heeft zeer divers karakter, met overwegend bedrijvigheid in de milieucategorieën 1, 2 en 3. Ook na herstructurering van het bestaande bedrijventerrein en bij uitbreiding wordt beoogd uitsluitend bedrijvigheid in de milieucategorieën 1, 2 en 3 toe te staan. Voor de reeds aanwezige bedrijven in een zwaardere milieucategorie (betonmortelcentrale, rioolwaterzuivering, slibdepot, twee groothandels in respectievelijk verfartikelen en in voedingsmiddelen, chemisch productiebedrijf in verfproducten en een technisch installatiebedrijf) wordt een uitzondering gemaakt. De Rioolwaterzuivering en het aangrenzende slibverwerkingsbedrijf (Vartech) blijven gesitueerd op haar huidige locatie. De betonmortelcentrale (Bos Beton) heeft de intentie om het huidige bedrijf te verplaatsen. De noordelijke uitbreiding van het bedrijventerrein biedt ruimte voor een nieuwe vestiging van deze betonmortelcentrale, mits deze naar aard en invloed op de omgeving overeenkomstig een bedrijf in de milieucategorie 3 kan worden ingepast.

Bedrijfswoningen

Bedrijfswoningen zijn al op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen aanwezig. Enerzijds zijn er argumenten om op de nieuwe gedeelten bedrijfswoningen toe te staan:

- *bedrijfsmatige noodzakelijkheid*; indien de directe en continue aanwezigheid van een van de werknemers vanwege de bedrijfsvoering noodzakelijk is;
- *voorwaarden voor bedrijfsverplaatsing*; wanneer een bestaand bedrijf binnen de bebouwde kom dient te worden verplaatst, kan de mogelijkheid van een bedrijfswoning bij het bedrijf een belangrijke voorwaarde zijn om te verplaatsing te bewerkstelligen;
- *sociale veiligheid*; sociale controle en informeel toezicht op een bedrijventerrein dragen bij aan de vergroting van de sociale veiligheid buiten de normale werktijden;
- *functiemenging*; de behoefte aan scheiding tussen wonen en werken wordt door veranderende maatschappelijke inzichten kleiner.

Anderzijds leidt de aanwezigheid van een bedrijfswoning tot ongewenste situaties, met name in de sfeer van beperkingen aan de milieuvergunning van bedrijven in de omgeving van de bedrijfswoning. De realisatie van een nieuwe bedrijfswoning nabij een bestaand bedrijf betekent voor dit bestaande bedrijf zwaardere (aanvullende) voorzieningen om aan de milieuvergunning te blijven voldoen. Indien een bestaand bedrijf, als gevolg van uitbreidingsplannen, een nieuwe milieuvergunning nodig heeft, leidt de aanwezigheid van een nabij gelegen bedrijfswoning tot onvermoede zwaardere milieuvergunningvoorschriften. Tevens brengt de vestiging van een nieuw bedrijf nabij een bestaande bedrijfswoning extra beperkingen met zich mee voor dit bedrijf. De woning wordt, in het kader van een milieuvergunning of melding, immers beschouwd als woning van derden.

Afweging van de voor- en de nadelen leidt tot het beperkt toelaten van bedrijfswoningen op het bestaande bedrijventerrein. Dat wil zeggen:

- reeds aanwezige bedrijfswoningen kunnen worden gehandhaafd;
- vestiging van nieuwe bedrijfswoningen wordt vanwege de eventuele beperkingen aan de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven uitgesloten.

Bij uitbreiding van het bedrijventerrein wordt eveneens zeer restrictief omgegaan met vestiging van nieuwe bedrijfswoningen. Uitgangspunt is dat in het noordoostelijk deel van de uitbreiding van Stadhoudersmolen, dat is bedoeld voor de milieucategorieën 1 t/m 3 en enkele nader genoemde zwaardere bedrijven, geen bedrijfswoningen worden toegestaan.

Echter, in de noordwestrand wordt een overgangsgebied tussen het Stadhoudersmolen en het buitengebied gecreëerd (zie ook afbeelding ontwikkelingsschets): de nieuwe uit te geven kavels in de noordwestrand van de uitbreiding van Stadhoudersmolen zijn van geringe omvang (gemiddeld < 2000 m²) en in het bijzonder bedoeld voor lokale

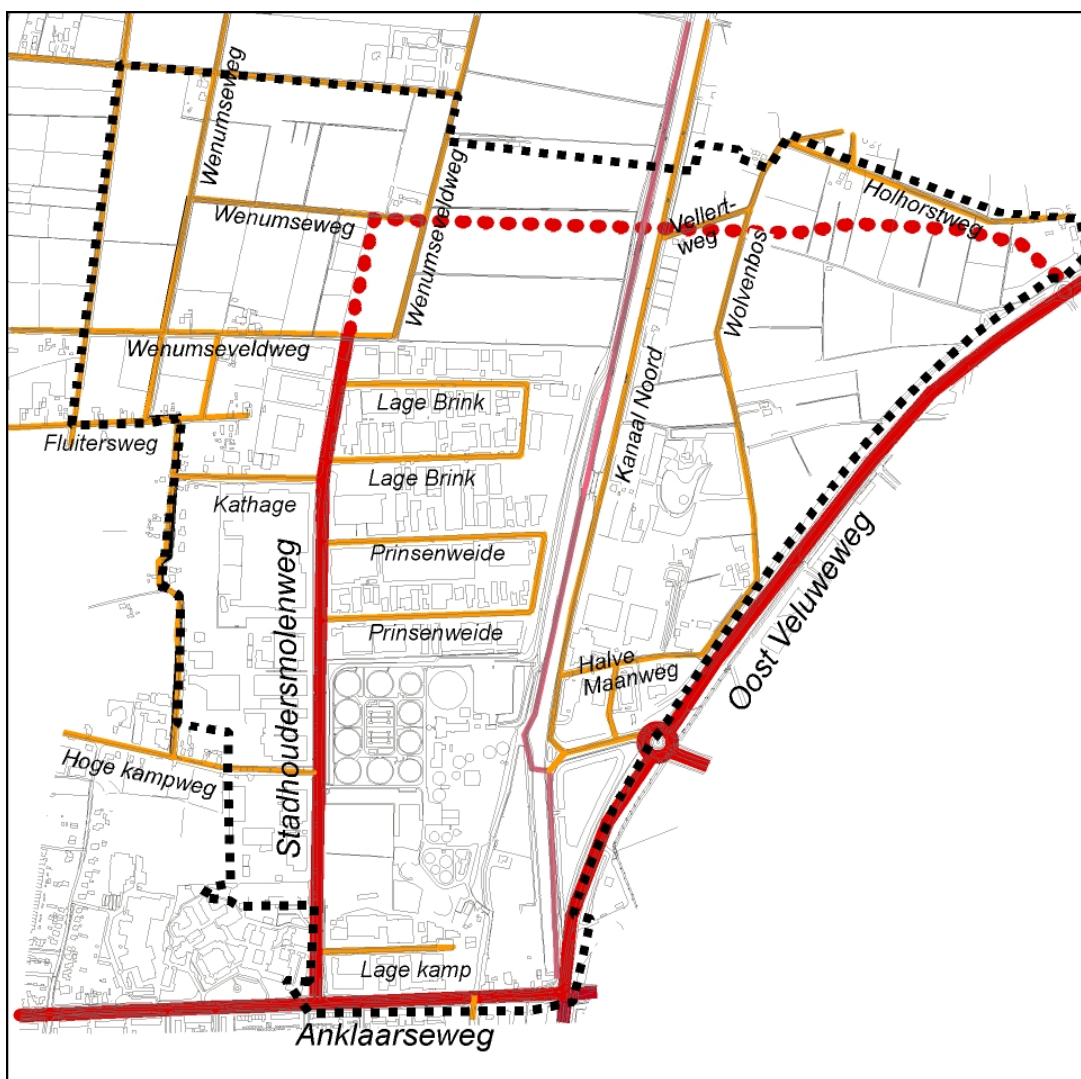
bedrijven uit de lagere milieucategorieën (cat. 1 en 2). Vanuit het oogpunt van de bedrijfsvoering van deze bedrijven kan de aanwezigheid van een bedrijfswoning zeer wenselijk zijn. De vestiging van bedrijfswoningen in deze zone is planologisch alleszins aanvaardbaar en draagt bij aan een geleidelijke overgang van een volledig bedrijfsmatig gebruikte ruimte naar een extensief bewoond buitengebied. Met een zorgvuldig beleid en beheer van de milieuvergunningen en een afgewogen terrein- en gebouweninrichting wil de gemeente de genoemde gewenste situaties beheersen.

4.3 Verkeersstructuur

Ook de verkeersstructuur vindt zijn ankers in beleid van de hogere overheden. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de noodzaak van de noordelijke Ontsluitingsweg, het tracé van de weg, de landschappelijke inpassing, de wegcategorieën, langzaam verkeersstructuur en het parkeren.

Het gedachtegoed van 'duurzaam veilig' uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid leidt tot verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein en aanpassing van de verkeerssituatie en inrichting van de openbare ruimte. Een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein op de Oost - Veluweweg / Rijksweg A50 past in het bijzonder binnen de doelstelling van een vlotte verkeersafwikkeling voor het goederenvervoer zoals aangegeven in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan.

Duurzame veiligheid en revitalisering van Stadhoudersmolen vereisen een tweede ontsluitingsweg, direct vanaf de Oost - Veluweweg. Momenteel gaat het (vracht)verkeer vrijwel uitsluitend via de Anklaarseweg. Om onnodige menging van woon-werkverkeer en opstopping op vooral de Anklaarseweg en de Oost Veluweweg te beperken en daarnaast een vlotte verbinding van Stadhoudersmolen met de A50 te verkrijgen, is besloten tot de aanleg van deze tweede ontsluitingsweg. Op deze manier wordt tevens de toename van (geluids)overlast voor de bewoners aan de Anklaarseweg beperkt.



- hoofdontsluiting autoverkeer (bestaand)
- ... nieuwe noordelijke ontsluitingsweg
- secundaire (erf)weg
- hoofdontsluiting fietsverkeer (bestaand)

verkeersstructuur

Tracékeuze nieuwe ontsluitingsweg

Midden jaren '90 is het revitaliseringsplan voor het gebied Stadhoudersmolen ontwikkeld. In dit plan is onderzocht hoe het verouderingsproces dat in het bedrijventerrein gaande was, kon worden gestopt. Het plan omvatte, naast andere

zaken, het veiliger maken van de bestaande verkeersontsluiting (Anklaarseweg - Stadhoudersmolenweg), en het idee voor een tweede ontsluiting, aantakkend op de Oost - Veluweweg. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn een aantal reconstructies van de Anklaarseweg en de Stadhoudersmolenweg uitgevoerd.

Een tweede ontsluiting dient echter nog - middels dit bestemmingsplan - te worden gerealiseerd. Met een nieuwe verbinding tussen Stadhoudersmolen en de Oost - Veluweweg zou de capaciteit van de ontsluiting van het gebied, die vooral in de spitsperiodes als problematisch werd (en wordt) ervaren, verhoogd kunnen worden.

Er zijn meerdere opties onderzocht, waarvan het doortrekken van de laan van de Dierenriem en de aanleg van een nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg de meest perspectiefvolle verbindingen bleken.

Doortrekken Laan van de Dierenriem (Arcadis variant)

In de jaren '90 is reeds een plan voor een tweede ontsluiting van het gebied uitgewerkt: een tracé in het verlengde van de Laan van de Dierenriem, waardoor een nieuwe stedelijke structuurlijn in het noordelijke stadsdeel zou ontstaan. Het tracé kruist het Kanaal en de Grift, en loopt rechtdoor, via het terrein van het zuiveringsschap, naar de Stadhoudersmolenweg. Aan dit ontwerp kleefden enkele zwaarwegende bezwaren:

- Bij overleg met het Zuiveringsschap bleek dat dit tracé (ook bij geringe aanpassingen) vitale voorzieningen van de rioolwaterzuivering trof. Gelet op de grootte van het zuiveringscomplex bleek verplaatsing van het geheel, ook op langere termijn, niet haalbaar.
- In beide varianten is het profiel van de Prinsenweide (ook van de Lage Brink), met een industriële erffunctie, niet geschikt (te maken) voor een doorgaande (vracht)-verkeersfunctie. Verder was nog geen rekening gehouden met de ruimte die nodig zou zijn voor veilige fietsvoorzieningen

De conclusie is dat doortrekken van de Laan van de Dierenriem, in geen van de voorgestelde en onderzochte varianten kon leiden tot een acceptabele oplossing.

Nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg

In plaats daarvan is gekozen voor een tracé aan de noordkant van het plangebied, dat op de Oost - Veluweweg aansluit tegenover de Laan van de Leeuw. De verwachting is dat deze weg binnen de looptijd van dit plan 10.000 à 12.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal zal verwerken. Deze noordelijke ontsluitingsweg ontlast de Anklaarseweg en Oost Veluweweg zeker van een deel van het vrachtverkeer (m.n. tussen A50 en Stadhoudersmolen), maar er bestaat ook de reële mogelijkheid dat er een parallelle route aan de Oost - Veluweweg ontstaat. Op grond van de berekeningen mag worden verwacht dat de uiteindelijke verkeersbelastingen op de Anklaarseweg het huidige niveau niet zullen overtreffen.

Doorgaand verkeer dat een alternatief voor de Oost - Veluweweg zoekt is deels te "sturen" door verbetering van de capaciteit van het complex Oost - Veluweweg / Laan van Zevenhuizen / Edisonlaan. Een onderzoek naar verbeteringsmogelijkheden heeft inmiddels ook concrete voorstellen opgeleverd om de doorstroming op de Oost - Veluweweg en het complex Edisonlaan / Laan van Zevenhuizen te verbeteren. In combinatie hiermee kan de industriële erffunctie van de Stadhoudersmolenweg benadrukt worden, waardoor doorgaand verkeer minder vrij spel krijgt. De noordelijke ontsluitingsweg sluit aan op de (doorgetrokken) Stadhoudersmolenweg en is vervolgens in oost-west richting doorgetrokken naar de aansluiting Laan van de Leeuw op de Oost - Veluweweg.

Eén en ander heeft ertoe geleid dat de noordelijke variant van de Nieuwe Ontsluitingsweg de voorkeur verdient boven de andere onderzochte alternatieven. Deze Nieuwe Ontsluitingsweg is ter hoogte van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen noordelijk neergelegd om op representatieve wijze een nieuw bedrijventerrein te kunnen ontwikkelen. Tevens biedt de ontwikkeling van dit wegtracé waardevolle aanknopingspunten voor verdere landschappelijke ontwikkeling van de Groene Wig (tussen de Oost - Veluweweg en het Apeldoorns Kanaal) en het creëren van een nieuwe stadsrand. (zie afbeelding ontwikkelingsschets).

Ontsluiting landelijk gebied en verkeersveiligheid

Ten behoeve van de ontsluiting van het landelijk gebied (omgeving Beemte) zal de weg langs het Kanaal Noord aan de noordkant voor alle verkeer op de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg aangesloten worden. Ook de verbinding van de huidige kanaalwegen (Kanaal Noord en het fietspad aan de westzijde van het Kanaal) op de ontsluitingsweg is een punt van aandacht.

Het ontwerp principe voor verkeersveiligheid is, dat autoverkeer zoveel mogelijk op de hoofdwegen geconcentreerd wordt. Als ook de zuidkant van Kanaal Noord direct op de nieuwe weg wordt aangesloten ontstaat een doorgaande verbinding van een lagere orde, wat niet de bedoeling is. Het zuidelijke stuk van Kanaal Noord blijft alleen aan de zuidkant bij de Laan van de Dierenriem, op de Oost - Veluweweg aangesloten. Nabij de nieuwe woning, ten zuiden van de nieuwe overbrugging, wordt een "knip" gemaakt, waarbij de weg wordt versmald ten gunste van het (recreatief) langzaam verkeer. Doorgaand autoverkeer op Kanaal Noord is daardoor uitgesloten. In de nieuwe weg wordt nabij de overbrugging van het kanaal een gelijkvloerse kruising (oversteekvoorzieningen) voor het langzaam verkeer gemaakt. Voor lokaal verkeer en het plaatselijke landbouwverkeer is er wel een verbinding tussen Wolvenbos en Vellertweg in het ontwerp voorzien, zonder deze rechtstreeks op de nieuwe weg aan te stuiten (zie afbeelding ontwikkelingsschets).

Voor de westkant geldt dat de nieuwe ontsluitingsweg geen aansluiting krijgt op de plaatselijke landwegen. De bestaande Fluitersweg, Kathagen en Hoge Kampweg behouden op het bedrijventerrein hun huidige status. De Wenumseveldweg wordt richting het buitengebied ingericht als langzaamverkeersverbinding. Eén en ander dient intensivering van het sluipverkeer van en naar het bedrijventerrein via de lokale landwegen in de toekomst te voorkomen.

Geluidhinder

Ter vermindering van de mogelijke geluidhinder zullen op enkele plaatsen, waaronder in de nabijheid van de woningen aan de Wenumseveldweg (nr. 13) en de Holhorstweg (nr. 10) geluidswerende voorzieningen worden aangebracht. Ook zal over het gehele tracé van de weg geluidsreducerend asfalt worden aangebracht.

Overbrugging Apeldoorns Kanaal

Over het Apeldoorns Kanaal komt een brug. De bevaarbaarheidsstudie van het Kanaal en de monumentale waarde (al dan niet vastgelegd in een beschermd gezicht) zijn van invloed op het ontwerp van de brug. Bij de vormgeving van de brug dient dan ook met respect te worden omgegaan met het lineaire karakter van het Kanaal, incl. kanaaldijken, wegen en paden en bijbehorende beplanting. Er is gekozen voor de aanleg van een vaste lage brug rekening houdend met de bevaarbaarheidsambitie voor de toekomst. Een brug laag over het kanaal heeft wat betreft de landschappelijke inpasbaarheid de voorkeur. Ook in financieel opzicht geniet een lage brug de voorkeur.

Bij de uitvoering van de overbrugging wordt tevens zorgvuldig omgegaan met de belangen van de aanwezige flora en fauna. Het aanbrengen van een ecoduiker en de realisatie van faunapassages langs het talud van het Apeldoorns Kanaal maakt onderdeel uit van het ontwerp. Ook moet er een minimale ruimte onder het brugdek worden gerespecteerd i.v.m. vleermuizen. Faunapassages en landschappelijke inrichting verankeren de weg in de omgeving en zorgen voor ecologische uitwisseling.

Landschappelijke inpassing nieuwe Noordelijke Ontsluitingsweg

De nieuwe weg zal zo goed mogelijk ingepast worden in het bestaande landschap. Landschapskenmerken bepalen de plek waarop de aansluiting met de Oost-Veluweweg kan worden gerealiseerd en bepalen mede de wijze en locatie van de overbrugging van het kanaal. Daarnaast zijn de afstand ten opzichte van de bestaande boomgaard en de mogelijke wijze van aansluiting op de Stadhoudersmolenweg bepalend voor het toekomstige tracé van de weg.

Ten oosten van het kanaal

Landschappelijk bevindt de weg zich op de overgang van een hogere, droge dekzandrug

(noordzijde) en een lager gelegen natter deel (zuidzijde) met uitzondering van een laag deel dat verder doorsteekt. Bij de landschappelijke inpassing van de weg is sprake van afstemming met de beplanting en landschapsinrichting in de direct omgeving, hetgeen leidt tot de volgende inrichtingsprincipes:

- In de groene wig wordt voor de toekomst uitgegaan van een inrichting waarbij verdicht zal gaan worden op de hoge droge ruggen, welke al vanuit het verleden lang bewoond zijn en waar zich de oude wegen bevinden en waar ook al verdichting heeft plaatsgevonden. De lage natte delen worden zoveel mogelijk opgehouden of verder opengemaakt.
- Langs het kanaal komt een doorlopend bomenverband.
- Voortbordurend op deze insteek worden op de droge delen aan de noordzijde van de nieuwe weg passages voorgesteld. De lage delen blijven open en zouden indien er in de toekomst financiering is nog wat verder kunnen worden afgegraven zodat een natuurlijke vochtige situatie kan ontstaan.
- Langs een aantal watergangen en weggetjes aan de zuidzijde van de nieuwe weg bevinden zich elzensingels. Voorgesteld wordt om langs de zuidzijde van de landschappelijke inrichting van de wegpercelen ook elzensingels aan te planten. Indien er in de toekomst financiële middelen vrij komen kan een deel van het open gebied verder worden afgegraven zodat een natuurlijke vochtige situatie kan ontstaan. Langs een aantal watergangen en weggetjes aan de zuidzijde van de nieuwe weg bevinden zich reeds elzensingels. Langs de zuidzijde van de nieuwe wegpercelen zullen ook elzensingels worden aangeplant.

Ten westen van het kanaal:

Parallel aan het kanaal loopt de Griftzone. In de toekomst zal de Grift meer ruimte krijgen. Het beeld zal bestaan uit een zone met een meanderend profiel en opgaande vegetatie. Aan de westzijde van het kanaal wordt het bestaande bedrijventerrein uitgebreid. Beide ontwikkeling zijn bepalend geweest voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg en de wijze waarop deze landschappelijk wordt ingepast.

De weg wordt doorgetrokken langs de noordkant van het toekomstige bedrijventerrein en sluit aan op de Stadhoudersmolenweg. De weg ligt daardoor op de overgang tussen de nieuwe rand van het bedrijventerrein en het min of meer agrarisch landschap, waarbij de volgende inrichtingsprincipes worden gehanteerd:

- Het wegprofiel ten zuiden van de bestaande boomgaard blijft ruimtelijk open. De boomgaard vormt een groene begrenzing naar het noorden.
- Om de overgang tussen de weg en het landschap ook aan de westzijde vorm te geven wordt ten zuiden van de Wenumseveldweg een bomenweide voorgesteld van inheemse beplanting, zodat de bedrijven niet direct aan het open landschap grenzen.
- Aan de westzijde van het (nieuwe) bedrijventerrein wordt eveneens een beplantingsstructuur voorgestelde, hier in de vorm van een houtwal.
- De beplantingskeuze zal te zijner tijd worden bepaald maar is inheems en sluit aan op de beplanting in de omgeving.

algemeen

In het kader van compenserende maatregelen afkomstig uit de Flora- en faunawet zullen er zowel ten westen als ten oosten van Apeldoorns Kanaal onder de weg faunapassages moeten worden aangelegd.

Wegcategorieën

Op grond van de gemeentelijke Verkeerskaart (deelnota wegenstructuur) is de nieuwe weg een zgn. hoofdweg. Vanaf de Oost - Veluweweg tot aan de bebouwde kom, valt deze weg nog onder het snelheidsregime 80 km/h. Bij de brug over het Kanaal Noord en de rand van het bedrijventerrein begint de bebouwde kom en geldt een 50km/h regime.

Langzaam verkeersstructuur

De aanwezige utilitaire en recreatieve langzaam verkeersstructuur wordt uitgebouwd tot een fijnmazig netwerk van routes. In de huidige situatie maakt het langzame verkeer gebruik van dezelfde wegen als de automobilisten.

Ter bevordering van het fietsgebruik wordt de toegankelijkheid vanuit oostelijke richting verbeterd. Behalve de aanwezige fietsroute over het bruggetje ter hoogte van de rioolwaterzuivering wordt een nieuwe fietsroute aangelegd parallel aan de nieuwe ontsluitingsweg. Op termijn geeft deze route aansluiting op de nieuwe woonwijk Zuidbroek. De bestaande verbindingen met de gebieden aan de noord- en aan de westzijde van het plangebied blijven gehandhaafd. Waar dat noodzakelijk is worden maatregelen getroffen om de veiligheid van de fietser en de voetganger te verbeteren en sluisverkeer te voorkomen.

Oversteekvoorziening Koudhoornsesluis

Ook bij de Koudhoornsesluis is aanleiding ter plaatse een eenvoudige oversteekvoorziening te treffen, die qua maatvoering aansluit bij het monumentale sluiscomplex. Die voorziening kan inspelen op de cultuurhistorische waarde van de sluis, bijvoorbeeld door te kiezen voor een reversibel ontwerp met afwijkende materialen, beperkte maatvoering en eigentijdse vormgeving. De bruggen sluiten aan op het aanwezige fietspad aan de westzijde van het Kanaal, van waaruit weer verbindingen mogelijk zijn naar de nieuwe weg tussen Prinsenweide en de nieuwe ontsluitingsweg. Die verbindingen overbruggen de Griftzone en worden eveneens met inachtneming van het groene karakter van die zone ontworpen. De onverharde weg 'Wolvenbos' behoudt zijn huidige karakter en behoudt daardoor zijn dubbelgebruik als langzaam verkeersroute en als toegangsweg naar aangrenzende percelen.

Parkeren

Het doel is om te voorkomen dat zich op de openbare weg problemen voordoen, welke uit oogpunt van verkeersveiligheid en een goede ruimtelijke ordening en inrichting van het gebied ongewenst zijn. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid (na herstructurering en na uitbreiding) moet door de bedrijven ruimte wordt gecreëerd voor het parkeren op eigen terrein. Ook het laden en lossen op eigen terrein wordt verplicht gesteld.

Parkeernormen voor bedrijven

De gemeente Apeldoorn heeft in haar Parkeernota (2004) parkeernormen vastgesteld voor woningen en bedrijvigheid in de binnenstad en daarbuiten. Nieuwe bedrijven en uitbreiding van bestaande zullen moeten voldoen aan de uitgangspunten van dit parkeerbeleid.

Fietsparkeernormen

In het verlengde van de toepassing van parkeernormen voor auto's zijn voor bedrijven/voorzieningen ook fietsparkeernormen van toepassing. Hierbij gaat het per type functie om een minimaal aantal fietsenstallingen dat gerealiseerd moeten worden. Deze fietsparkeernormen worden op basis van het bouwbesluit toegepast als toetsingscriteria voor het verlenen van een bouwvergunning.

Openbaar vervoer

Om de groei van het aantal autokilometers te beperken wordt het aantal parkeerplaatsen bij bedrijven beperkt (locatiebeleid) en worden alternatieve vervoerswijzen als openbaar vervoer en fiets gestimuleerd. De bestaande (spits)buslijn in en nabij het plangebied kan mogelijk in de toekomst worden uitgebreid. De verbinding tussen Apeldoorn Centrum en Stadhoudersmolen zou, gebruik makend van de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg, uitgebreid kunnen worden naar het bedrijventerrein Apeldoorn-Noord. Een mogelijke halte nabij Kanaal Noord / Wolvenbos wordt als een waardevolle aanvulling op het huidige openbaar vervoer beschouwd.

Eigendomssituatie

Ten behoeve van een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is ca. 8.6 ha grond aangekocht en ingericht als onderdeel van de Groene Wig. Aan de westzijde van het kanaal, buiten de Groene Wig, komt daar nog ca. 5 ha groen bij. Het voorkeursstracé valt nagenoeg samen met de verkavelingsrichtingen van het gebied ten

westen van het Apeldoorns Kanaal. Overhoeken en restruimtes kunnen gedeeltelijk weer uitgegeven, gedeeltelijk (her)ingericht en in gemeente-eigendom blijven. Bij de bepaling van het tracé is rekening gehouden met de akoestische belasting van de woningen in het buitengebied, welke bij voorkeur tot een minimum beperkt dient te blijven.

4.4 Sociale veiligheid

Op een bedrijventerrein als Stadhoudersmolen dient met name in de openbare ruimte aandacht te worden besteed aan de sociale veiligheid. De aandachtspunten met betrekking tot sociale veiligheid betreffen met name: zichtbaarheid, overzichtelijkheid, de aanwezigheid van (andere) mensen, uitwijkmogelijkheden, toegankelijkheid, duidelijkheid van route en bewegwijzering.

Essentieel is daarbij dat wordt voorzien in een duidelijke fiets- en voetgangersroutes met daaraan aangepaste groenvoorzieningen (vermijden van vrij liggende paden tussen hoge struiken) en een goede verlichting. Voor de fietsroute langs het Kanaal gelden overeenkomstige inrichtingsprincipes ten aanzien van maximalisatie van de sociale veiligheid.

In het geval van de aanwezige bedrijfsbebouwing wordt op Stadhoudersmolen getracht om te bewerkstelligen dat de publieksruimten (kantines, ingangspartijen e.d.) zoveel mogelijk zijn georiënteerd op de naastgelegen langzaamverkeersroutes en de ontsluitingswegen.

Op het bedrijventerrein is een aantal bedrijfswoningen aanwezig. Deze leveren een bijdrage aan de sociale veiligheid buiten de reguliere werktijden. De vestiging van een nieuwe bedrijfswoningen op een beperkt deel van het bedrijventerrein zal verder bijdragen aan verbetering van de sociale veiligheid.

5 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Wegverkeerslawaaï

In het kader van dit bestemmingsplan is onderzocht wat de mogelijke consequenties zijn van het wegverkeer op geluidsgevoelige objecten in de directe omgeving. Bij de ontwikkeling van de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg is sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet Geluidhinder (Wgh). De aanleg van de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg is ook van invloed op de verkeersintensiteit en geluidsbelasting van de Oost - Veluweweg en het Kanaal Noord. De gemeente is bij een dergelijke ontwikkeling verplicht een akoestisch onderzoek te (laten) verrichten naar de geluidsbelasting van omliggende woningen en andere geluidsgevoelige objecten.

Langs elke weg bevindt zich een geluidzone. De breedte van de geluidzone wordt bepaald door het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. De geluidzone is 200 meter in het stedelijk gebied en 250 meter in het buitenstedelijk gebied, aan weerszijde van de weg. De voorkeursgrenswaarde voor woningen bij de aanleg van een nieuwe weg is vastgesteld op 50 dB(A). In bepaalde gevallen kunnen Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland toestemming verlenen voor een hogere grenswaarde voor een bepaald object. De maximale waarde voor bestaande woningen langs de nieuwe weg is 65 dB(A) in stedelijk gebied en 60 dB(A) in buitenstedelijk gebied. Wegen waarvan mag worden aangenomen dat, als gevolg van de aansluiting op een nieuwe weg de geluidsbelasting langs de weg toeneemt met 2 dB(A) of meer, moeten worden betrokken in het akoestisch onderzoek dat voor de nieuwe weg wordt verricht. Het onderzoek langs deze wegen blijft beperkt tot het bepalen van de geluidsbelasting.

Door DGMR Raadgevende Adviseurs BV (DGMR, rapportnr. J.2003.0260.A), zie bijlage) is binnen de gestelde zones onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op nieuwe en bestaande woningen ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Noordelijke Ontsluitingsweg, een nieuwe weg op bedrijventerrein Stadhoudersmolen aan de westzijde van het Apeldoorns Kanaal en de reeds bestaande Oost - Veluweweg en het Kanaal Noord .

Bestaande wegen

Oost - Veluweweg

Als gevolg van het aansluiten van de nieuwe ontsluitingsweg op de Oost - Veluweweg, wordt de huidige geluidswal langs de Oost - Veluweweg doorbroken en wordt ter plaatse van de doorbraak een nieuw 3 meter hoge geluidswering langs de nieuwe ontsluitingsweg gelegd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Oost - Veluweweg bij de woning Holhorstweg 10 in de toekomstige situatie met 1 dB(A) toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 51 dB(A). Een toename van de geluidsbelasting met 1 dB(A) is akoestisch gezien nauwelijks relevant.

Wegen op bedrijventerrein Stadhoudersmolen

De geluidsbelasting afkomstig van de bestaande wegen bedraagt ter plaatse van de nieuwe woningen op het uit te breiden industrieterrein Stadhoudersmolen maximaal 50 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt niet overschreden.

Nieuwe wegen

Noordelijke ontsluitingsweg

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe ontsluitingsweg de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijdt bij de bestaande woningen. Bij de berekening van de geluidbelasting is uitgegaan het

toepassen van een geluidsreducerende deklaag op het gehele wegvak en van het plaatsen van een 3m hoge geluidswerende voorziening bij de woningen aan Wenumseveldweg 13 en de Holhorstweg 10. Als gevolg van het toepassen van deze bronmaatregel en overdrachtsmaatregelen zijn ter plaatse van deze woningen geen nadere procedures nodig inzake de geluidsbelasting op deze bestaande woningen ten gevolge van het wegverkeerslawaai.

Ter plaatse van de geprojecteerde nieuwe woning aan het Kanaal Noord, zijnde de verplaatsing van de voormalige woning 'Vellertweg 2', bedraagt de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe ontsluitingsweg maximaal 54 dB(A). De maximaal toegestane waarde van 55 dB(A) voor de nieuwe woning wordt niet overschreden. Voor deze woning is een hogere grenswaarde aangevraagd en verkregen op grond van het criterium "vervangende nieuwbouw" (zie Besluit GS, 28 januari 2005, nr. MW2004.32621). Bij de bouwaanvraag dient men een gevelisolatieberekening te worden aangetoond dat de waarden voor het binnenniveau van 35 dB(A) niet worden overschreden.

Kanaal Noord

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt het noordelijk gedeelte van de weg Kanaal Noord gewijzigd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van Kanaal Noord in zowel de huidige als toekomstige situatie minder dan 50 dB(A) bedraagt. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder.

5.2 Luchtkwaliteit

Voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn wettelijke eisen vastgesteld. Deze eisen zijn vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk2005). Dit Besluit is een implementatie van de EU-richtlijn luchtkwaliteit in de Nederlandse wetgeving en geeft grenswaarden voor o.a. stikstofdioxide NO₂, zwevende deeltjes PM₁₀, benzeen C₆H₆ en koolmonoxide CO. Concentraties hoger dan de grenswaarden zijn niet zomaar toegestaan.

Voor alle stoffen behalve stikstofdioxide en benzeen moet vanaf 1 januari 2005 voldaan worden aan de grenswaarden. Het rekenprogramma biedt echter geen mogelijkheid de resultaten te berekenen voor de huidige situatie, 2006, waardoor de berekeningen zijn uitgevoerd voor 2004 met de verkeersintensiteiten van 2006. Deze resultaten worden vergeleken met de resultaten van 2010, zodat een goede inschatting gemaakt kan worden voor de situatie in 2006.

In 2010 moet ook aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen worden voldaan, zodat voor dit jaar ook berekeningen zijn uitgevoerd. De resultaten voor de luchtkwaliteit tien jaar na vaststelling van het bestemmingsplan zijn, in lijn met akoestische berekeningen, voor 2016 bepaald.

Met de verkeersintensiteiten voor 2006, 2010 en 2016 is de luchtkwaliteit ten gevolge van alle van belang zijnde wegen in het plangebied bepaald. Het betreft de nieuw aan te leggen Noordelijke Ontsluitingsweg, twee doorgaande wegen die in het plangebied liggen, te weten de Stadhoudersmolenweg en de Anklaarseweg en een doorgaande weg die buiten het plangebied ligt, te weten de Oost-Veluweg. De overige wegen die in het plangebied liggen zijn ontsluitingswegen met zeer lage etmaalintensiteiten (ca. 100 motorvoertuigen per etmaal). Deze wegen hebben hierdoor geen invloed op de luchtkwaliteit en zijn daarom buiten beschouwing gelaten.

Voor de vier doorgaande wegen is gebruik gemaakt van de scenario's 2004, 2010 en 2015 uit het CARII-model, versie 4.0.0. De berekeningen voor de wegen in het plangebied zijn uitgevoerd op de rand van de weg en voor de nieuwe weg op de rand van de verkeersbestemming zoals deze op de bestemmingsplankaart aangegeven staat. De berekeningen voor de weg buiten het plangebied zijn uitgevoerd op de

bestemmingsplangrens. Alle resultaten hiervan zijn opgenomen in het bijgevoegde onderzoek, uitgevoerd door de gemeente Apeldoorn d.d. 5 januari 2006.

Artikel 5 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft de mogelijkheid om de van nature aanwezige, niet voor de mens schadelijke deeltjes van de concentratie fijn stof af te trekken. In de bijlagen zijn echter de resultaten zonder aftrek gepresenteerd.

Uit de resultaten volgt voor alle wegen dat de berekeningen die voor 2004 zijn uitgevoerd met de verkeersgegevens van 2006 voldoen aan de grenswaarden van 2005 uit het Blk2005. De berekeningsresultaten van alle wegen voor 2010 voldoen tevens aan de grenswaarden (na aftrek ex art. 5 Blk2005). Dit houdt in dat ook in 2006 voldaan wordt aan de grenswaarden. In 2016 wordt ook aan de grenswaarden voldaan.

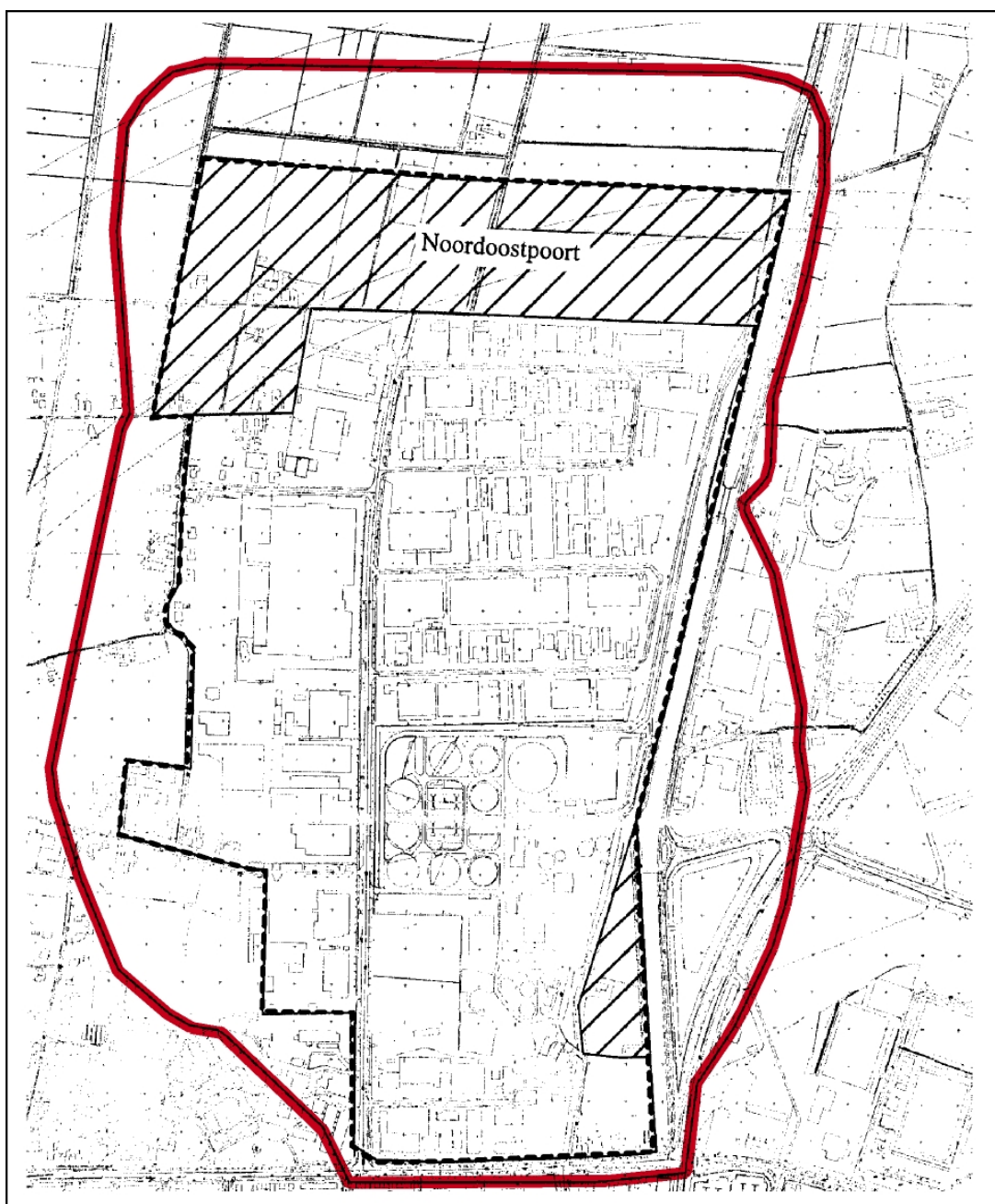
Uit de berekeningen volgt zelfs dat dit plan bijdraagt aan een verbetering van de luchtkwaliteit op de Anklaarseweg en een deel van de Stahoudersmolenweg. Dit vanwege de aanleg van de nieuwe Noordelijke ontsluitingsweg.

Geconcludeerd kan worden dat in het gehele plangebied ten gevolge van het wegverkeer voldaan wordt aan alle grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

5.3 Industrielawaai

Op basis van een overzicht van hun bedrijfsactiviteiten zijn de bedrijven op bedrijventerrein Stahoudersmolen ingedeeld in de milieucategorieën zoals opgenomen in het VNG-bestand "Categorale Bedrijfsindeling"⁴. Deze lijst koppelt de milieufactoren geluid, stank, stof en gevaar van een bedrijf aan de aan te houden afstand tot woonbebouwing. Deze afstanden geven o.a. een indicatie van de mate van geluidhinder van bedrijven. De indicatieve afstanden liggen tussen de 0 en 300 meter (zie ook paragraaf 2.3).

Het bedrijventerrein Stahoudersmolen is een gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet Geluidhinder (Wgh.). De bestaande geluidszone rondom het industrieterrein moet vanwege de noordelijke uitbreiding worden aangepast. Door de uitbreiding van het bedrijventerrein zal de status van een aantal woningen op en nabij het bedrijventerrein wijzigen:



-  **Geluidscontour**
-  **begrenzing gezoneerd bedrijventerrein**

geluidscontour industrielawaai (nieuwe situatie)

- één burgerwoning aan de Fluitersweg (nr. 33) wordt een bedrijfswoning binnen de uitbreiding van het bedrijventerrein, en;
- één woning in het buitengebied (Wenumseveldweg 13) zal binnen de nieuwe geluidszone van het bedrijventerrein komen te liggen.

Voor bedrijfswoningen gelegen op het gezoneerde industrieterrein kunnen formeel geen

grenswaarden worden gesteld. Deze bedrijfswoningen moeten een zodanige geluidsisolatie hebben dat het geluidsniveau in de woning maximaal 35 dB(A) is.

Onderzoeksresultaten

Er heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidsbelasting afkomstig van het industrieterrein Stadhoudersmolen (adviesbureau Know How Acoustics, rapportnr. APD-MO/0303/R001, 6 augustus 2003) De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de bijlage). Door de uitbreiding van het industrieterrein aan de noordzijde komt de woning Wenumseveldweg 13 in de nieuwe zone te liggen. Voor deze woning is een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 54 dB(A) vastgesteld. (zie Besluit GS 28 januari 2005, nr. MW 2004.32621)

Op de zonegrens is een geluidsbelasting van 50 dB(A) toegestaan. Aan de zuidzijde van het industrieterrein Stadhoudersmolen valt de oude zonegrens momenteel samen met de grens van het industrieterrein. Hierdoor was een overschrijding van de zone, terwijl er geen woningen op de zonegrens aanwezig zijn, vrijwel onvermijdelijk. De zone is daarom aan deze zijde vergroot tot aan de overzijde van de Anklaarseweg en de Oost - Veluweweg.

De aanpassing van de zonegrens wordt middels dit bestemmingsplan geregeld. Daar waar de zonegrens niet is gewijzigd, blijft het vigerend bestemmingsplan en daarmee de huidige zonegrens van kracht.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai wordt overschreden. Bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeursgrenswaarde bereiken niet het gewenste resultaat. Met uitzondering van de woning aan de Wenumseveldweg 13 is voor alle bestaande woningen en de geprojecteerde nieuwe woning aan het kanaal Noord inzake het industrielawaai sprake van een akoestisch aanvaardbare situatie.

De uitbreiding van het industrieterrein is vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Wenumseveldweg 13 alleen mogelijk door middel van een aanvraag van een ontheffing van de voorkeursgrenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij Gedeputeerde Staten. Voor ontheffing van de voorkeursgrenswaarde van deze bestaande woning aan de Wenumseveldweg moet worden voldaan aan de ontheffingscriteria uit de 'Wet Geluidhinder' (Wgh) en het 'Besluit Grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen' (besluit C-5.2, Wgh). Voor de woning aan de Wenumseveldweg 13 is in het kader van dit bestemmingsplan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aangevraagd voor de geluidsbelasting op de woning ten gevolge van het industrielawaai en verkregen. (zie besluit GS, 28 januari 2005, nr. MW2004.32621).

5.4 Bodem

Voor het totale plangebied is een inventarisatie uitgevoerd naar beschikbare gegevens met betrekking tot historische gegevens, bodemonderzoeken, ondergrondse tanks en huidige bedrijfsactiviteiten. In de bijlage bij dit bestemmingsplan is een tabel opgenomen waarin de relevante gegevens opgenomen zijn.

Onderzoeksresultaten

In het plangebied zijn enkele verdachte locaties aangetroffen. Deze verdachte locaties kunnen worden onderverdeeld naar:

- Mogelijke aanwezigheid van asbest (ten gevolge van de aanwezigheid van dakbedekking, puinpaden en gedempte sloten)
- Bodembedreigende activiteiten (zoals een autoherstelinrichting, autospuiterij en een werkplaats)

Hieronder wordt aangegeven in welke mate dit consequenties heeft voor dit bestemmingsplan.

Noordelijk plangebied

In het noordelijk deel van het plangebied (Plasweideweg, Fluitersweg, Wenumseweg, Wenumseveldweg, Vellertweg, Holhorstweg) is de huidige bestemming agrarisch gebied en woondoeleinden. De toekomstige bestemmingen zijn woondoeleinden, bedrijfsdoeleinden en verkeersdoeleinden.

Ter plaatse van de volgende percelen is bodemonderzoek uitgevoerd:

- Fluitersweg 45 (verkennd t/m saneringsplan)
- Fluitersweg 66
- Vellertweg 2
- Holhorstweg 4
- Holhorstweg 10
- De kadastrale percelen: Apd 01 D 7468, D 7467, D 4533, Apd 01 E 4172, Apd 01 AF 1403, AF 1822 en AF 1398.

Fluitersweg 45

Ter plaatse van de Fluitersweg 45 is sprake van een ernstig geval van asbestverontreiniging. De locatie is gemeld bij de provincie Gelderland. Er heeft een nader bodemonderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van asbesthoudende materialen (Hamabest, rapportnr. R03.110-THT-D01, zie bijlage). Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat er alleen sprake is van een ernstige bodemverontreiniging met asbest in de bovengrond over een gezamenlijk oppervlakte van circa 100m². In de onderliggende bodemlaag is geen asbest aangetoond. De hoeveelheid verontreinigde grond wordt op basis van de onderzoeksgegevens geschat op 100m³. De aangetoonde asbestverontreiniging zal verwijderd worden.

Overige locaties

Uit de resultaten van het verkennend onderzoek ter plaatse van de overige percelen blijkt dat de grond niet tot zeer lokaal licht verontreinigd is met minerale olie en zware metalen. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom en nikkel. Zeer lokaal is een matig verhoogd gehalte aan nikkel gemeten. Het is aannemelijk te achten dat deze stof van nature voorkomt in dit deel van Apeldoorn. In het verkennend onderzoek is asbest ook meegenomen. Zintuiglijk en analytisch is geen asbest aangetroffen, dit met uitzondering van het puinverharding op het erf ter plaatse van de Holhorstweg 4. Op termijn zal een oriënterend asbest onderzoek uitgevoerd moeten worden. Het erf met opstallen van de Holhorstweg 4 maakt geen onderdeel uit van de geprojecteerde bestemming van verkeersdoeleinden.

De aangetoonde zeer lichte verontreinigingen concentraties vormen geen belemmering voor de voorgenomen bestemming bedrijfsdoeleinden en verkeersdoeleinden.

Op basis van het historisch onderzoek zijn de locaties Fluitersweg 33 en Plasweideweg 40 verdacht voor asbestverontreiniging.

Niet alle percelen in het noordelijk deel van het plangebied zijn onderzocht in verband met de weigering van de eigenaren van een aantal percelen om toestemming te verlenen voor de uitvoering van bodemonderzoek. Zodra dat mogelijk is zal onderzoek uitgevoerd worden.

Westelijk plangebied

In het westelijk deel van het plangebied ligt het huidige bedrijventerrein Stadhoudersmolen. De huidige bestemming van bedrijfsdoeleinden blijft gehandhaafd. In dit geval hoeft geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Uit de inventarisatie van beschikbare gegevens blijkt dat in het plangebied een aantal ernstige gevallen van bodemverontreiniging voorkomen, te weten:

- Lage Brink 100

- Stadhoudersmolenweg *ong*
- Stadhoudersmolenweg 40 (rioolwaterzuiveringsinstallatie)
- Stadhoudersmolenweg 54

Deze gevallen van verontreiniging worden in het kader van hetzij de Wet Milieubeheer, hetzij het BSB-traject (Besluit Sanering Bedrijfsterreinen) verder aangepakt. De kosten van bodemsanering zullen derhalve verder niet ten laste komen van de planexploitatie.

Zuidelijk plangebied

In het zuidelijk deel van het plangebied (Anklaarseweg/Kanaal Noord) is de huidige bestemming bedrijfsdoeleinden. In de toekomstige bestemming blijft dit gehandhaafd, wel voorziet het plan in een mogelijkheid voor realisatie van andere bestemmingen op de langere termijn. Op dit moment is er betonverwerkende industrie gevestigd op de locatie. Gezien het feit dat ter plaatse op dit moment nog bedrijfsactiviteiten plaats vinden en het tijdstip van verplaatsing onzeker is, is de uitvoering van bodemonderzoek op dit moment niet zinvol te achten. Ten tijde van de herinrichting van dit deel van het plangebied zal de bodemkwaliteit alsnog bepaald worden.

Indien sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging is zullen de kosten voor sanering, conform de principes van de Wet bodembescherming, ten laste komen van de veroorzaker c.q. huidige eigenaar. De kosten van bodemsanering zullen derhalve verder niet ten laste komen van de planexploitatie.

Oostelijk plangebied

In het oostelijk deel van het plangebied (Halve Maanweg, Wolvenbosweg, Oost - Veluweweg) zijn de huidige bestemmingen, bedrijfsdoeleinden, agrarisch gebied, woondoeleinden, groenvoorzieningen en verblijfsgebied. Deze bestemmingen blijven gehandhaafd. Derhalve behoeft geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ter plaatse van de Halve Maanweg 1 sprake is van een geval van ernstige verontreiniging, deze wordt in het kader van het BSB-traject verder aangepakt.

5.5 Waterbeheer

Watertoets

Proces

Uitgangspunten bij de watertoets: vroegtijdige samenwerking; binnen bestaand beleid; flexibel en maatwerk. Het proces kent 4 fasen: initiatieffase, ontwikkel- en adviesfase, besluitvormingsfase en beoordelingsfase. In de eerste fase is over en weer geïnformeerd: wat is het plan en welke wateraspecten spelen er. In de tweede fase ontwerpt de initiatiefnemer het plan waarbij de waterbeheerder betrokken wordt. Hierbij toetst de waterbeheerder het voorontwerpplan aan de afgesproken criteria en stelt een wateradvies op. In de besluitvormingsfase weegt de initiatiefnemer de wateraspecten definitief af m.b.v. het wateradvies en verantwoordt de afwegingen in de waterparagraaf. De laatste fase betreft de finale beoordeling door provincie of rijk.

De waterbeheerder het Waterschap Veluwe is betrokken bij alle hierboven tot genoemde en tot dusver doorlopen fasen. Bij de opstelling van het voorontwerp bestemmingsplan heeft een vertegenwoordiger van het waterschap actief deelgenomen aan de projectteamvergaderingen. Het concept ontwerp bestemmingsplan is in een overleg op 13 februari 2004 ter toetsing aan het waterschap voorgelegd. De reactie van het waterschap op deze concepttekst is verwerkt in het nu voorliggende ontwerp bestemmingsplan.

Inhoud

Inhoudelijk beschrijft de waterparagraaf het watersysteem, ruimtelijke aspecten van het waterbeleid en effecten van het plan op het watersysteem binnen en buiten het plangebied. De 'Checklijst Water & Ruimte' van de Provincie geeft hiervoor een goed houvast. In de checklijst worden thema's aangegeven welke, voor zover relevant voor het plangebied, meegenomen dienen te worden in de beschrijving (waterparagraaf): Items zoals duurzame ontwikkeling waterhuishouding; afkoppelen hemelwater in combinatie met (her)gebruik en de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Daarbij is de (toekomstige) ontwikkelingen grondwaterneutraal (géén nadelige beïnvloeding van het grondwatersysteem).

Aan de randvoorwaarden zoals gesteld in de 'Checklijst Water en Ruimte' wordt in dit plan in sterke mate voldaan.

Huidige situatie

In de huidige situatie wordt op het gebied van de waterhuishouding voldaan aan de richtlijnen uit het volgende beleidskader:

- Waterhuishoudingplan Gelderland
- Waterbeheersplan Veluwe
- Bekenplan Apeldoorn

Basisvoorzieningen waterbeheer

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 bestaan de basiswatervoorzieningen uit meerdere A-watgangen, beken en sprengen, twee (riool)transportleidingen en een Riolwaterzuiveringscomplex. In het gehele plangebied is voor woningen, bedrijven en instellingen alleen een vuilwater riool aangelegd. Wateroverlast ten gevolge van een beperkte hydraulische capaciteit van de riolering doet zich in het gebied niet voor.

Oppervlakte- en Grondwatersysteem

In hoofdstuk 2 werd het grond- en oppervlaktewatersysteem reeds op hoofdlijnen beschreven, waarbij aandacht is besteed aan:

- de functie van de A-watgangen Grift, Apeldoorns Kanaal en Koningsbeek voor de waterhuishouding (paragraaf 2.2.)
- de cultuurhistorische waarde van de Beken en Sprengen' (paragraaf 2.5.).
- de Grift als ecologische verbindingszone en de Wig Wolvenbos als onderdeel van de ecologische structuur Apeldoorn
- eventuele grondwateroverlast
- eventuele grondwateronttrekkingen

Het beleid van de gemeente is erop gericht dat regenwater van verhardingen zoveel mogelijk wordt geïnfiltreerd in de bodem. In de bestaande situatie is er overwegend geen (ernstige) overlast van het grondwater voor de verschillende bovengrondse functies. Ook de eventuele vervanging of vernieuwing van bebouwing wordt niet bemoeilijkt door het grondwater;

Oppervlaktewater is aanwezig in de vorm van de A-watgangen en beken en sprengen. Het beleid en de regeling in het plan zijn gericht op instandhouding en bescherming van deze A-watgangen, beken en sprengen.

Nieuwe ontwikkelingen

De nieuwe ontwikkelingen zijn beschreven in de ontwikkelingsvisie (paragraaf 4.1). Met betrekking tot het herstel van de Koningsbeek en de Grift en eventuele aanpassing van het grond- en oppervlaktewatersysteem wordt nauw samengewerkt tussen de gemeente Apeldoorn en het Waterschap Veluwe.

Grondwaterfluctuatietoneel

De provincie heeft een inventarisatie gemaakt van de grondwaterstanden die kunnen optreden als gevolg van het stopzetten van onttrekkingen en klimaatsveranderingen. Het resultaat hiervan is een zogenaamde 'grondwater -fluctuatietoneel' met de zone langs het

Veluwe massief waarbinnen de grondwaterstand in de toekomst fors omhoog kan gaan. Aangezien het plangebied geheel binnen deze fluctuatietoneelzone is gelegen wordt hierop geanticipeerd bij het opstellen van het bestemmingsplan. Als uitgangspunt is opgenomen dat wat betreft het bouwen het bestemmingsplan gericht is op het voorkomen van grondwateroverlast door rekening te houden met het aanwezige grondwater, zonder daarvoor het grondwater af te voeren. Deze afweging dient in het bestemmingsplan te worden gemaakt en niet bij het afgeven van bouwvergunningen.

5.6 Externe veiligheid

In de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) "Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer" worden de normen voor de risico's als gevolg van risicovolle inrichtingen vastgelegd. In geval van overschrijding van de grenswaarden dient te worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om het risico te verminderen dan wel dient te worden overwogen om het risicovolle bedrijf dan wel het (beperkt) kwetsbare object binnen de gestelde termijn te saneren.

Uit een inventarisatie is gebleken dat zich binnen het plangebied vijf bedrijven bevinden waar mogelijk sprake kan zijn van de aanwezigheid van een risicocontour. Het betreft hier de volgende bedrijven:

- HCA, Halvemaanweg 1;
- Veriplast, Prinsenweide 69;
- Conflat, Prinsenweide 79;
- Vartech, Stadhoudersmolenweg 42;
- Winters, Lage Brink 23.

Daarnaast bevindt zich aan de Oost - Veluweweg een tankstation met LPG-vulpunt (Kanaal Noord 360).

Onderzoeksresultaten

Na inventarisatie is een risicoanalyse uitgevoerd (Ingenieursbureau/Adviesbureau SAVE, rapportnr. 030376-M61, maart 2003). De resultaten van het onderzoek, uitgevoerd conform de standaardrichtlijn CPR-18, (in de toekomst de PGS3) zijn opgenomen als bijlage bij dit plan. Uit het onderzoek is gebleken dat er *geen* relevante externe veiligheidsrisico's zijn in verband met de aanwezigheid van de bedrijven Veriplast, Conflat, Vartech en Winters. Met betrekking tot HCA en het LPG-vulpunt is *wel* sprake van een extern veiligheidsrisico.

HCA-vestiging (Halve maanweg 1).

De 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour ligt op 50 meter rondom het centrum van magazijn 11b, de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt op 90 meter rondom voornoemd centrum. Op de plankaart zijn deze contouren weergegeven. Binnen 50 respectievelijk 90 meter rondom voornoemd centrum bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten. Ook voor de toekomst zal vestiging van een (beperkt) kwetsbaar object binnen voornoemde afstanden rondom het centrum van magazijn 11b niet toegestaan kunnen worden.

LPG-tankstation (Kanaal Noord 360)

Op grond van externe veiligheidsrisico's zijn de kwetsbare objecten in de toekomst niet meer toegestaan in de directe omgeving van de LPG-opslag. Sinds het Besluit Externe veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking is getreden, dient voor het LPG-tankstation aan de Oost - Veluweweg een risicocontour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (10^{-6}) op de plankaart te worden vermeld. Deze maatgevende risicocontour wordt bepaald door de doorzet (= de jaarlijkse omzet aan LPG, uitgedrukt in volume-eenheden) van dit tankstation. Deze bedraagt minder dan 1000m^3 . De maatgevende grenswaarde voor het plaatsgebonden risico 10^{-6} wordt op basis van het BEVI vastgelegd op 45 meter rondom het vulpunt. Binnen deze zone bevinden zich momenteel geen kwetsbare

objecten en is nieuwvestiging van kwetsbare functies (bijvoorbeeld wonen) uitgesloten.

5.7 Ecologie

Gevolgen in het kader van de Flora- en Faunawet

Deze wet is van kracht sinds april 2002 en regelt o.a. de wettelijke bescherming van een groot aantal planten- en diersoorten. De lijsten met beschermde soorten omvatten alle zoogdieren (uitgezonderd bruine rat en huismuis), alle vogels, alle reptielen en amfibieën en diverse ongewervelde dieren en plantensoorten.

Als door het plan beschermde dier- en plantensoorten worden aangetast (gedood, vergraven, vernield) is een ontheffing nodig van de betreffende wet; dit geldt ook wanneer vaste verblijfplaatsen worden vernield en/of als soorten worden verstoord. Belangrijk is daarbij dat aangetoond moet worden dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige instandhouding van de betreffende soorten. Aan de hand van de gevonden beschermde soorten en de effecten daarop van de maatregelen, wordt dan beoordeeld of een ontheffing kan worden verleend en onder welke voorwaarden. Voor bijzondere soorten (soorten van internationale lijsten alsook rode lijst-soorten) gelden zwaardere maatstaven dan bij algemenere soorten. Om een ontheffing te krijgen moeten de compensatiemaatregelen voor deze soorten goed in beeld worden gebracht. De ontheffing is nodig op het moment dat de ingreep plaatsvindt; bedacht moet wel worden dat compensatiemaatregelen dan al getroffen moeten zijn.

Van belang zijn de effecten van de ingrepen die in het plangebied zullen plaatsvinden. Deze ingrepen zijn:

- uitbreiding van het bedrijventerrein
- aanleg van de ontsluitingsweg

Gevolgen flora en vegetatie

In het gebied komen slechts twee beschermde plantensoorten voor, te weten de dotterbloem en het grasklokje (zie ook paragraaf 2.4. "Ecologische Waarden"). De dotterbloem komt voor in enkele lokale slootjes aan de oostzijde van het kanaal; de ingrepen hebben hierop geen effect. Daar waar grasklokje voorkomt in de bermen en bij de maatregelen wordt aangetast zal verplaatsing aan de orde zijn. In het algemeen is, ten behoeve van bescherming en ontwikkeling van plaatsgebonden vegetatie en flora te voorzien in aanvullende bos (van gebiedseigen bostype) en schralere open vegetaties (bermen, overgangsvegetaties naar bos zoals struweel, zoom- en mantelvegetaties en nattere graslandjes).

Gevolgen fauna

Vogels

De ingreep zal gevolgen hebben voor diverse broedvogelsoorten, met name van de soorten die gebonden zijn aan het kleinschalig agrarisch landschap; enerzijds door ten dele verdwijnen van biotoop maar zeker ook door de vergrote kans op verkeersslachtoffers (bijv. steenuil). Daarnaast zullen de weidevogelpercelen worden doorsneden, waardoor de stand zal afnemen.

Alle vogelsoorten zijn beschermd; effecten op populatieniveau bij de weidevogels zijn niet te verwachten; de lokale negatieve invloed is daarom niet compensatieplichtig. Voor de steenuil (naast beschermd ook rode lijstsoort) zijn compenserende maatregelen aan de orde door te voorzien in randenbeheer en het voorzien in extra broedplaatsen (nestkasten).

Daarnaast is melding gemaakt van de ijsvogel (beschermd, rode lijst en habitatsoort); hoewel de soort niet broedend is aangetroffen is ten behoeve van het duurzaam voortbestaan van een adequaat leefgebied rekening te houden met "onderdoorvlieghoogte" van de brug over het kanaal.

Zoogdieren

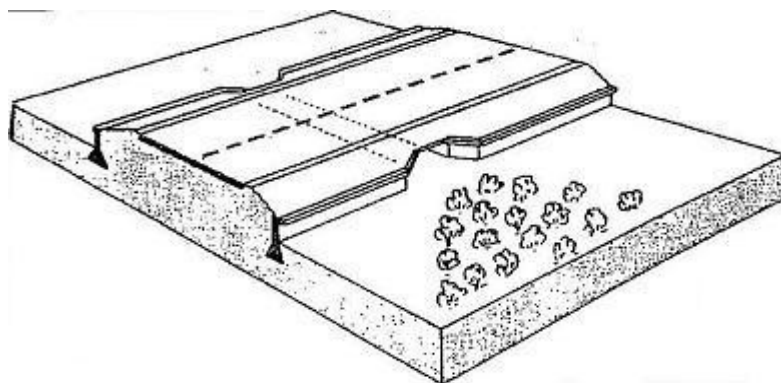
Voor de grondgebonden zoogdiersoorten geldt dat ze allen zijn beschermd. Met name de barrièrewerking van de ontsluitingsweg zal van invloed zijn op diverse grondgebonden soorten als marters, konijnen, hazen, etc. Voor de soorten geldt dat een ontheffing nodig is; op het duurzaam voortbestaan zullen de ingrepen geen effect hebben (en is er dus zicht op het verkrijgen van de ontheffing) als tegelijkertijd wordt voorzien in mitigerende maatregelen als het voorzien van enkele droge duikers onder de weg, begeleidende en toegeleidende beplanting en inrichting van de bermen van de ontsluitingsweg met voldoende structuur.

De vleermuissoorten hebben in het gebied geen vaste verblijfplaats zodat de ingrepen hierop niet van invloed zullen zijn. Foeragerende watervleermuizen zullen baat hebben bij een hogere "onderdoorvlieghoogte" van de brug.

Amfibieën

Wat betreft de aangetroffen (en beschermde) amfibieën geldt dat ze eveneens hoofdzakelijk te lijden zullen hebben van de barrièrewerking van de ontsluitingsweg. Door ook te voorzien in een enkele natte duiker blijven populaties ten noorden en ten zuiden van de weg met elkaar verbonden. Het duurzaam voortbestaan van de aangetroffen soorten wordt niet bedreigd, als met deze mitigerende maatregelen rekening wordt gehouden. Daarnaast kan voor het verlies aan biotoop voorzien worden in nieuwe natte biotopen.

voorbeeld 'droge' ecoduiker onder nieuwe noordelijke ontsluitingsweg



Overige soorten

Wat betreft de overige soorten zijn er geen beschermde soorten aangetroffen. Wel zal bij de inrichting van weg en bedrijventerrein zoveel mogelijk rekening zijn te houden met het voorkomen van juist de gebiedseigen, veelal aan schrale, bloemrijke graslandjes en ruigtes gebonden soorten, zodat lokale negatieve gevolgen kunnen worden opgevangen.

Ontheffingsaanvraag

Ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet (art. 75, lid 4) is aangevraagd in het najaar van 2003. Bij besluit van 8 januari 2004 (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, toek. FF2003C.275.sf) is ontheffing verleend van de verbodsbepaling in de Flora- en faunawet art. 8, 11 en 13 voor zover dit betreft het uitsteken of op andere wijze van de groeiplaats verwijderen, het vervoeren en onder zich hebben van het Grasklokje en het beschadigen, vernielen of verstoren van holen, nesten of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de Bosmuis, Bunzing, Dwergmuis, Dwergspitsmuis, Egel, Gewone bosspitsmuis, Haas, Huisspitsmuis, Konijn, Rosse Woelmuis Veldmuis, Wezel, Woelrat, Bruine rat, Bruine Kikker, Gewone pad en meerkikker voor de periode 1 januari 2004 tot en met 1 januari 2009 (zie bijlage).

Aangepaste werkzaamheden

Het is van belang dat bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de diverse flora- en faunasoorten. Als het aantasten van deze soorten voorkomen kan worden door de werkzaamheden uit te voeren op een tijdstip die voor de betreffende soorten niet of minder schadelijk is, is dat op grond van de zorgplicht van de wet noodzakelijk. Dat geldt zeker voor vogelsoorten, waarvoor op grond van de wet geen ontheffing mogelijk is. Dat betekent dat werkzaamheden die negatieve gevolgen kunnen hebben voor broedvogels, altijd buiten het broedseizoen zullen moeten plaatsvinden.

5.8 Duurzame ontwikkeling

Apeldoorn streeft op verschillende fronten naar een duurzame ontwikkeling. Ook voor bedrijfsterrinen geldt dat economische vooruitgang en duurzaamheid moeten samengaan. Het plangebied Noordoostpoort omvat het bestaande bedrijventerrein Stadhoudersmolen, de uitbreiding aan de noordkant met een ontsluiting en de aan de oostkant van het kanaal gelegen Groene Wig.

Het nastreven van een duurzame ontwikkeling vergt in het algemeen al maatwerk maar hier in het bijzonder, gezien de grote verschillen tussen de genoemde deelgebieden. De specifieke potenties van het gebied zullen benoemd en benut moeten worden. Dit plan schept daarvoor de voorwaarden.

Op de huidige agrarische gronden in de Groene Wig Wolvenbos kan met toepassing van de wijzigingsbevoegdheid een ontwikkeling plaatsvinden naar natuur.

Ten aanzien van de ontwikkeling en inrichting van het bedrijventerrein kan met betrekking tot "duurzaam bouwen" een aantal algemene richtlijnen worden geformuleerd:

- intensiever ruimtegebruik dan bij traditionele bedrijventerrinen (compact bouwen; gestapeld, anders schakelen, ondergronds of meervoudig ruimtegebruik)
- efficiënter gebruik van fossiele brandstoffen: gebruik restenergie, duurzame energiebronnen
- besparing drinkwater- en grondwatergebruik: ruwwater, hemelwater, oppervlaktewater, restwater;
- vervoer met minder energie en minder ruimte;
- goede landschappelijke inpassing bij voorkeur zonder extra ruimteclaims;
- afvalscheiding en hergebruik van reststoffen binnen het terrein zelf.

De belangrijkste concrete technische uitvoeringsmaatregelen en stedenbouwkundige uitgangspunten die in dit plan worden gehanteerd in relatie tot duurzaam bouwen houden verband met energiebeheer, waterbeheer, mobiliteit en afvalmanagement. Hieronder worden deze richtlijnen kort benoemd. Op pag. 30 staan de exacte eisen benoemd voor de gebouwen.

Energie

Energiebesparing en het gebruik van duurzame energie dragen bij aan de reductiedoelstellingen voor de uitstoot van CO₂. Energiebesparing wordt in eerste instantie op gebouwniveau gerealiseerd. Met de huidige stand der techniek is het mogelijk om kosteneffectieve panden te ontwerpen en te bouwen met een energiegebruik dat 20% lager ligt dan die volgens de eisen van Het Bouwbesluit. De gemeente verlangt dat dit ook gebeurt. Dat betekent dat naast toepassing van procesgerelateerde maatregelen ook de Dubo-uitgangspunten uit de DAF(+) nota worden gehanteerd bij de beoordeling van bouwplannen.

Gezamenlijk kunnen bedrijven echter meer doen, bijvoorbeeld door afvalwarmte van de burens te gebruiken voor ruimteverwarming van het eigen bedrijf. Ook zijn er economisch rendabele kansen voor het gebruik van een ondergrondse aquifer voor warmte- en koudeopslag. De rentabiliteit van een dergelijk systeem wordt groter naarmate er meer

bedrijven op worden aangesloten. Ook is het mogelijk om warmte te winnen uit het asfalt van parkeerplaatsen of wegen.

Water

Verstandig omgaan met water draagt bij aan een duurzame ontwikkeling. Gebruik van grijs water, benutting van restwaterstromen, opvang en gebruik van hemelwater en centrale blusvoorzieningen zijn daarvan enkele voorbeelden.

In de inrichting van de openbare ruimte en op de kavels zal hiervoor ruimte beschikbaar moeten zijn. De Griftzone en de Koningsbeek zijn geschikt om schoon (regen) water dat valt op de daken en op de verhardingen te bergen en langer in het gebied vast te houden.

Om de beken en de bodem ook schoon te houden, mag er geen zink of koper worden toegepast voor gevelbekleding, dakbedekking, dakgoten en hemelwaterafvoer.

Mobiliteit

Het verbeteren van openbaar vervoer en het creëren van langzaam verkeersroutes draagt bij aan het terugdringen van de automobiliteit. Medewerking van bedrijven, bij voorkeur op bedrijventerreinniveau is van groot belang. Bedrijven kunnen het gebruik van de fiets door hun medewerkers bevorderen door het bouwen van een overdekte fietsenstalling en een douche- en omkleedruimte voor medewerkers die niet in de buurt wonen. Er kan ruimtewinst worden geboekt wanneer veel medewerkers de fiets gebruiken voor het woon-werkverkeer en parkeerterreinen daardoor kleiner kunnen worden uitgevoerd.

Afval

Naast de preventie- en hergebruik van afval op bedrijfsniveau is ook winst te behalen door benutting van reststoffen tussen bedrijven onderling en op het niveau van het bedrijventerrein door b.v. het afsluiten van collectieve contracten. Het creëren van een 'facility point' dat breder opereert dan een milieustraat zou mogelijk gemaakt moeten worden.

Parkmanagement

Voor het bestaande en nieuwe gedeelte van bedrijventerrein Stadhoudersmolen streeft de gemeente parkmanagement na. De uitvoering van het parkmanagement en de bijbehorende maatregelen ten behoeve van een duurzame ontwikkeling en duurzaam beheer zullen in overleg met de bedrijvenkring Stadhoudersmolen worden opgesteld.

Flexibiliteit

In de voorschriften van dit plan wordt de nodige flexibiliteit in acht genomen om in de vorm van functiewijziging en functiemenging, zoals het stapelen van functies en het multifunctioneel gebruik van parkeerterreinen, het duurzaam ruimtegebruik te bevorderen.

5.9 Geurzonering

Om wijkverwarming van de stadswijk Zuidbroek mogelijk te maken zal de RWZI aan de Stadhoudersmolenweg 40 en 42 zich meer gaan richten op het verwerken van slib. De RWZI heeft als categorie 4 bedrijf een specifieke aanduiding op de plankaart gekregen, hetgeen betekent dat de huidige activiteiten van rioolwaterzuivering gecontinueerd mogen worden. De omschrijving van de aanduiding r wordt uitgebreid met de activiteit (afval)slibverwerking. Uitgangspunt hierbij is dat geen activiteiten toegestaan worden die vallen in een zwaardere milieucategorie. De activiteiten worden binnen categorie 4 ingepast.

Ter bescherming van de omgeving is ten aanzien van bovenstaande ontwikkeling een nieuw instrument geïntroduceerd; een geurcontour. Deze geurcontour wordt, in aanvulling op het bestemmingsplan als een milieubeleidsregel vastgesteld als bedoeld in

de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De enige mogelijkheid om deze geurcontour te toetsen en te handhaven is namelijk via de milieuvergunning, daarom is de geurcontour niet opgenomen op de plankaart.

Daarnaast is ter bescherming van de omgeving ten aanzien van de overige (geprojecteerde) bedrijven ook een geurcontour ontwikkeld. De potentiële geurhinder van deze (geprojecteerde) bedrijven is geobjectiveerd en vastgelegd. Voor deze contour geldt hetzelfde als bovenstaand.

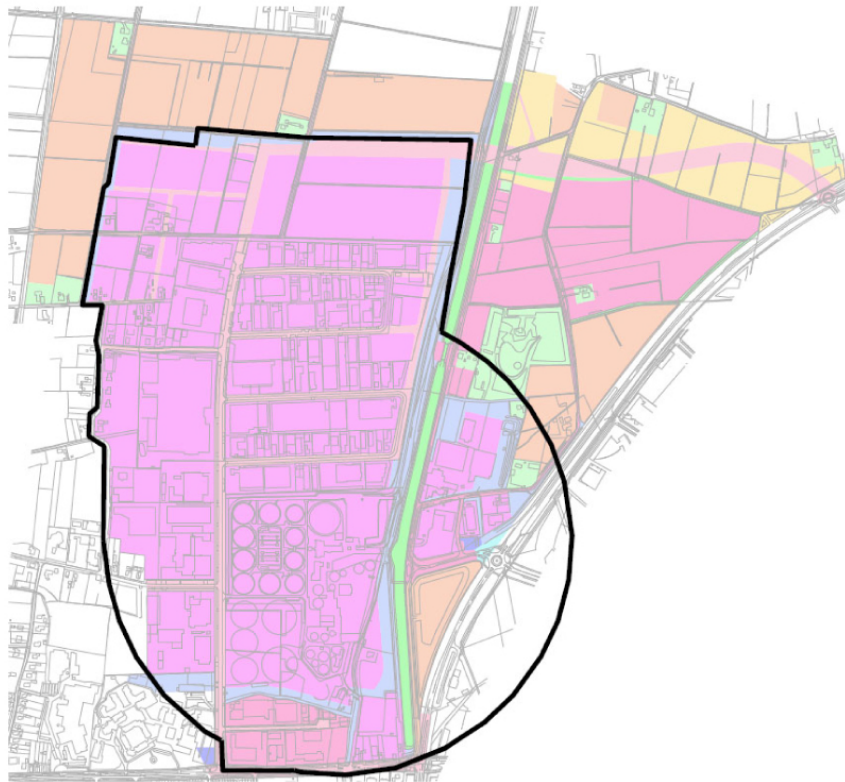
Bijgevoegd is een indicatieve tekening zoals de geurcontour(en) in de milieubeleidsregel wordt vastgelegd. De geurzone wordt bepaald door cumulatie van de vergunde bestaande geurrelevante bedrijven en door de potentieel mogelijke contouren van bedrijven volgens de milieucategorieën 2 en 3:

- als geurzone rond de huidige geurrelevante bedrijven (RWZI en VARTECH) wordt uitgegaan van een cirkel die de cumulatieve geurcontour van 2 ge/m³ als 98-percentiel omvat. Buiten deze contour zijn geurgevoelige functies mogelijk. De figuur omvat de thans vergunde emissies, sluit aan op het Gelders geurbeleid en weerspiegelt de normstelling van de NeR voor nieuwe situaties;
- voor een scheiding tussen geurgevoelige bestemmingen en de potentieel geurbelastende overige bedrijvigheid is bepaald dat een afstand van 50 of 10 meter (voor cat. 3 resp. cat. 2) een afdoende bescherming tegen potentiële geurhinder biedt. Om aansluiting op de contour van de RWZI en VARTECH te verkrijgen, is ook aan dit gedeelte een waarde van 2 ge/m³ als 98-percentiel verbonden.

Combinatie van de betreffende contouren levert een geurzone die overeen komt met maatwerk aan de hand van de maximaal mogelijk emissies van de toegestane activiteiten. De gecombineerde aaneengesloten contour die de cumulatieve geurzone van 2 ge/m³ als 98-percentiel weerspiegelt, is opgenomen als bijlage I. Voor bedrijven, kantoren en woningen op het bedrijventerrein zelf wordt geen toetsingskader beschouwd. De voorgestelde toetsingswaarde voor de zone rond het terrein biedt een dusdanig hoog beschermingsniveau dat ook bedrijven zelf in ruime mate op een aanvaardbaar niveau zijn beschermd. Eén en ander is gebaseerd op een onderzoek van Witteveen + Bos (AP407, december 2005), deze is in de bijlage bijgevoegd.

In het bestemmingsplan zit een vrijstellingsregeling voor het toestaan van een hogere milieucategorie, als deze zich naar aard en invloed gedraagt als de op de plankaart aangegeven wordt.

Noordoostpoort



Cumulatieve geurzone van 2 ge/m³ als 98-percentiel

(Witteveen en bos, 21-12-2005)

6 BEHEERVISIE/JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Algemeen

De regeling moet handhaafbaar zijn. Naarmate het juridische systeem logischer en meer "to the point" is, zullen de toegankelijkheid en uitvoerbaarheid beter zijn. Daarmee worden ook controle en handhaving bevorderd.

Het plangebied heeft een zeer divers karakter, variërend van stedelijke bedrijventerreinen en groenzones tot landgoederen, landelijke agrarische gebieden en natuur(ontwikkelings)gebieden. Daarnaast is er een duidelijk onderscheid naar ruimtelijke conservering van reeds bestaande ruimtelijke inrichting en nieuwe ontwikkelingen, zoals herstructurering en uitbreiding van het bedrijventerrein, de nieuwe infrastructuur in het buitengebied en de conversie van agrarische gronden naar natuurgebieden.

Juridische uitgangspunten

Aan de opzet van de juridische systematiek worden hoge eisen gesteld, te weten:

- De regeling moet praktisch en hanteerbaar zijn. Hanteerbaar voor iedereen die ermee moet werken.
- De regeling moet helder en eenduidig zijn. Discussies over interpretatievraagstukken moeten niet aan de orde zijn.
- Daarbij dient ook te worden gekeken naar relevantie: "niet meer regelen dan nodig is."

De regeling moet ook voor de burger toegankelijk zijn.

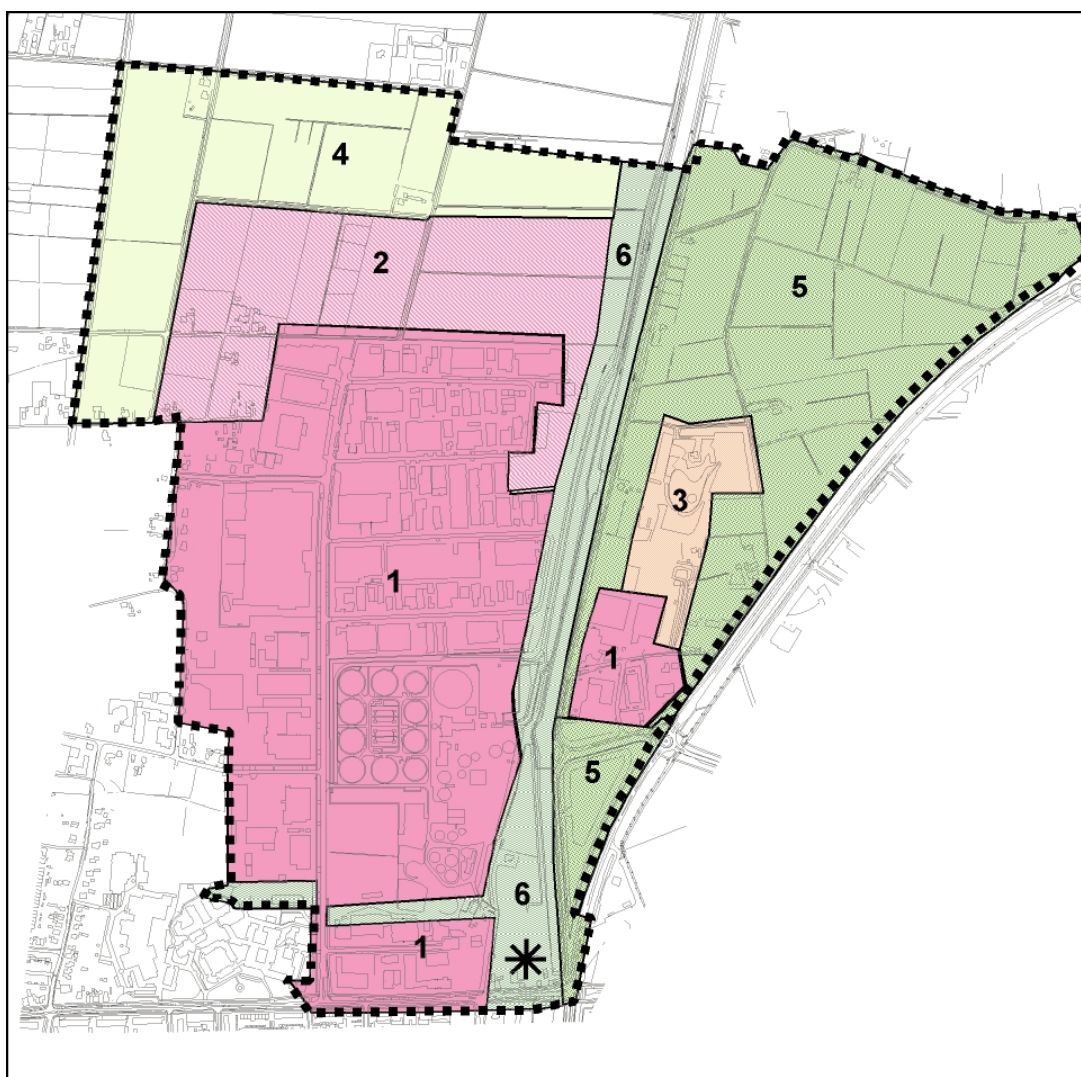
Beheer en ontwikkelingskarakter

In een deel van het plangebied wordt, zoals hiervoor al is aangegeven, geen ingrijpende veranderingen in de functionele en ruimtelijke structuur voorzien. In het noordelijke deel van het plangebied en in de Groene Wig worden wél (meer) ingrijpende veranderingen voorzien (zie hoofdstuk 4). Voor de betreffende locaties is gekozen voor een bestemmingsregeling met een ontwikkelingskarakter. De bestemmingsregeling heeft daardoor zowel een beheers- als ontwikkelingskarakter; de regeling is gebaseerd op artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO); direct werkende bestemmingen met een directe bouwtitel; met naargelang de omstandigheden een beperkte of wat ruimere "vrije" marge. Om toch de nodige, maar minder ingrijpende veranderingen in de toekomst mogelijk te maken, dus enige flexibiliteit in het plan aan te brengen, zijn diverse vrijstellings- en wijzigingsmogelijkheden opgenomen; met name ter verruiming van bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Rechtszekerheid en rechtsbescherming

Het plan dient doeltreffend en flexibel te zijn; veranderingen van beperkt belang dienen eenvoudig plaats te kunnen vinden. Tegelijkertijd dient het plan een redelijke mate van zekerheid te bieden omtrent de realiseringsmogelijkheden (rechtszekerheid) én de nodige bescherming te bieden tegen ongewenste, mogelijk schadelijke ontwikkelingen (rechtsbescherming).

Noordoostpoort



- 1 Beheersgebied (bedrijventerrein)
- 2 Ontwikkelingsgebied (bedrijventerrein)
- 3 Beheersgebied (landgoed)
- 4 Beheersgebied (agrarisch gebied)
- 5 Agrarisch gebied (natuurontwikkeling mogelijk)
- 6 Ontwikkelingsgebied (Beken en Sprengen)
- ✱ Bijzondere plek (wijzigingsbevoegdheid Koningsbeek en bedrijven)

juridische planopzet

Het bestemmingsplan hanteert in dat licht de volgende principes:

- gebruiks- en bouwmogelijkheden, die naar verwachting geen problemen zullen

opleveren op het punt van conflicterende belangen, zijn als recht toegestaan (met op de omstandigheden afgestemde vrije marges en flexibiliteit);

- soms is enige nadere "sturing" of beperking van dit recht nodig; Burgemeester en Wethouders kunnen dan zo nodig nadere eisen stellen;
- voor gebruiks- en bouw mogelijkheden, die een wezenlijke afwijking of verandering inhouden van datgene wat als recht is toegestaan, en die wél problemen op het punt van conflicterende belangen kunnen opleveren, bevat het plan vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. In veel gevallen bepaalt het plan dat bij de toepassing daarvan "belanghebbenden", via een (korte) publicatie- en bezwarenprocedure, de gelegenheid krijgen om hun "zienswijze" te geven over de toepassing van een dergelijke bevoegdheid in een bepaald geval.

In de volgende paragrafen worden de in dit plan voorgestelde bestemmingen en de daarbij behorende regels toegelicht. Er wordt alleen ingegaan op de onderdelen die, met name op het punt van achterliggende redenen en achtergronden, toelichting behoeven.

Aan het slot komen nog enkele bijzondere juridische aspecten aan de orde, onder andere betreffende de toepassing van wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplichten zonder goedkeuring van gedeputeerde staten, en betreffende de gehanteerde regeling voor de publicatie- en bezwarenprocedure bij vrijstelling, wijziging en uitwerking.

6.2 Bedrijven

Uitgangspunt is dat de bestaande bedrijven kunnen worden voortgezet en verder ontwikkeld en dat nieuwe bedrijven zich kunnen vestigen binnen redelijk werkbaar en aanvaardbare milieuvorwaarden; zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Overigens, of een bepaald bedrijf met bepaalde milieugevolgen ook daadwerkelijk op een bepaalde plaats, in een bepaalde omgeving, kan worden uitgeoefend, vereist naast de toetsing aan het bestemmingsplan ook toetsing aan met name de Wet milieubeheer. De bestemming Bedrijfsdoeleinden is zodanig ingericht, dat er voor nabijgelegen milieugevoelige functies een in milieuhygiënisch opzicht aanvaardbare situatie wordt gegarandeerd. Om milieuoverlast voor de nabijgelegen woningen en het terrein van de verzorgingshuis Casa Bonita aan de Anklaarseweg te voorkomen, heeft een nadere zonering van bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden, door middel van het gebruik van een bedrijvenlijst. Deze zogenaamde Lijst van toegelaten bedrijfstypen, ontleend aan 'Bedrijven en milieuzonering, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 2001 is als bijlage bij de voorschriften opgenomen. Om milieuhygiënische en planologische redenen is de bedrijvenlijst nader ingeperkt en daarmee toegesneden op de concrete situatie.

Milieuzonering van het bedrijventerrein

De bedrijvenlijst legt een koppeling tussen de aard van de bedrijven en de ter plaatse acceptabele milieubelasting. Per milieufactor (geur, stof, geluid en/ of gevaar) wordt voor de verschillende bedrijven een (indicatieve) afstand genoemd, welke tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing in acht moet worden genomen. De indeling in milieucategorieën, in zes mogelijke klassen, is afgeleid van de voor dat bedrijf geldend "grootste afstand" tot woonbebouwing:

milieu categorie	"grootste afstand" varieert van		
1	0 m	t/m	10 m
2	10 m	t/m	30 m
3	50 m	t/m	100 m
4	200 m	t/m	300 m
5	500 m	t/m	1000 m
6		t/m	1500 m

Door middel van een **vrijstellingsbevoegdheid** zijn bestaande en nieuwe bedrijven die niet voorkomen op de lijst van toegelaten bedrijfstypen, danwel bedrijven die vallen in een

hogere milieucategorie toelaatbaar op grond van dit bestemmingsplan toelaatbaar, mits deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving gelijk kunnen worden gesteld met de als recht toegestane milieucategorieën. De vrijstelling wordt alleen verleend indien geen extra belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.

Inwaartse zonering

Uitgangspunt bij inwaartse zonering is dat zich binnen een straal van 100m van de meest nabijgelegen hindergevoelige objecten, geen nieuwe bedrijven in de milieucategorie 3 en hoger (met een hinderzone van 100m of meer) mogen vestigen. De bestemmingsregeling sluit aan bij de bestaande situatie. Met recht zijn, ten gevolge van deze zonering, binnen de genoemde straal van 100 meter ten opzichte van de meest nabijgelegen woningen, in principe uitsluitend bedrijven in de milieucategorie 1 en 2 toegestaan (zie afbeelding: inwaartse zonering).

Planologische beperkingen Staat van Bedrijfsactiviteiten

Uit planologisch oogpunt is het ongewenst dat op het bedrijventerrein bepaalde bedrijfsactiviteiten worden toegelaten, die "standaard" wel in de basislijst van de VNG zijn opgenomen. Zo zijn met name detailhandels- en horecabedrijven (m.u.v. cateringbedrijven) uit de Staat weggelaten (SBI-code 52 en 55). Dergelijke bedrijven passen niet in dit gebied.

Actualisering Staat van Bedrijfsactiviteiten

Het plan bevat verder een wijzigingsbevoegdheid om de bij de voorschriften gevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten te actualiseren. Daarmee kan de Staat worden aangevuld met nieuwe bedrijfsactiviteiten, die nu (nog) niet op de lijst voorkomen, en die qua milieuhinder redelijkerwijs zijn te vergelijken met de wel op de lijst voorkomende bedrijfsactiviteiten. Deze bevoegdheid kan bovendien worden gebruikt om bepaalde bedrijfsactiviteiten onder een andere, te weten lagere categorie te brengen, indien is gebleken dat door toepassing van nieuwe technieken de milieubelasting van die activiteiten structureel lager is geworden.

Bedrijven uit een hogere milieucategorie

Nieuwvestiging van bedrijven in de milieucategorie 4, 5 en 6 is in principe uitgesloten. Op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen komen echter diverse bedrijven voor, die naar aard en invloed van de veroorzaakte milieuhinder niet voldoen aan hiervoor geformuleerde uitgangspunten. Omdat het hier gaat om reeds gevestigde bedrijven, die op grond van de sterk verouderde bestemmingsregeling en op basis van hun milieuvergunning op de huidige locatie kunnen blijven functioneren, is in dit bestemmingsplan gekozen voor voortzetting van de bedrijven op de huidige locatie, zonder dat verdere verzwaring van de milieuhinder op de omgeving plaatsvindt.

Tabel 6.2.1. Bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4, waarvoor een branchespecifieke aanduiding is opgenomen.

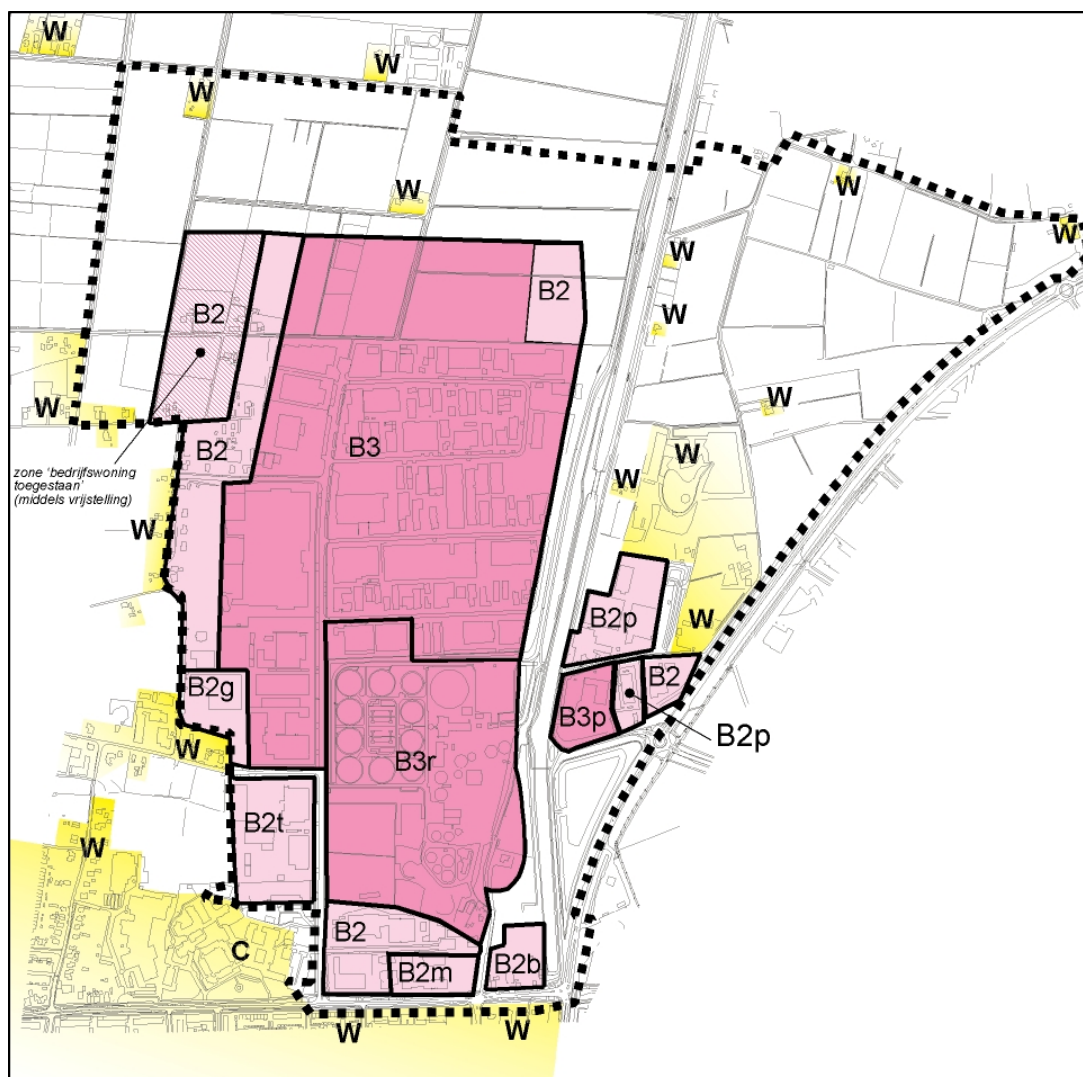
bedrijfsnaam	activiteit	adres	SBI-code*	cat.*	aanduiding
		<i>Anklaarseweg</i>			
Bos Beton	Betonmortelcentrale en productie prefab betonelementen	<i>nr. 123a</i>	2661.2	4	B2b
Waterschap Veluwe	Rioolwaterzuivering (Slibdepot)	<i>nr. 109</i>	9000.1	4	B3r
Bouwmaterialen NVB Vermeulen	Opslag en handel in bouwmaterialen	<i>nr. 101</i>	5153	3	B2m
		<i>Halvemaanweg</i>			
Holland Colours NV (HCA)	Vervaardiging van verfproducten	<i>nr. 1</i>	2412	4	B2p, B3p
		<i>Kleine Fluiterweg</i>			

Noordoostpoort

UPS	Goederen Transportbedrijf	<i>nr. 251</i>	6024	3	B2g
		<i>Lage brink</i>			
Winters leveranciers	Opslag en handel in verfproducten	<i>nr. 23</i>	5155.1	4	B3v
		<i>Prinsenweide</i>			
Veriplast Holland	Kunststofverwerkingsbedrijf	<i>nr. 69</i>	252.2	4	B3k
		<i>Stadhouders-molenweg</i>			
Hamer Installatie-techniek	Technisch Installatiebedrijf	<i>nr. 23</i>	2821	4	B2t
Waterschap Veluwe	Rioolwaterzuivering	<i>nr. 40</i>	9000.1	4	B3r
Vartech	Slibverwerking en afvalverwerking-bedrijf	<i>nr. 42</i>	9003.6	4	B3r

*: *milieucategorie, classificatie op basis van categoriale bedrijfsindeling, Bedrijven en milieuzonering, VNG, 2001*

Deze reeds aanwezige bedrijven, waaronder ook enkele bedrijven in de milieucategorie 4, die naar aard en invloed niet passen binnen de voor het betreffende gebied wenselijke milieuzone, zijn voorzien van branchespecifieke bestemming. Deze bedrijven kunnen uitsluitend worden vervangen door een gelijksoortige inrichting, respectievelijk een bedrijf uit de milieucategorie 1 of 2 binnen de milieuzone 2 (B2) of door een bedrijf in de milieucategorie 1 t/m 3, wanneer het bedrijf zich in de milieuzone 3 (B3) bevindt. Een overzicht van de desbetreffende bedrijven is opgenomen in bovenstaande tabel.



--- plangrens

 grens cat. 2 & 3 bedrijven

 gevoelige objecten (W = woningen, C = zorginstelling Casa Bonita)

Inwaartse milieuzonering

Flexibiliteitsbepalingen

Er kan zich evenwel de situatie voordoen, dat een bedrijf een zodanige technologische

ontwikkeling doormaakt of zodanige hinderbeperkende maatregelen kan nemen, dat deze in de praktijk functioneert als een bedrijf uit een "lichtere" categorie. Het betreffende bedrijf zou dan ook dicht bij woonbebouwing kunnen worden gevestigd. Nieuwe bedrijven uit een hogere categorie zijn uitsluitend met vrijstelling toelaatbaar voor zover deze, qua milieugevolgen voor de woonomgeving, redelijkerwijs kunnen worden gelijkgesteld met bedrijven die ter plaatse als recht zijn toegestaan. Op deze wijze wordt enerzijds een onnodige "hardheid" in het bestemmingsplan ondervangen. In het kader van de aanvraag van de individuele melding milieuvergunning wordt bepaald in hoeverre kan worden voldaan aan de bepalingen uit het bestemmingsplan. Anderzijds wordt voorkomen dat bestaande bedrijven uit een hogere milieucategorie onder het overgangsrecht vallen. Voorwaarde is daarbij echter wel dat hun milieuvergunning voldoende waarborgen biedt om op de betreffende locatie adequaat te functioneren. Het bestemmingsplan zal daarnaast de mogelijkheid bieden om na bedrijfsbeëindiging de milieusituatie te verbeteren. Burgermeester en wethouders zijn daarom bevoegd om de bestemming na bedrijfsbeëindiging te wijzigen naar bedrijven in de milieucategorie 1 en 2 (milieuzone 2), respectievelijk de milieucategorie 1 t/m 3 (milieuzone 3) al naar gelang het bedrijf zich temidden van andere bedrijven in de voornoemde milieuzone 2 of 3 bevindt.

Correctie naar omgevingstype

De in dit plan gehanteerde milieuzonering is gebaseerd op een standaardbedrijvenlijst. Deze heeft een indicatief karakter en is gebaseerd op vestiging van bedrijven in een rustige woonomgeving. De uitbreiding van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen vindt plaats in het buitengebied. De standaardbedrijvenlijst biedt ruimte om op basis van locatiespecifieke kenmerken te corrigeren. In de praktijk wordt deze correctie hoofdzakelijk toegepast om conflictsituaties bij nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. De reeds aanwezige woning aan de Wenumseveldweg 13, vormt bij de uitbreiding van bedrijventerrein Stadhoudersmolen een potentiële conflictsituatie. Deze woning is gesitueerd in een omgeving die kan worden getypeerd "landelijk gebied met woning". Op grond van deze ligging in een extensief bebouwde landelijk omgeving kan worden gecorrigeerd. Wat betreft gevoeligheid voor milieuaspecten spelen vooral de factoren 'geluid' en 'visueel' hier een belangrijke rol.

Het bedrijventerrein is in zijn geheel gezoneerd (zie hierna 'geluidzonering'). Voor de betreffende woning Wenumseveldweg 13 is een hogere grenswaarde aangevraagd bij GS en verkregen. De woning is daarbij afgeschermd door een geluidswal die tevens bescherming biedt tegen eventuele geluidhinder van de nabijgelegen nieuwe noordelijk ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Daarmee is de bescherming van de woning voor het aspect geluid afdoende geregeld.

Zoals reeds vermeld, wordt in dit bestemmingsplan uiterst zorgvuldig omgegaan met de visuele aspecten. Deze maken onderdeel uit van de landschappelijke inkleding van het bedrijventerrein als geheel. De visuele camouflage het bedrijventerrein bestaat uit een brede groenzone langs Koningsbeek, Grift en Apeldoorns Kanaal en een brede groenzone aan de noord- en westrand van het bedrijventerrein. Deze groenstrook varieert aan de noordrand van het terrein in breedte van 10 tot 25 meter en biedt daarmee voldoende mogelijkheden om de bedrijfsbebouwing, met een maximale bouwhoogte van 10 meter, volledig visueel af te schermen van het buitengebied. Tegelijkertijd neemt vanuit het centrale deel van het bedrijventerrein de bebouwingshoogte en de bebouwingsdichtheid in de richting van het buitengebied geleidelijk af.

De correctie van de bedrijvenlijst voor het omgevingstype "landelijk gebied met woning" biedt de ruimte om de voor de maatgevende afstand voor de overige aspecten (zoals geur en stof) één afstandsstap te verminderen. Dit betekent concreet dat bedrijven in de milieuzone 3, gezien de specifieke kenmerken van de omgeving, tot op een afstand van minimaal 50 meter (i.p.v. 100 meter) van deze woning milieutechnisch aanvaardbaar worden geacht.

Geluidzonering industrielawaai

Het bedrijventerrein Stadhoudersmolen is een gezoneerd bedrijventerrein in de zin van

de Wet Geluidhinder (Wgh),

- waarin bij de zonering rekening is gehouden met de aanwezigheid van woningen in de omgeving
- waarbij voor de woning binnen de 50 dB(A) geluidscontour (Wenumseweg 13) ontheffing is aangevraagd en verkregen bij GS van de provincie Gelderland
- waarbij voor de aanwezige bedrijfswoningen op het bedrijventerrein geldt dat deze onderdeel uitmaken van het gezonde bedrijventerrein en als zodanig niet als industriegeluidsgevoelig object worden aangemerkt.

De geluidzonering van het bedrijventerrein is een uitwaartse zonering en staat los van de hiervoor genoemde milieuzonering. Op grond van akoestisch onderzoek is bepaald hoeveel geluid de reeds aanwezige en nieuw te vestigen bedrijven (inclusief mogelijke verplaatsing van Bos Beton) produceren. In het zonebesluit is een zone vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting ten gevolge van het bedrijventerrein - in de huidige en toekomstige situatie - niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat uitbreiding van de zone niet leidt tot een met de Wet Geluidhinder strijdige situatie, met uitzondering van de woning aan de Wenumseveldweg nr. 13. Op deze woning aan de noordzijde van het terrein wordt een geluidsbelasting van 54 dB(A) berekend. Bij Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland is een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aangevraagd. Ontheffing is verleend.

Middels een zonebeheersmodel (rekenmodel) kan voorafgaand aan het verlenen van nieuwe milieuvergunningen voor bedrijven op zowel het bestaande bedrijventerrein als op de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein worden bepaald of de geluidsproductie leidt tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van de op de plankaart aangeduide zonegrens. Hiermee worden alle gevoelige objecten buiten de zonegrens beschermd tegen mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van de op het bedrijventerrein aanwezige bedrijven. Concreet betekent dit dat bijvoorbeeld voor de woningen aan de Kanaalweg de zonegrens zodanig is vastgesteld dat de woningen geen onaanvaardbare geluidhinder (> 50 dB(A)) ondervinden van de bedrijven op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

De ligging van de 50 dB(A) geluidscontour wordt op de plankaart vermeld. Voor zover deze geluidscontour afwijkt van de reeds geldende geluidscontour is de geluidscontour binnen het plangebied van dit bestemmingsplan betrokken. Binnen deze geluidszone mogen niet zonder meer nieuwe, geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. De grenzen van de zones zijn op de plankaart opgenomen. Concreet betekent dit voor het plangebied, dat bij het toestaan van nieuwbouw van woningen of geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone een verzoek hogere waarde moet worden ingediend.

Nieuwvestiging betonmortelcentrale

In overleg met de eigenaar van de huidige betonmortelcentrale (Bos Beton) aan de Anklaarseweg worden de mogelijkheden tot verplaatsing van dit bedrijf onderzocht. Naast mogelijke voordelen voor het bedrijf op een nieuwe, ruimere en meer geschikte locatie verwacht de gemeente ook op de ter plaatse van de huidige vestiging de ruimtelijke situatie op meerder punten te kunnen verbeteren door het creëren van ruimte voor de ontwikkeling van:

- de Groene Mal, i.c. het verleggen van de grift en de beekloop door de wijziging naar "groenvoorziening" met een aanduiding "beken en sprengen";
- de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, i.c. de wijziging naar "groenvoorziening" ten behoeve van uitbreiding van de groenzone rondom het bedrijventerrein Stadhoudersmolen;
- de versterking van de poortfunctie van de kruising tussen de Anklaarseweg en de Oost -Veluweweg, door het opnemen van wijzigingsmogelijkheid ten behoeve van de vestiging van "bijzondere bedrijven", die een bijdrage kunnen leveren aan de representativiteit van de stadsentree.

De gemeente is niet voornemens de milieuruimte ten opzichte van de huidige vestiging van Bos Beton te vergroten. Bij verplaatsing zal bij de afgifte van de milieuvergunning (Wm) worden getoetst aan de geluidzonering en de wijze waarop rekening is gehouden met de omliggende bebouwing. Dat wil zeggen dat de betonmortelcentrale dusdanig moet worden ingericht, dat deze naar aard en invloed van de milieuhinder functioneert als een bedrijf in de milieucategorie 3.

Bedrijfswoningen

De gemeente en toetsende instanties (provincie en VROM-inspectie) staan in principe negatief tegenover de vestiging van bedrijfswoningen op een in de zin van de Wet Geluidhinder gezoneerd bedrijventerrein. Woningen, maar ook bedrijfswoningen worden aangemerkt als gevoelige objecten. Voortzetting van de bestaande situatie, waarin zich temidden van de zwaardere milieucategorieën reeds bedrijfswoningen bevinden, is aanvaardbaar, mits de milieuhinder op deze woningen niet toeneemt. Voor wat betreft de reeds aanwezige bedrijfswoningen op Stadhoudersmolen is sprake van een status quo. De bestaande bedrijfswoningen worden derhalve gehandhaafd. Nieuwvestiging wordt behoudens een strook van kleinschalig verkavelde bedrijfspercelen aan de noordwestzijde van het bedrijventerrein niet toegestaan. De bestaande bedrijfswoningen worden geregeld via de aanduiding "bedrijfswoning". De inhoud van de bedrijfswoning, mag maximaal 600 m³ bedragen. Door vestiging van de betreffende bedrijfswoning mogen de aanwezige bedrijven niet onevenredig worden gehinderd in de bedrijfsvoering.

Nieuwe bedrijfswoningen in uitbreiding

Vanuit het oogpunt van de bedrijfsvoering van deze bedrijven kan de aanwezigheid van een bedrijfswoning zeer wenselijk zijn. Dit is met name het geval voor de nog uit geven kavels in de noordwestrand van de uitbreiding van Stadhoudersmolen. De kavels zijn van geringe omvang (gemiddeld < 2000 m²) en in het bijzonder bedoeld voor lokale bedrijven uit de lagere milieucategorieën (cat. 1 en 2). Ruimtelijk dragen de bedrijfswoningen bij aan een geleidelijke overgang van een volledig bedrijfsmatig gebruikte ruimte naar een extensief bewoond buitengebied. Met een zorgvuldig beleid en beheer van de milieuvergunningen en een afgewogen terrein- en gebouweninrichting wil de gemeente de genoemde gewenste situaties beheersen. De vestiging van bedrijfswoningen in deze milieuzone met uitsluitend categorie 1 & 2 bedrijven (B2) is op zichzelf planologisch aanvaardbaar, mits de bestaande en hier gewenste toekomstige bedrijfsmatige activiteiten niet door de bedrijfswoningen in hun functioneren worden gehinderd door een gebrek aan milieuruimte. Daarom zijn nieuwe bedrijfswoningen uitsluitend in de voornoemde en speciaal daarvoor aangewezen zone onder specifieke voorwaarden toegestaan middels een vrijstellingsregeling. In de vrijstellingsregeling is als voorwaarde opgenomen dat de bedrijfswoning in ieder geval uitsluitend mogelijk wordt gemaakt als blijkt dat deze woning niet leidt tot inperking van de milieuruimte van de in de omgeving aanwezige bedrijven.

Vanwege de mogelijke nieuwvestiging van bedrijfswoningen in deze zone wordt in het aangrenzende bedrijventerrein (ten oosten van deze zone) een strook van 100 m breed aangewezen waarin uitsluitend categorie 1 & 2 bedrijven (milieuzone 2) zijn toegestaan.

Bouwbepalingen

Door middel van een bebouwingsvlak zijn de gronden aangegeven die bebouwd mogen worden. Een bebouwingspercentage geeft daarbij aan hoeveel van de betreffende gronden mag worden bebouwd. Daarbij wordt op de plankaart aangegeven wat de maximale bebouwingshoogte bedraagt.

In de voorschriften zijn regelingen opgenomen om vrijstelling te kunnen verlenen van de maximale hoogtematen, zoals deze op de plankaart staan aangegeven. Daarbij zijn voorwaarden geformuleerd om te voorkomen dat de belangen van omwonenden en van omliggende bedrijven onevenredig worden aangetast, maar ook om te voorkomen dat parkeerbehoeften, die eventueel samenhangen met de grotere bebouwing, op de openbare ruimte/weg worden "afgewenteld".

Ten behoeve van een verminderde geluidsbelasting op de omgeving zijn middels een algemene vrijstellingsbevoegdheid geluidswerende voorzieningen toegestaan binnen de bedrijfsbestemming.

6.3 Wonen

In het plangebied komen op beperkte schaal burgerwoningen voor. Het betreft enkele woningen in het noordoostelijk plangebied in de Groene Wig. Deze zijn als "**Woondoeleinden**" bestemd conform de regeling in de aangrenzende bestemmingsplannen voor het buitengebied. De aanwezige woningen zijn positief bestemd met een bestemmingsvlak, waarbinnen de bebouwing dient te blijven in geval van uitbreiding. Voor zover een woning minder dan 600 m³ omvat, is vergroting tot deze maat in het algemeen toegestaan. Bestaande woningen, groter dan 600 m³, kunnen binnen deze regeling worden gehandhaafd.

De voormalige sluiswachterswoning aan Kanaal Noord is aangewezen als gemeentelijk monument. In het algemeen dient het bestemmingsplan geen zaken te regelen die elders al geregeld zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten die een eigen beschermingsregeling hebben. Het bestemmingsplan heeft daarbij alleen een 'signaalfunctie'. Met de aanduiding 'monument' geeft de plankaart dit signaal.

6.4 Verkeers- en Verblijfsdoeleinden

De nieuwe ontsluitingsweg en Stadhoudersmolenweg zijn de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein. Deze worden bestemd voor "**Verkeersdoeleinden**". Hier ligt de inrichting van de weg in principe vast. Ter beperking van de geluidhinder op woningen in de omgeving van de ontsluitingswegen worden meerdere geluidswallen aangelegd. De ligging van deze geluidswallen is op de plankaart vastgelegd middels een aanduiding.

De overige wegen op het bedrijventerrein Stadhoudersmolen zijn bestemd als "**Verblijfsgebied**". Naast de daarin voorkomende rijbanen, zijn ook de bijbehorende parkeerplaatsen, paden, bermen en groenvoorzieningen in deze bestemming begrepen. Aan eventuele herinrichting van die elementen binnen deze bestemming worden in het plan in principe geen beperkingen opgelegd. Voor eventuele herinrichting in de toekomst kan de normaal, gebruikelijke inspraakprocedure toereikend worden geacht en is een regeling in het plan niet nodig. Herinrichting kan onder meer nodig zijn om aan veranderende inzichten tegemoet te kunnen komen.

Parkeren

Bij de revitalisering van bedrijventerrein Stadhoudersmolen zijn diverse bestaande parkeermogelijkheden aangepast en is aanvullende parkeergelegenheid in de openbare ruimte gecreëerd. Het betreft hier onder andere de aanleg van parallelle parkeerstroken langs Stadhoudersmolenweg en de verbetering van reeds aanwezige parallelle parkeerstroken langs de Lage Brink en Prinsenweide. Uitgangspunt bij de nieuw uit te geven gronden is de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein.

6.5 Water en landschap

Bos en groenstroken

De parkachtige randzone van het bedrijventerrein wordt gerekend tot de structurele groenvoorziening van het gebied. Deze waardevolle groene gebieden zijn specifiek bestemd tot "**Groenvoorzieningen**". Binnen deze bestemming is het aanleggen van fiets-

en wandelpaden, ten behoeve van het recreatief gebruik en ontsluiting van het bedrijventerrein toegestaan.

De in het kader van de nieuwe Noordelijke Ontsluitingsweg aan te leggen en reeds bestaande bosvoorzieningen en natuur(ontwikkelings)gebieden zijn specifiek bestemd tot "**Bos en natuurgebied**". Deze bestemming biedt ruimte de toekomstige versterking van de natuurwaarden en bosaanplant overeenkomstig het inrichtingsplan (zie paragraaf 4.1.).

Beken en Sprengen

De Koningsbeek en Grift worden geregeld binnen een de bestemming "**Groenvoorzieningen**", middels een specifieke aanduiding voor de ligging van de beek- of spreng-loop. Naast de bescherming van de beken en sprengen zelf middels een stelsel van aanlegvergunningen, wordt gestreefd naar een beekbegeleidende strook van minimaal 30 meter groen met daarbinnen de beekloop, inclusief een onverhard fiets- en voetpad. Op veel plaatsen in het stedelijk gebied is dit echter niet haalbaar, op deze plaatsen wordt gestreefd naar een minimale maat van 15 meter. De begeleidende groenstrook dient vooral de ecologische en recreatieve doorstroming en geeft de beek/spreng ruimtelijke herkenbaarheid. Hierbij zijn geen particuliere gronden betrokken. De Grift en Koningsbeek zijn beide tevens een A-watgang. Dit betekent dat het beheer en het gebruik van de watgang en de aangrenzende gronden overeenkomstig de Keur van het Waterschap ondergeschikt is aan de waterstaatkundige functie van deze beken en sprengen.

Omdat de het gewenste Streefbeeld voor de loop van de Koningsbeek en de Grift nog niet kan worden gerealiseerd is de 'tijdelijke' loop van de Koningsbeek in het plan - in afwachting van een mogelijke toekomstige verplaatsing van de betonmortelcentrale - positief bestemd. De wijzigingsbevoegdheid voorziet in de toekomstige ontwikkeling, die bestaat uit het verplaatsen van de beekloop en bijbehorende groenstrook en de realisatie van een aanvullende beekbegeleidende groenstrook. Deze wijzigingsbevoegdheid regelt tevens het gebruik van de gronden van de huidige betonmortelcentrale na eventuele verplaatsing en de uitbreiding van RWZI-inrichting ter plaatse van de huidige 'tijdelijke' beekloop.

Water

Watgangen en -partijen met een structurele functie voor waterberging en waterhuishouding krijgen de bestemming "**Water**". Deze bestemming is in het plangebied van toepassing op het Apeldoorns Kanaal en op de hoofdwatgangen in de Groene Wig Wolvenbos.

Zowel de kwaliteit(zuivering) als de kwantiteit van het waterbeheer valt onder de verantwoordelijkheid van het Waterschap Veluwe. Het Waterschap moet geïntegreerde waterbeheersplannen voor hun werkgebied ontwikkelen. Op basis van de Keur en peilbesluiten verlenen zij vergunningen voor al die werken die te maken hebben met de beïnvloeding van het oppervlaktewatersysteem, en daarmee indirect de ondiepe grondwaterstanden.

Bijzondere bomen

De bijzondere bomen worden primair beschermd door de Bomenverordening. De door de gemeente Apeldoorn aangewezen "bijzondere bomen" in het plangebied zijn als zodanig aangeduid op de plankaart. Middels de planvoorschriften (art. 2.1) wordt het realiseren van bouwwerken in de directe omgeving van een bijzondere boom gereguleerd.

Faunapassages

Ten behoeve van de ecologische samenhang in de gebieden ten noorden en ten zuiden van de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg worden faunapassages gecreëerd. De ligging van deze passages wordt middels de aanduiding "ecoduiker" op de plankaart vastgelegd.

6.6 Agrarische gronden

De agrarische gronden in de Groene Wig Wolvenbos zijn bestemd als "**Agrarisch gebied**". Deze bestemming sluit aan bij het huidige gebruik en komt overeen met de regeling in het vigerende bestemmingsplan "Beemte-De Poel". Deze bestemming laat het huidige gebruik zonder meer toe.

Omdat de geldende agrarische bestemming in het nieuwe bestemmingsplan onverkort terugkomt, zullen de bestaande rechten worden gerespecteerd, met dien verstande dat bij gewijzigde omstandigheden de bestemming in natuurontwikkeling kan worden gewijzigd. Teneinde de ontwikkeling als (droog of nat) natuurgebied op termijn mogelijk te maken, zoals wordt beoogd, zal in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid naar "**Bos en natuurgebied**" worden opgenomen, voor de agrarische gronden ten oosten van het Apeldoorns Kanaal. Niet eerder dan wanneer de financiële haalbaarheid op basis van een inrichtingsplan is aangetoond, kan gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid tot het wijzigen van de bestemming in natuurgebied.

6.7 Maatschappelijke doeleinden

De in het plangebied aanwezige maatschappelijke voorziening te weten een hulppost voor brandweer en ambulance en het onbebouwde deel van de verzorgingshuis Casa Bonita, dat na wijziging van de geluidscontour voor het industrielawaai binnen de plangrens valt, worden in dit plan beide specifiek bestemd. De gronden hebben daartoe overeenkomstig het geldende bestemmingsplan de bestemming "**Maatschappelijke doeleinden**" gekregen. Het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak mag worden bebouwd overeenkomstig het op de plankaart vermelde bebouwingspercentage. De maximale goothoogte en hoogte zijn op de plankaart aangegeven.

6.8 Technische infrastructuur

Riool- en effluenttransportleiding

In het plangebied komen drie transportleidingen, respectievelijk twee riooltransport- en een effluenttransportleiding (RWZI) voor. Deze zijn afzonderlijk bestemd tot "**leidingen**" (dubbelbestemming). Hierbij gaat het in de eerste plaats om het voortzetten van het huidige gebruik, c.q. het positief bestemmen van de reeds aanwezige leidingen. Tevens wordt ruimte geboden voor de realisatie van een nieuwe transportleiding tussen de RWZI-inrichting en het buitengebied van Wenum-Wiesel en de aanleg van een riooltransportleiding tussen Apeldoorn en de RWZI.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de transportleidingen zijn geen bouwwerken toelaatbaar zonder toestemming van de beheerder. De breedte van deze stroken wordt bepaald door de diameter van persleiding. Bouwwerken van een beperkte omvang ten behoeve van de riool- of effluenttransportfunctie zijn binnen deze bestemming toegestaan. Voor meer ingrijpende bouwwerken zoals druktorens en ontluchtingspijpen is een vrijstellingsbevoegdheid tot een maximale hoogte van 10m boven maaiveld opgenomen.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor het bouwen binnen genoemde zones overeenkomstig de andere bestemming, die op de betreffende gronden is gelegd. Deze vrijstelling kan echter slechts worden verleend, indien bij de leidingbeheer advies is ingewonnen.

Kunstwerken

In het plangebied komen drie bruggen voor. Ze overbruggen het Apeldoorns Kanaal en de Grift. Bruggen over het Apeldoorns Kanaal worden op de plankaart aangegeven

middels de aanduiding 'brug' binnen de bestemmingen verkeersdoeleinden en binnen de bestemming water, voor respectievelijk de vaste oeververbinding in de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg en de voetgangers- en fietsverkeer ten zuiden van het sluiscomplex. Bij beide bruggen dient rekening te worden gehouden met de toekomstige bevaarbaarheid van het Apeldoorns Kanaal. Bij de overbrugging van Koudhoornse sluis wordt in aansluiting op de cultuurhistorische waarde van het complex gestreefd naar een oplossing die deze monumentale kwaliteit zo min mogelijk aantast. Dit betekent dat de brug qua maatvoering wordt beperkt in hoogte (1m), zonder dat de bevaarbaarheid (bij minimale doorvaarhoogte van 2.75m) daardoor wordt verhinderd.

Kleinschalige kunstwerken, zoals een overbrugging van de Grift en de Koningsbeek, worden binnen de bestemming Beken en Sprengen toegestaan.

6.9 Enkele bijzondere juridische aspecten

Algemene flexibiliteitsbepalingen

Flexibiliteit is in algemeenheid gewenst: waar nodig zijn diverse flexibiliteitsinstrumenten, zoals vrijstellings-, nadere eisen- en wijzigingsbevoegdheden, opgenomen.

Aanlegvergunning

Voor delen van het plangebied, die zijn aangeduid als 'archeologisch waardevol terrein', of zijn bestemd voor 'beken en sprengen', 'groenvoorzieningen' en 'agrarisch gebied', wordt het gebruik van de gronden gereguleerd middels een stelsel van aanlegvergunningen voor enkele specifieke werken en werkzaamheden.

Deze werken en werkzaamheden zijn:

- de aanleg van beplanting;
- het aanleggen en verharderen van wegen en paden en aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van gronden;
- het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen ten gevolge hebben of kunnen hebben;
- het graven en dempen van sloten, aanleggen van drainage en diepploegen;
- het uitvoeren van werken of werkzaamheden die de waterhuishouding, zoals de wateraan- en afvoer, beïnvloeden door bemaling en onderbemaling, het draineren van gronden, het verbreden en verdiepen, verbeteren en dempen van watergangen en greppels, en het slaan van putten.

Toegestaan en uitgezonderd van vergunningsplicht zijn de werken en werkzaamheden die behoren tot het regulier onderhoud en dagelijks beheer van de gronden.

Wijzigen zonder goedkeuring Gedeputeerde Staten

Op grond van artikel 11, lid 2 WRO, behoeven uitwerkingen en wijzigingen goedkeuring van Gedeputeerde Staten, alvorens ze rechtskracht kunnen verkrijgen. Gedeputeerde Staten kunnen echter bij goedkeuring van het bestemmingsplan in hun besluit bepalen dat uitwerkingen en wijzigingen hun goedkeuring niet meer behoeven (artikel 11, lid 8 WRO). Het gaat dan om uitwerkingen en wijzigingen van "binnengemeentelijke" aard, waarover op voorhand geen uitspraak van Gedeputeerde Staten meer nodig is.

Procedure Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat in Afdeling 3.4 een set bepalingen voor de *openbare voorbereidingsprocedure* van een groot aantal uiteenlopende besluiten, van diverse (overheids-)bestuursorganen. In de gevallen dat die openbare voorbereidingsprocedure niet verplicht is gesteld kan het gemeentebestuur zelf bepalen bij welke besluiten die procedure wordt gevolgd (artikel 3:10, lid 1, van Afdeling 3.4).

Het onderhavige plan bevat voor Burgemeester en Wethouders een *wijzigingsbevoegdheid*, ten behoeve van de herontwikkeling van het terrein van de reeds

aanwezige betonmortelcentrale tussen het Apeldoorns Kanaal en het RWZI-terrein. Deze Wijzigingsbevoegdheid kan qua "zwaarte" en reikwijdte directe gevolgen hebben voor andere belanghebbenden. Daarbij wordt het volgen van een voorbereidingsprocedure nodig geacht. De voorschriften bepalen ten aanzien van die wijzigingsbevoegdheid dat de procedure dient te worden gevolgd, die is vervat in Afdeling 3.4 van de Awb.

Dit plan bevat eveneens *enige vrijstellingsbevoegdheden en (algemene) wijzigingsbevoegdheden*, die qua "zwaarte" en reikwijdte minder ingrijpend zijn voor andere belanghebbenden dan de aanvrager. Ten aanzien van die vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden is eveneens bepaald dat de procedure, zoals vervat in Afdeling 3.4 van de Awb, gevolgd dient te worden, met daarbij de kanttekening dat de periode van de terinzagelegging wordt verkort van vier naar twee weken.

De procedure-bepalingen in Afdeling 3.4. komen samengevat op het volgende neer:

- terinzagelegging aanvraag/ontwerp van het besluit gedurende vier weken, voor hen aan wie de gelegenheid wordt geboden om hun zienswijze naar voren te brengen;
- belanghebbenden mogen hun zienswijze naar voren brengen;
- tenzij een wettelijk voorschrift anders bepaalt, kan het bestuursorgaan, i.c. het gemeentebestuur, bepalen dat ook anderen, met name: een ieder, hun zienswijze naar voren mogen brengen;
- "reclamanten" kunnen binnen de periode van twee weken hun zienswijzen, naar keuze schriftelijk of mondeling, naar voren brengen;
- in geval van een besluit op aanvraag, wordt aanvrager zo nodig in de gelegenheid gesteld om te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen;
- van datgene wat mondeling naar voren wordt gebracht, wordt een verslag gemaakt (door de gemeente!)

7 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

7.1 Inspraak en vooroverleg

7.1.1 Voorinspraak

Het concept-bestemmingsplan is medio december 2001 toegezonden aan de "Buurt Belangen Vereniging Beemte Broekland" (BBVBB). Deze heeft in haar reactie (11 januari 2002) het eerste concept voorzien van kanttekeningen en aanvullingen. Naar aanleiding van deze opmerkingen is het eerste concept-bestemmingsplan op diverse punten aangepast. De gemeente heeft de reactie beantwoord.

De BBVBB stelt de volgende aspecten van het concept-bestemmingsplan ter discussie (cursief is beknopt vermeld hoe deze opmerkingen zijn verwerkt in het bestemmingsplan):

- De beleidsuitgangspunten van rijk en gemeente wijzen op het stimuleren van de plattelandseconomie. De uitwerking ligt echter niet in die lijn.

Het bestemmingsplan gaat niet over de stimulering van de plattelandseconomie. In de eerste plaats worden in dit bestemmingsplan planologische randvoorwaarden geschapen voor het ontwikkelen van een Groene Wig als overgang tussen stad en omringend platteland, door middel van natuurontwikkeling in de stedelijke randzone. Daarnaast is er sprake van een stedelijke ontwikkeling: de uitbreiding van bedrijventerrein Stadhoudersmolen en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg.

Aan dit bestemmingsplan liggen door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisies ten grondslag, waaronder de "Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020" en de "Groene Mal". Beide plannen zijn afgestemd op het beleid van hogere overheden.

- Hoge mate van onzorgvuldigheid door het ontbreken van nagenoeg alle uitkomsten van milieuonderzoeken (geluid, bodem, lucht, Bos Beton e.d.).

Het is het beleid van de gemeente om de dorps- en wijkraden in een zo vroeg mogelijk stadium (zgn. schetsstadium) bij ruimtelijke plannen te betrekken om hen een wezenlijke bijdrage te kunnen laten leveren bij de opzet van de plannen. In dat stadium zijn de nodige milieuonderzoeken nog niet gestart of afgesloten, omdat aan de gronden gegeven bestemmingen immers nog door alle betrokken diensten en instellingen beoordeeld moeten worden.

- De weg is inclusief berm 40 meter breed. Voorstel voor een bomenloze weg is niet wenselijk (juist zicht door het verkeer op de weg). Derhalve is veel groen gewenst.

De BBVBB en de gemeente hanteren een verschillend uitgangspunt. De gemeente onderschrijft het belang van een landschappelijke inpassing in de weg, maar gaat daarbij uit van het behoud van de karakteristieke landschappelijke 'openheid' (zie hoofdstuk 4). Het aanbrengen van bijvoorbeeld laanbeplanting langs de weg is niet met dit uitgangspunt te verenigen.

- Veel informatie over Groene Mal en Groene Wig. Veel aandacht voor klein stukje Wolvenbos en niets over de beleidsontwikkeling naar het oosten en noorden van Beemte (die toch een onlosmakelijk deel van de Groene Mal uitmaken).

De Groene Mal (zie paragraaf 3.3.) behandelt de ruimtelijke ontwikkeling van de overgang tussen stad en platteland in een bredere context (Groene Wig). Dit bestemmingsplan beperkt zich tot de grenzen van het plangebied en doet derhalve geen uitspraken over de ontwikkeling van de Beemte als geheel.

- Door de afsluiting van Kanaal Noord wordt Beemte geïsoleerd. Alle verkeer naar Apeldoorn zal dan via Wenum moeten. Dit is niet gewenst (hulpverleningsdiensten e.d.)

Kanaal Noord zal ten noorden van de Nieuwe Ontsluitingsweg aantakken op deze nieuwe ontsluitingsweg. De verbinding tussen Apeldoorn en Beemte wordt via Kanaal Noord en via de nieuwe weg in stand gehouden. Als langzaamverkeer-route blijft de verbinding Kanaal Noord ongewijzigd

- Veiligheid van fietsers en voetgangers is niet gewaarborgd als het gaat om kruisend verkeer over de nieuwe weg, terwijl het langzaam verkeer nu juist gestimuleerd wordt. Suggestie is de Holhorst weg als fietsroute van het kanaal tot de rotonde aan te wijzen.

De Holhorstweg behoudt haar huidige status, maar zal naar verwachting door de aanleg van de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg minder belast worden met autoverkeer, waardoor er relatief meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer. Indien in een later stadium een wegafsluiting voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bestemmingsverkeer, waaronder aanwonenden en agrariërs) noodzakelijk wordt geacht, dan valt het nemen van maatregelen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Deze kan te allen tijde besluiten tot het nemen van verkeerstechnische maatregelen die de status van de weg kan wijzigen. Dergelijke wegcategorisering mag niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

- Door het creëren van een verkeerslichten vrije doorgaande verbinding wordt nieuw sluipverkeer gecreëerd. nl. Kerschoten e.o. dat de Edisonweg en Oost - Veluweweg zal mijden en dus voor geluidsoverlast zorgt in Beemte.

Deze zorg wordt ten dele onderstreept. Er wordt geen excessieve toename van het sluipverkeer verwacht. In het geval de belasting van deze wegen in Beemte door het sluipverkeer toeneemt, zal een oplossing worden gezocht in het nemen van aanvullende verkeerstechnische maatregelen. Dergelijke maatregelen worden niet in een bestemmingsplan geregeld, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, die te allen tijde door het nemen van verkeerstechnische maatregelen de toegankelijkheid en status van de weg kan wijzigen door het plaatsen van bebording.

- Onduidelijk is hoe het staat met de verwervingen. Met name de onteigening van een deel van de kavel van Holhorstweg 4 is een belangrijke schakel in de uitvoering.

Ten tijde van het verzenden was nog niet alle grond verworven. De grondverwerving is nog niet voltooid. Momenteel wordt nog overlegd met diverse particuliere eigenaren van de grond over minnelijke verwerving. Indien deze onderhandelingen niet tot het gewenste resultaat leiden zal de gemeente dienen over te gaan tot onteigening van de grond. Een onherroepelijk bestemmingsplan dient als voorwaarde voor onteigening.

7.1.2 Vooroverleg ex art. 10 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro is een voorontwerp bestemmingsplan, d.d. 6 juni 2002, toegezonden aan daarvoor in aanmerking komende instanties, te weten:

- Provincie Gelderland, afd. ruimtelijke beleid, Arnhem;
- VROM-inspectie, regio Oost, Arnhem;
- Kamer van Koophandel Veluwe / Twente, Apeldoorn;
- Stichting Werkgroep Milieuzorg Apeldoorn;
- Waterschap Veluwe, Apeldoorn;
- Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, Arnhem;
- NUON VNB, Apeldoorn;
- Brandweer Regio Stedendriehoek, Apeldoorn.

Van de genoemde instanties hebben de provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de VROM-inspectie een schriftelijke inhoudelijke reactie op het Voorontwerp bestemmingsplan verzonden. Rijkswaterstaat en de VROM-inspectie gaven beiden aan in te kunnen stemmen met het aan hun gepresenteerde voorontwerp bestemmingsplan.

Schriftelijke reactie provincie Gelderland (d.d. 16 december 2002)

Hieronder wordt kort ingegaan op de provinciale opmerkingen en - *cursief vermeld* - de mate waarin deze opmerkingen aanleiding hebben gegeven tot aanpassing van in het

bestemmingsplan. Een kopie van de schriftelijke reactie is als bijlage opgenomen in dit plan.

Geluid

- *Wegverkeerslawaaï*

De provincie vraagt de gemeente om rekening houdende met de Wet Geluidhinder (Wgh) meer aandacht te schenken aan de mogelijke overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer op woningen, ten gevolge van de aanleg van toekomstige toename van de verkeersintensiteit op de Oost - Veluweweg.

Er heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaatsgevonden (DGMR, rapport J.2003.0260.A, zie bijlage). Op grond van de resultaten is besloten om:

- a. nabij de rotonde van de Oost - Veluweweg en de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg de bestaande geluidswal aan te passen;*
- b. nabij de rotonde van de Oost - Veluweweg en de nieuwe noordelijke Ontsluitingsweg een nieuwe geluidswal aan te leggen ter reductie van de geluidhinder op een nabijgelegen woning in het buitengebied;*
- c. ten noorden van het plangebied langs een deel van de noordelijke Ontsluitingsweg geluidsafschermende maatregelen te treffen ter verandering van de geluidhinder op een nabijgelegen woning.*
- d. de Noordelijke Ontsluitingsweg, ten Oosten en ten westen van het Apeldoorns Kanaal te voorzien van een laag geluidsarm asfalt, waardoor de geluidsbelasting op de omgeving wordt beperkt.*

- *Industrielawaai en bedrijfswoningen*

De provincie meldt dat voor de nieuwe zone rond het bedrijfsterrein niet in dit plan ligt. Tegelijkertijd met dit bestemmingsplan dient een wijziging van de omliggende bestemmingsplannen in procedure te zijn. De procedures voor verzoeken om hogere grenswaarden dienen tijdig te zijn doorlopen.

Het plan is zodanig aangepast dat voor het deel waarvoor de zonegrens daadwerkelijk is verschoven de plangrens zal worden aangepast, in die zin dat alle binnen de nieuwe zonegrens gelegen gronden bij het plangebied worden betrokken. Voor deze gronden zal de vigerende bestemmingsregeling worden overgenomen.

Voor geluidsgevoelige objecten, te weten een bestaande woning aan de Wenumseveldweg (nr. 13) en de vervangende (nieuwe) woning (voormalige woning Vellertweg 2) tussen Kanaal Noord nr. 410 en de Noordelijke Ontsluitingsweg, zal tijdig een aanvraag voor hogere grenswaarden bij de provincie worden ingediend.

Bodem

- Volgens een grove screening bevinden zich in en nabij het plangebied gevallen van ernstige en vermoedelijk ernstige bodemverontreiniging. Dit bestemmingsplan biedt onvoldoende houvast om de bodemkwaliteit van het gehele plan te beoordelen.

Er heeft inmiddels aanvullend bodemonderzoek plaats gevonden. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in paragraaf 5.4. en opgenomen als bijlage bij dit plan. Deze resultaten geven geen aanleiding tot fundamentele wijziging in het ontwerp bestemmingsplan.

Bedrijvigheid

- Er bestaat in het voorontwerp onduidelijkheid over de mate van milieuhinder (milieucategorisering) van de bestaande bedrijvigheid.

De toelichting, de plankaart en de voorschriften zijn in overeenstemming met de huidige situatie gebracht.

Bedrijfswoningen

- De provincie vindt de regeling voor bedrijfswoningen in het voorontwerp op grond van milieubezwaren, aantasting van de efficiëntie in het ruimtegebruik en het risico van afsplitsing van de woning, onaanvaardbaar. Voor het toelaten van vestiging van bedrijfswoningen op het gezoneerd bedrijventerrein, temidden van bedrijven in de

milieucategorieën 3 en 4, vindt de provincie onvoldoende argumenten in het plan. Het argument dat bedrijfswoningen bij kunnen dragen aan de sociale veiligheid vindt zij onvoldoende.

De provincie geeft de aanbeveling bedrijfswoningen uitsluitend temidden van bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toe te staan, en dan uitsluitend op grond van een vrijstelling, waarbij economische noodzaak als een voorwaarde voor vrijstelling is opgenomen. Artikel 2.2., lid 1, sub e van de planvoorschriften is derhalve niet toelaatbaar.

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van de provinciale opmerkingen aangepast. Bedrijfswoningen zijn in principe uitgesloten. Nieuwvestiging is uitsluitend toegestaan in de overgangszone naar het buitengebied in het noordwestelijk gelegen deel van het bedrijventerrein. Hier bevinden zich uitsluitend bedrijven uit de lagere milieucategorie (cat. 1 en 2) op kleinschalige kavels waarvoor vanuit het oogpunt van een optimale bedrijfsvoering de aanwezigheid van een bedrijfswoning noodzakelijk danwel zeer wenselijk wordt geacht.

Voor de bestaande aanwezige bedrijfswoningen elders op Stadhoudersmolen wordt een passende regeling getroffen, die voortzetting van de huidige situatie weliswaar mogelijk maakt, maar nieuwvestiging van bedrijfswoningen uitsluit.

Verkeersaspecten .

- In het voorontwerp is onvoldoende aandacht besteed aan het openbaar vervoer

In het bestemmingsplan is meer aandacht worden besteed aan de huidige bereikbaarheid middels de huidige OV-verbindingen en de mogelijke toekomstige verbetering van de OV-bereikbaarheid van het bedrijventerrein Stadhoudersmolen.

Economische Uitvoerbaarheid

- Bij het vastgestelde plan zal de gemeente een berekening moeten overleggen over welk deel van de BTW ten laste van het in 2003 in te voeren BTW-compensatiefonds. Aangegeven zal moeten worden wat de realiteitswaarde is van de geraamde bijdragen van het bedrijfsleven en in welke mate deze bijdrage is verkregen.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan zal het plan worden voorzien van een actuele en sluitende planbegroting.

Wateraspecten

- Op de plankaart is de aanduiding A-watgang opgenomen. De provincie acht een bestemming "water" hier wenselijk. Op de plankaart is de aanduiding transportleiding opgenomen. De provincie prefereert hier een dubbelbestemming (riool)transportleiding.

De hoofdwatgang in het buitengebied en de transportleidingen zijn beide in het bestemmingsplan opgenomen als zelfstandige dubbelbestemming. De aanpassing is in de voorschriften en op de plankaart verwerkt.

7.1.3 Inspraak

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerp bestemmingsplan van 17 juni 2002 tot 15 juli 2002 ter inzage gelegen. Aan het begin van deze inspraakperiode is 19 juni 2002 een informatieavond gehouden. Hieraan is bekendheid gegeven in de Apeldoornse Courant en Weekendtotaal. In het kader van de inspraak zijn 63 reacties op het voorontwerp bestemmingsplan ontvangen. Deze schriftelijke reacties zijn als bijlage opgenomen in dit bestemmingsplan. De ingekomen reacties zijn opgenomen in de Inspraaknota. Hierin zijn ze tevens samengevat en van een *gemeentelijk* commentaar voorzien. De Inspraaknota is opgenomen als bijlage bij deze toelichting.

7.1.4 *Zienswijzen*

Het Ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 16 augustus 2004 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. In deze periode zijn 327 zienswijzen ontvangen. De gemeente heeft deze zienswijzen samengevat en beantwoord in een Zienswijzennota. Hierbij is tevens aangegeven in welke mate de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Tevens heeft een aantal ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan plaatsgevonden. De ambtshalve wijzigingen zijn eveneens opgenomen in de Zienswijzennota. De voorschriften zijn aangepast aan de gemeentelijke standaardvoorschriften van de gemeente Apeldoorn. Alleen voor zover aanpassingen aan de voorschriften inhoudelijke gevolgen hebben zijn deze opgenomen als wijziging of ambtshalve wijziging in de Zienswijzennota.

Naast de ingebrachte zienswijzen, de hieruit voortgekomen wijzigingen en de doorgevoerde ambtshalve wijzigingen heeft onder invloed van voortschrijdend inzicht en aangepaste beleids- en regelgeving een klein aantal aanpassingen in de toelichting plaatsgevonden. Deze aanpassingen hebben met name plaatsgevonden in de beschrijving van het vigerend beleid. De aanpassingen zijn van beperkte omvang en hebben geen consequenties voor de gehanteerde bestemmingsregeling.

7.2 **Economische uitvoerbaarheid**

Door de verkoop van het ca. 15 ha nieuw uitgeefbaar bedrijfsterrein, een bijdrage van de Bedrijvenkring Stadhoudersmolen en een gemeentelijke en een provinciale subsidie wordt de nieuw aan te leggen infrastructuur en de ontsluitingsweg, inclusief een brug over het kanaal, gefinancierd. Tevens kan een gedeelte van de ecologische inrichting van de "groene wig" worden aangelegd. Dit deel wordt ingezet rond de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg.

De verwerving en de aanlegkosten van de ontsluitingsweg met de brug zijn de grootste kostenposten van de exploitatie.

De locatie waarvoor een wijzigingsbevoegdheid op de plankaart is aangegeven (rond de Grift en de Koningsbeek) moet nog nader worden uitgewerkt. De kosten en opbrengsten zijn niet in de planexploitatie opgenomen maar komen ten gunste c.q. ten laste van deze uitwerking.

Per saldo heeft de totale ontwikkeling voor de gemeente i.c. het grondbedrijf een budgettair neutraal resultaat en is als zodanig economisch uitvoerbaar.

Eindnoten

1. Ontleend aan "Bedrijven en milieuzorg", VNG Uitgeverij, 's-Gravenhage (1999)
2. Cuppen e.a. 1994 Rapportage van het landschapsecologisch onderzoek in het gebied Beemte-Broekland (gemeente Apeldoorn)
- Blankena e.a. 1996 Rapportage van het landschapsecologisch onderzoek in het gebied Wenum-Wiesel (gemeente Apeldoorn)
3. Adviesbureau Mertens 2003 Natuurwaarden van de Noordoostpoort in de gemeente Apeldoorn
4. Ontleend aan "Bedrijven en milieuzonering", VNG Uitgeverij, 's-Gravenhage (1999).