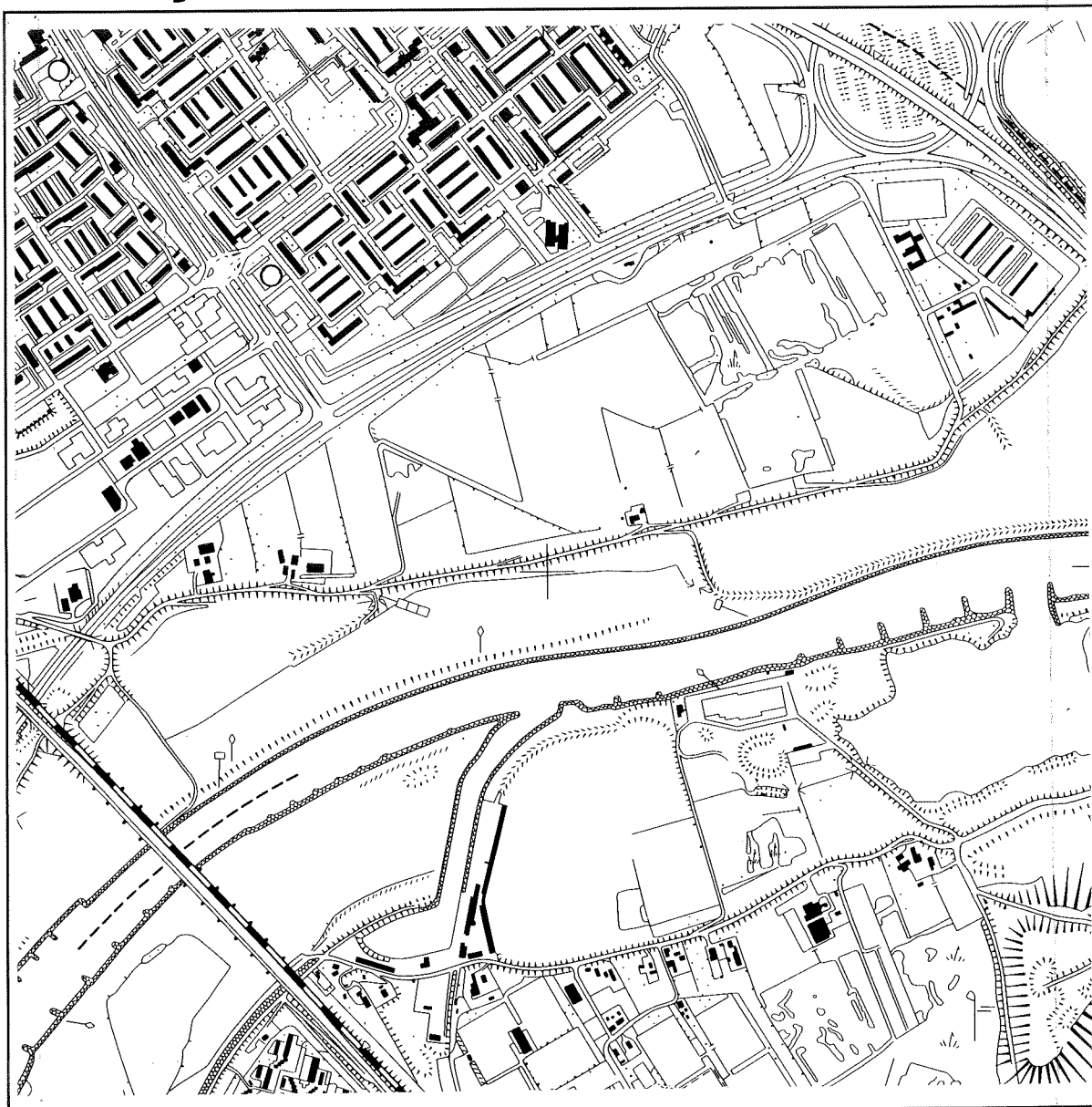


BESTEMMINGSPPLAN

"Bedrijventerrein IJsseloord II"



- ontwerp
- PPC
- 1° tervisie
- vaststelling
- 2° tervisie
- goedkeuring
- 3° tervisie
- Kroonbesluit

INHOUD

Toelichting
Voorschriften
Bijlage(n)
Plankaart

☐ Vastgesteld door de raad bij besluit dd.:
nummer:

☐ Goedgekeurd door G.S. bij besluit dd.:
nummer:

☐ 1^e partiële wijziging
☐

TOELICHTING

TOELICHTING BIJ HET BESTEMMINGSPLAN "BEDRIJVENTERREIN IJSSELOORD II" der gemeente Arnhem (Plankaart 93-05.01-01)

0.	Samenvatting	3
I.	Inleiding	5
II.	Beleidskader	
	a. Rijk	7
	b. Provincie	7
	c. Gemeente	9
III.	Achtergronden, de huidige situatie	13
IV.	Programma van eisen	
	a. Inrichting	15
	b. Verkeer en Vervoer	17
V.	Randvoorwaarden	25
VI.	Planbeschrijving	29
VII.	Milieu	31
VIII.	Inpraak, art. 10 BRO en PPC-overleg	33
IX.	Financieel-economische uitvoerbaarheid	33

0. SAMENVATTING

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een bedrijventerrein mogelijk langs de IJsseloordweg, vlakbij het Velperbroekcircuit in Arnhem.

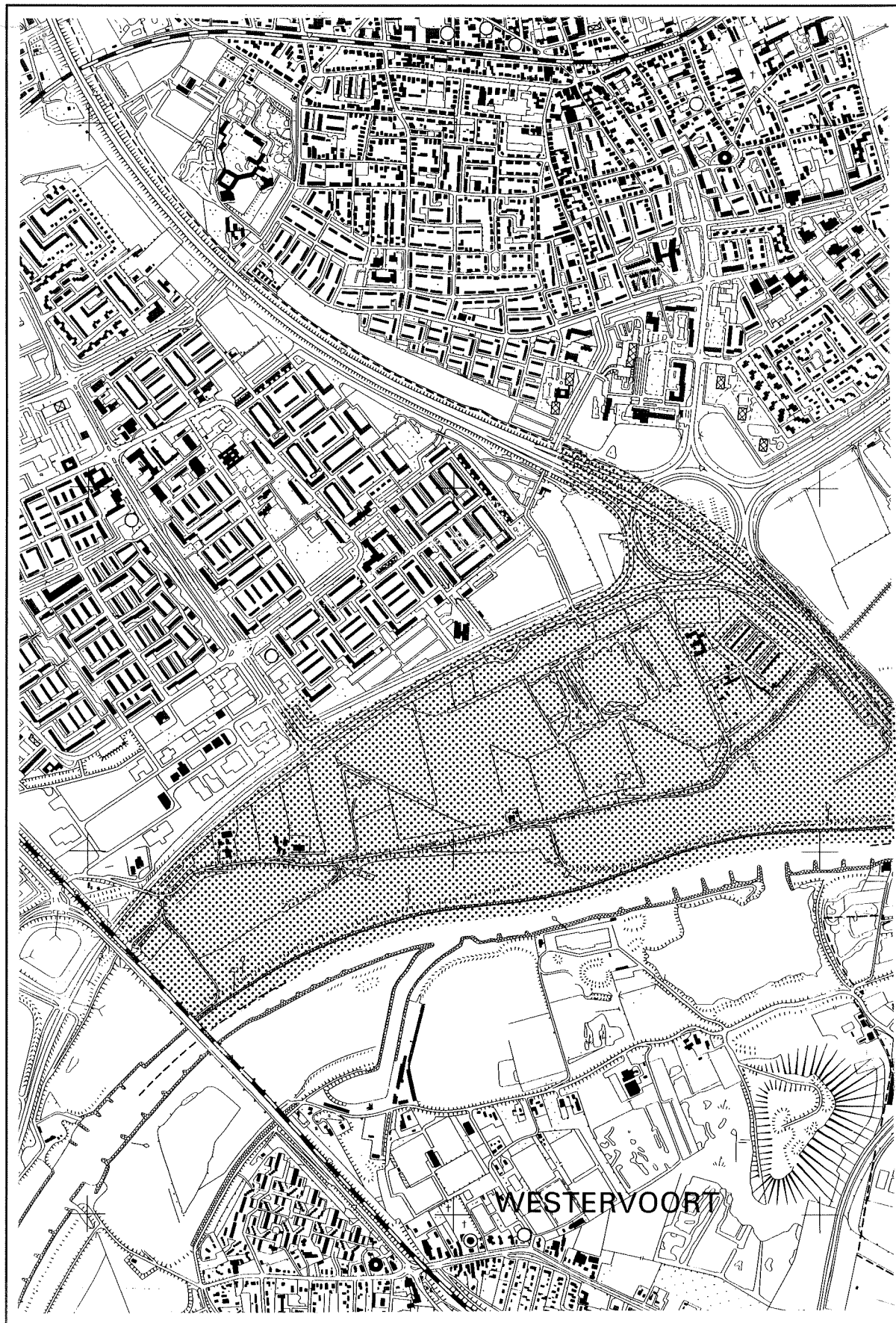
Deze uitzonderlijke locatie vereist een zorgvuldige en kwalitatief hoogstaande ruimtelijke invulling. Hierbij speelt een aantal stedenbouwkundige en landschappelijke factoren een rol; tevens is er een milieu-hygiënisch probleem dat om een oplossing vraagt.

NOTA BENE.

Dit is een herziene versie van het bestemmingsplan IJsseloord II. Die eerste versie heeft vanaf 9 mei 1994 vier weken ter visie gelegen.

Nieuwe bedrijfseconomische inzichten van de eigenaar/ontwikkelaar, civieltechnische factoren, alsmede milieuhygiënische bepalingen dwongen tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. De wijzigingen betreffen plankaart, toelichting en voorschriften. De opvallendste verandering is een ander tracé van de hoofdontsluiting van het gebied, en er heeft enige herschikking van de categorieën bedrijven plaatsgevonden. De wijzigingen ten opzichte van de eerste versie, voor zover inhoudelijk van belang, staan vermeld in bijlage 1 van deze toelichting; de wijzigingen op de plankaart en die in de voorschriften die daarmee samenhangen, eveneens. Zie het vaststellingsbesluit (raadsvoorstel).

Ligging van het plangebied.



Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein IJsseloord II" heeft betrekking op een gebied dat begrensd is door:

- de IJsseloordweg (Pleyroute) aan de noordzijde;
- rijksweg 12 en het Velperbroekcircuit aan de oostzijde;
- de IJssel aan de zuidzijde;
- de spoorlijn Arnhem-Zevenaar met brugoprit aan de westzijde.

Dit bestemmingsplan wordt geschreven als "IJsseloord II" ter onderscheiding van het daarvan deel uitmakende bedrijventerrein dat met "IJsseloord 2" is aangeduid. IJsseloord 1 is het kleinere bedrijventerrein ten noorden van de IJsseloordweg (Pleyroute).

Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein IJsseloord II" vervangt het bestemmingsplan:

"Presikhaaf IJsseloord (woonwagenkamp)",
vastgesteld door de raad op 17 juni 1966,
goedgekeurd door GS op 4 januari 1967.

Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein IJsseloord II" houdt een partiële herziening in van de bestemmingsplannen:

"Pleyroute - IJsseloord",
vastgesteld door de raad op 23 februari 1981,
goedgekeurd door GS op 19 februari 1982;

"Presikhaaf en IJsseloord",
vastgesteld door de raad op 27 januari 1958,
goedgekeurd door GS op 18 februari 1959.

"Over het Lange Water",
vastgesteld door de raad op 15 maart 1965,
goedgekeurd door GS op 2 augustus 1965.

Het betrokken gebied heeft een langgerekte vorm, zich uitstrekkend over ca. 2 km. inclusief de IJssel- uiterwaarden.

De breedte verloopt van ca. 200 m. in het westen tot ongeveer 800 m. in het oosten. Het gebied IJsseloord II heeft een oppervlak van 57 ha.

Het grootste gedeelte van het gebied is eigendom van de initiatiefnemer, de ontwikkelingsmaatschappij IJsseloord 2 Holding BV. De gemeente bezit enige gronden in het oostelijke deel, o.a. het woonwagenkamp. Naast deze vrijwel opgeheven functie is het gebruik tot nu toe voornamelijk agrarisch. Grote stukken grond liggen echter braak, of bestaan uit waterplassen; sommige plaatsen bieden een verloederde aanblik. Er is op verschillende plaatsen op het terrein sprake van ernstige bodemverontreiniging, o.a. ten gevolge van een vroegere gemeentelijke afvalstort en olie lekkage in het verleden.

Het gebied IJsseloord heeft in het structuurplan Arnhem van 1984 een groenfunctie.

In het verleden heeft de gemeente voor het gebied ten noorden van de Schaapdijk een plan uitgewerkt voor een regionale vuilstort (met daarop een groen/recreatiefunctie). Doordat de Provincie voor een locatie elders heeft gekozen, kwam dat plan te vervallen.

De gemeente heeft de volgende redenen om dit bestemmingsplan, dat wezenlijk van het structuurplan afwijkt, in procedure te brengen:

- er is een actuele behoefte aan nieuwe hoogwaardige bedrijventerreinen;
- de locatie IJsseloord II leent zich daar goed voor;
- door het economisch ontwikkelen van het terrein tot een vestigingsplaats voor (hoogwaardige) bedrijven is het mogelijk de omvangrijke bodemverontreiniging op een verantwoorde wijze op te lossen.

De groenfunctie van het gebied wordt hierdoor weliswaar verkleind, maar het overblijvende deel zal profiteren van de algehele kwaliteitsverbetering van deze omgeving.

Wanneer er in dit plan gesproken wordt over een "hoogwaardig" bedrijventerrein ten behoeve

van "hoogwaardige" bedrijvigheid worden daarmee de volgende aspecten bedoeld.

- De kwaliteit van de openbare ruimte: de relatie met de omgeving (ecologische zone/IJssel), de landschappelijke inrichting (ruimte, groen en water), ook met betrekking tot recreatief medegebruik, staan garant voor hoge ruimtelijke kwaliteit.
- De kwaliteit van de bedrijfsomgeving: de ligging ten opzichte van de landelijke verkeersnetwerken, het kunnen bieden van zichtlocaties.
- De kwaliteit van de te vestigen economische functies: schone, kennis-intensieve industrie, bedrijvigheid met een combinatie van administratieve- en bedrijfsfuncties e.d.; ook werk aan meer en hoger geschoolden (hoogwaardige werkgelegenheid).
- De kwaliteit van de verschijningsvorm: hoogwaardige economische activiteiten bieden relatief meer draagvlak voor (extra) architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit. Zie ook het Beeldkwaliteitsplan (bijlage).

De positie tot de andere bedrijventerreinen is als volgt.

Er is thans geen bedrijventerrein van bovenstaande kwaliteit beschikbaar in Arnhem, noch in het KAN¹). Andere, lager gekwalificeerde, terreinen in de regio zijn de volgende. Aan de westzijde van de spoorlijn Arnhem-Zevenaar bevinden zich de industrieterreinen Het Broek en Kleefsewaard. Aan de oostkant van deze spoorlijn, ten noorden van de IJsseloordweg bevindt zich IJsseloord 1. Tussen Het Broek en IJsseloord 1 is geen echte relatie aanwezig.

Ten oosten van het Velperbroekcircuit ligt langs de A 48 op Velp's grondgebied de aanzet van een in de toekomst mogelijk nog uit te breiden bedrijventerrein, De Beemd.

Ten zuid-oosten van de IJssel, te Duiven, bevindt zich langs de A 12 richting Duitsland een groot bedrijventerrein in ontwikkeling.

De gemeenten Arnhem, Duiven en Rheden hebben samen met IJsseloord 2 Holding BV in een convenant voor de bedrijven-ontwikkeling in de A1-zone afspraken vastgelegd over de stedenbouwkundige uitwerking, segmentatie, fasering, prijsniveau, gezamenlijke promotie en acquisitie, alsmede de ontwikkeling van telematica-faciliteiten.

Voor de ontwikkeling van het KAN is de ontwikkeling van representatieve bedrijventerreinen van groot belang; ze dragen bij aan de allure en wervingskracht van het stedelijk knooppunt als geheel. IJsseloord 2 is in dit kader geselecteerd als één van de primaire locaties voor de vestiging van nieuwe hoogwaardige bedrijven met een technisch hoogwaardig en schoon productieproces.

Met name voor de periode tot het jaar 2000 zal IJsseloord 2 de locatie zijn binnen het KAN om hoogwaardige bedrijven langs de transport-as naar Duitsland aan te trekken. Uiteraard gaat het niet om de stimulering van het KAN zonder meer; de versterking van de midden-Gelderse economie heeft hoge prioriteit vanwege de omvang van de werkloosheid.

Naast het duidelijke economische belang speelt de ecologische hoofdstructuur van Nederland, gevormd door de rivieren en hun oeverzone, een belangrijke rol in het plangebied. De ontwikkeling van het bedrijventerrein IJsseloord 2 maakt tegelijkertijd een ecologische inrichting van dit nu zo verwaarloosde gebied mogelijk.

De initiatiefnemer heeft een stedenbouwkundige visie voor het bedrijventerrein IJsseloord 2 ontwikkeld, die uitgangspunt is voor het onderhavige bestemmingsplan IJsseloord II. Deze visie gaat vergezeld van een Beeldkwaliteitsplan; dit heeft de functie de uitwerking van de visie in goede banen te leiden.

¹) Knooppunt Arnhem - Nijmegen.

II. BELEIDSKADER:

a. Rijk; b. Provincie; c. Gemeente.

Ila. Rijk.

De rijksoverheid heeft de ontwikkeling van Arnhem, Nijmegen en de regio een nieuwe impuls gegeven met de aanwijzing van het stedelijk knooppunt (zie de 4e Nota R.O. en VINEX²). De regio Arnhem-Nijmegen is een gebied met potentie en kwaliteit: dit knooppunt moet zich kunnen ontwikkelen als internationaal en nationaal concurrerend kerngebied voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Het gunstige infrastructurele netwerk, de kansrijke bedrijfssectoren en het hoge voorzieningenniveau zijn hiervoor goede uitgangspunten en behoeven een concentratie van investeringen. IJsseloord 2 is een belangrijke exponent in dit geheel.

In het werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" is de basis voor de regionale aanpak van het locatiebeleid gegeven (het juiste bedrijf op de juiste plaats, afstemming van mobiliteitsprofielen van bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van een locatie); zie verder Hoofdstuk IV.

Ilb. Provincie.

De provincie Gelderland gaat in de nota "Economie en werkgelegenheid" (oktober 1990) in op het benodigde voorwaardenscheppend beleid; onder andere met betrekking tot vestigingslocaties voor bedrijven. Vanwege de economische potenties en de omvang van de werkloosheid heeft versterking van de Midden-Gelderse economie in het KAN hoge prioriteit.

De provinciale nota "Ruimte voor kantoren en bedrijven" (november 1991) vertaalt het rijksbeleid inzake de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantoorlocaties; zowel kwantitatief (hoeveelheid ha. per gemeente) als kwalitatief (differentiatie en segmentering) is gekeken naar de lokaties voor kantoren en bedrijfsvestigingen. Dit houdt onder meer in dat de regio Arnhem - Nijmegen een op de vraag afgestemd gedifferentieerd "productiemilieu" voorhanden dient te hebben, dan wel moet gaan ontwikkelen.

De provincie benadrukt hiermee het belang van het doelgroep-gericht ontwikkelen en inrichten van bedrijfslocaties. Het bewust aanbrengen van een dergelijke kwalitatieve differentiatie maakt het mogelijk de schaars beschikbare hoogwaardige locaties in en nabij de grote steden ook hoogwaardig in te vullen. Dit geldt in het bijzonder ook voor IJsseloord 2.

Dit terrein maakt onderdeel uit van het door de provincie Gelderland in de nota "Ruimte voor kantoren en bedrijven" aangemerkte type terrein voor hoogwaardige bedrijvigheid. Elders moet worden voorzien in de ruimtebehoefte van de meer reguliere en meer ruimte gebruikende bedrijvigheid.

Het tegenovergestelde, een tekort aan vestigingsmogelijkheden in met name de hoogwaardige sector, zou de regio Arnhem de vestiging van nieuwe bedrijven en derhalve ook werkgelegenheid kosten. Het snel realiseren van bedrijventerrein IJsseloord 2 zal een dergelijke ongunstige ontwikkeling kunnen voorkomen.

De gemeente onderschrijft deze visie met nadruk.

In dezelfde nota benadrukt de provincie de noodzaak van regionale afstemming tussen verschillende gemeenten, teneinde te komen tot een zorgvuldig samengesteld aanbod aan bedrijventerrein.

²) Vierde Nota r.o. EXtra

Het mobiliteitsbeleid (met ABC-locaties³) vormt een onderdeel van de nota "Ruimte voor kantoren en bedrijven".

Vanwege de door de provincie voorgestane hoogwaardige ontwikkeling van IJsseloord 2 is het terrein de kwalificatie "B*" toegekend. Dit betekent: categorie C, bedrijven uit de categorie B zijn toegestaan; dit maakt een hoogwaardiger invulling van de locatie mogelijk.

Het economisch beleid voor het KAN is uitgewerkt in de nota "Kiezen voor Kansen" (februari 1992) van het Knooppuntbestuur (IBBC/KAN).

In de Ontwikkelingsvisie KAN (vastgesteld door Provinciale Staten op 28 april 1993) is het ruimtelijk-economisch perspectief voor het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen weergegeven. Hierin wordt nadrukkelijk de ontwikkeling van bedrijventerrein IJsseloord 2, binnen het zwaartepunt van economische activiteiten aan de A12-zone, genoemd. De Ontwikkelingsvisie KAN is o.a. gebaseerd op de nota "Kiezen voor Kansen", alsmede op het economisch masterplan voor het KAN zoals uitgewerkt in het concept EuroTradePort-KAN (ETP-KAN). Dit economisch masterplan ETP richt zich op twee speerpunten, nl. de ontwikkeling van een "Rail Business Center" (voor zakelijke diensten) en de ontwikkeling van een "Multimodale Transport Regio". Deze laatste wordt gemotiveerd door de aanwezige infrastructuur:

- de ligging en ontsluiting over weg, water en spoor,
- aangevuld met combinaties van de verschillende vervoerswijzen,
- zg. logistieke telematica voorzieningen; en
- de bijbehorende dienstverlening.

De ontwikkeling van een Multimodale Transport Regio maakt het KAN extra aantrekkelijk voor de vestiging van bedrijven, ook van buiten de regio. In het gesegmenteerde aanbod bedrijventerreinen dat het KAN moet bieden aan het bedrijfsleven, vormt IJsseloord 2 een zeer belangrijk onderdeel. IJsseloord 2 is immers in de periode tot 2000 het enige bedrijventerrein binnen het KAN waar ruimte geboden kan worden aan bedrijven uit de categorie B.

Naast de economische heeft de provincie ook een ecologische invalshoek voor wat betreft het gebied IJsseloord. Het beleidsplan "Gelderland Uiterwaardenland" (1990) geeft het binnendijs gebied aan als liggend in de stedelijke invloedssfeer, en daardoor geschikt voor stedelijke functies. Voor het buitendijs gebied, de uiterwaarden, beveelt de provincie in het beleidsplan het opstellen van een goed inrichtingsplan aan. Landschappelijk en ecologisch gezien moet er aansluiting komen op het natuur-ontwikkelingsgebied "de Gelderse Poort" (bij Millingen) en het kerngebied Brummen/Deventer. De uiterwaarden vormen namelijk belangrijke ecologische relaties.

Het regionale beleid is gericht op het zoveel mogelijk beschermen en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. Naast beperking van schadelijke activiteiten wordt een versterking van de ecologische en visuele relaties tussen en binnen de verschillende landschapstypen nagestreefd:

- ook natuurontwikkeling, naast natuurbehoud ;
- meer mogelijkheden voor spontane en natuurlijke processen;
- behoud van de landschappelijke afwisseling, o.a. geleidelijke overgangen tussen bos en graslanden;
- de zuidelijke uiterwaarden krijgen een functie als weidevogelgebied.

Ten aanzien van de landbouw is het beleid gericht op geleidelijke extensivering ervan, zodat deze meer in harmonie met natuur en landschap plaatsvindt.

Tussen het toekomstige bedrijventerrein IJsseloord 2 en de uiterwaarden komt als buffer een ecologische groenzone langs de Schaapdijk (binnendijs en de dijk zelf).

In recreatief opzicht wil de provincie het gebruik van de IJssel en omgeving extra stimuleren, waarbij fietsverbindingen door de uiterwaarden en een doorgaande vaarverbinding tussen Maas en IJssel t.b.v.

³) Zie hoofdstuk IVb.

de watersport opvallen.

Alle in deze paragraaf IIb. genoemde ontwikkelingen maken - zoals reeds eerder vermeld - deel uit van de Ontwikkelingsvisie voor het KAN.

IIc. Gemeente.

Structuurplan e.a.

In het structuurplan Arnhem (1984) is het gebied IJsseloord ten noorden van de Schaapdijk aangeduid als "parken/stedelijk groen" binnen de groene lob. Het buitendijkse gebied valt onder de categorie "landbouwgebied met landschappelijke waarde". Deze groene lobben maken deel uit van de Vingerstructuur van Arnhem, waarbij delen van de stad als de vingers van een hand doordringen in het groene buitengebied. De bewoners hebben zo recreatie en natuur dicht bij huis.

Op grond van de structuurplan-evaluatienota "Pas op de plaats" hebben B&W in 1989 ten aanzien van IJsseloord besloten dat een kantoorontwikkeling op dat moment niet gewenst was, gelet op het gevarieerde aanbod elders in Arnhem (zie ook de Kantorenmarktnota 1991); een mogelijke ontwikkeling tot bedrijventerrein zou de eerste vijf jaar niet aan de orde zijn in verband met voldoende aanbod in Arnhem en het Midden-Gelderse gebied.

Het plan voor het bedrijventerrein IJsseloord 2 reduceert de vinger- en lobbenstructuur ter plaatse, en wijkt daarmee af van het structuurplan.

De in het structuurplan opgevoerde mogelijkheden voor recreatie en natuur zijn in het huidige IJsseloord nooit gerealiseerd. De groene lob heeft zich niet ontwikkeld als zodanig; alleen de route over de dijk biedt een recreatiemogelijkheid. Het gebied is nagenoeg geheel in eigendom bij particulieren. Voorts is er een omvangrijke bodemverontreiniging. De gemeente is niet in staat het gebied aan te kopen en de sanering en inrichting te financieren binnen de door het structuurplan aangegeven kaders.

De recent aangetoonde behoefte aan meer bedrijventerreinen en de geschikte situatie van IJsseloord hiervoor waren aanleiding voor een nieuwe afweging van belangen. Dit heeft geleid tot een aanpassing van de planologische visie op IJsseloord, waarin de belangen van economische ontwikkeling, bodemsanering, natuur en recreatie, en uitvoerbaarheid zijn samengebracht.

Het komt erop neer dat de groene lob weliswaar nogal versmald wordt (ten gunste van een bedrijvenontwikkeling), maar de kwaliteit zal sterk kunnen verbeteren. De ecologische structuur kan een impuls krijgen; hetzelfde geldt voor de recreatieve mogelijkheden van het gebied, met name de uitloop van de woonwijk Presikhaaf.

De economische ontwikkeling van het gebied biedt aldus de mogelijkheid om tegelijkertijd de natuur- en recreatiefunctie op te waarderen.

Bedrijfsterreinnota Arnhem 2000.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de bedrijfsterrein-ontwikkelingen is neergelegd in de Bedrijfsterreinnota Arnhem 2000 (1993). Daarin worden drie sporen van beleid onderscheiden.

Ten eerste *de ontwikkeling van een aantal nieuwe bedrijven-terreinen* binnen de gemeente Arnhem. Met het oog op een gesegmenteerd aanbod worden drie verschillende typen terreinen ontwikkeld:

- IJsseloord 2 als terrein voor hoogwaardige bedrijvigheid, in de zin van bedrijven met een gecombineerde functie van administratieve en bedrijfsactiviteiten. IJsseloord 2 heeft de potentie ruimte te bieden aan bedrijven met een bovenregionaal en internationaal karakter.
- Koningspley-noord als milieubedrijvenpark, voor bedrijven die zich o.a. bezig houden met het be-/verwerken van bouw- en sloopafval.
- Bakenhof-Malburgen-oost als terrein dat ruimte dient te bieden voor de reguliere, reeds in Arnhem gevestigde bedrijven met uitbreidings- en verplaatsingsbehoefte.

Op de tweede plaats staat het gemeentelijk beleid voor het *revitaliseren van de verouderde bedrijventerreinen* in Arnhem-noord.

Het derde beleidsspoor uit de Bedrijvennota Arnhem 2000 gaat uit van het aangaan van *samenwerking met buurgemeenten* teneinde een samenhangend, en op elkaar afgestemd bedrijfsterreinaanbod te genereren. In dit kader is er reeds een convenant opgesteld tussen de gemeenten Arnhem, Rheden en Duiven en IJsseloord 2 Holding BV inzake de bedrijfsterrein-ontwikkeling in de A12-zone. In dit convenant worden afspraken gemaakt met betrekking tot segmentering, fasering, grondprijzen en gezamenlijke promotie en acquisitie. Ook ten aanzien van de mobiliteitsprofielen van de betrokken terreinen zijn verschillen aan te geven. De terreinen in Duiven hebben een duidelijk C-profiel; op IJsseloord 2 zal er daarnaast ook ruimte geboden worden voor bedrijven met een B-profiel.

Beleidsplan Ecologie en Groenstructuurvisie.

In het beleidsplan ecologie en de groenstructuurvisie is het gebied IJsseloord als groengebied aangemerkt; de functie van bedrijventerrein is hiermee niet te verenigen.

Echter, uitgaande van het gegeven dat er in de regio behoefte bestaat aan nieuwe bedrijventerreinen, kan op basis van de groenstructuurvisie geconcludeerd worden dat IJsseloord daarvoor één van de minst ongunstige locaties is.

Vanuit deze invalshoek zijn voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein zodanige randvoorwaarden geformuleerd, dat de essentiële ecologische en recreatieve functies van het gebied vervuld kunnen blijven worden. Aan deze randvoorwaarden is in de stedenbouwkundige visie voor het bedrijventerrein slechts voor een deel tegemoet gekomen: namelijk een groene zone noord - zuid, parallel aan de rijks-weg 12, en een ecologisch overgangsgebied tussen bedrijventerrein en Schaapdijk. Hierbij ligt er nadruk op de ecologische en landschappelijke ontwikkeling van de rivierdijkzone als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en als drager van de visuele belevingswaarde.

De uiterwaarden vormen met de rivier een potentieel natuurgebied midden in de stad, met zowel recreatieve, natuurwetenschappelijke als esthetische waarde.

Vanwege de periodieke overstroming zijn uiterwaarden (ook op internationaal niveau) zeldzaam. Ze bieden een weinig voorkomende combinatie van abiotische factoren. In de groenstructuurvisie zijn de uiterwaarden dan ook aangegeven als gebieden met het accent op ecologie, en gelden ze als kerngebieden in de ecologische structuur.

Op de ecologische ontwikkeling ervan moet daarom de nadruk worden gelegd. In het algemeen is voor de Arnhemse uiterwaarden de volgende ontwikkeling voorzien:

- ontwikkelen van de natuur in het rivierensysteem (bijv. moerasgebieden);
- verder ontwikkelen van delen van de uiterwaarden tot natuurgebied met ooibossen (eventueel met een extensief recreatief gebruik);
- stedelijke functies weren, intensieve functies zijn niet toegestaan;
- verdere ontginning (bijv. industrie) tegengaan;
- vermindering waterverontreiniging van de grote rivieren, dus bijv. stedelijk afvalwater niet ongezuiverd lozen;

- terugbrengen negatieve invloed stortplaatsen.

Nota Stadsbeeld.

De hierboven beschreven visie stemt redelijk overeen met de recent verschenen Nota Stadsbeeld.

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan.

In het "Regionaal Verkeers en Vervoerplan" (RVVP) van het KAN (vastgesteld door de gemeenteraad op 28 februari 1994) alsmede in het gemeentelijke werkdocument "parkeer- en locatiebeleid in Arnhem" is het landelijke en provinciale locatiebeleid integraal overgenomen. Het RVVP constateert dat de grove lijnen die daarmee vaststaan een gedetailleerde uitwerking behoeven voor het KAN-gebied. Keuzes moeten worden gemaakt t.a.v. de categorie bedrijven, de te hanteren parkeernormen, de te treffen verkeer- en vervoervoorzieningen en de flankerende maatregelen. De realisering van IJsseloord 2 kan niet wachten op deze uitwerking; uiteraard worden wel de vastgelegde uitgangspunten gehanteerd.

Raamplan Fietsverkeer.

In het Raamplan Fietsverkeer (1992) van de gemeente Arnhem is het in de toekomst te volgen fietsbeleid bepaald. Hoofddoel van dit beleid: "meer en veilig op de fiets"; als onderlegger is een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes vastgelegd.

De Schaapdijk moet in dat kader ontwikkeld worden als hoogwaardige fietsroute. Verder biedt het Raamplan Fietsverkeer handvatten voor het ontwerpen van een goede en veilige fietsontsluiting, en stallingsfaciliteiten.

Hotelmarktonderzoek Arnhem.

In het Hotelmarktonderzoek Arnhem (mei 1993) wordt voor de locatie IJsseloord 2 geopteerd voor een budget-hotel in de 1 sterren categorie. Dit hotel zal een integraal onderdeel van het bedrijvenpark zijn, en geen relatie hebben met de hotelmarkt in de rest van de stad.

Werkdocument Parkeer & Locatiebeleid in Arnhem.

Het werkdocument bevat het landelijk geïnitieerd locatiebeleid, vertaald naar de Arnhemse situatie. Verder vindt er een nadere detaillering en invulling van het beleid plaats op het gebied van parkeernormen, en de typering van bedrijvenlocaties. Tevens wordt aandacht besteed aan het instrumentarium waarmee het locatiebeleid wordt gehandhaafd.

III. ACHTERGRONDEN; DE HUIDIGE SITUATIE

IJsseloord is nu een binnendijs en buitendijs gelegen agrarisch gebied. De hoogteligging van het terrein is globaal tussen 10 en 12 m. + NAP.

Door ontwikkelingen in het recente verleden is IJsseloord een marginaal gebied geworden. Gaten, ontstaan door kleiwinning, zijn opgevuld met huisvuil, of als waterplas blijven liggen. Daar komt nog bij dat ook daar waar geen vuilstort heeft plaatsgevonden, de bodem op sommige plaatsen sterk verontreinigd is. Het gebied biedt nu deels een rommelige aanblik. Hoewel het gebied voor bepaalde vogelsoorten waarde heeft, is de natuurwaarde mede door de vervuiling negatief beïnvloed; deze situatie kan zonder sanering moeilijk verbeteren.

In de jaren zestig is aan de oostzijde het regionale woonwagencentrum opgericht. Na opheffing zal dit zomer 1995 in de laatste fase van ontruiming beland zijn.

Het gebied is door bodemvervuiling en bodemgesteldheid nu niet geschikt als bouwgrond.

Kenmerken in visueel-landschappelijk opzicht zijn de Schaapdijk, de bosjes langs de kavels aan de IJsseloordweg nabij de Laag Ariënweg en de opgaande populierenbeplanting rond het Velperbroekcircuit. Een andere bijzonderheid is de loodrecht op de dijk gerichte kavelstructuur.

Visueel belangrijke aandachtspunten buiten het gebied zelf zijn de spoorbrug bij Westervoort, het rijksweg 12-viaduct over de IJssel, en het wijde uitzicht vanaf de Schaapdijk over het uiterwaarden en rivierlandschap van de IJssel. Aan de overzijde tekent een afvalberg ("bult van Putman") zich scherp tegen de horizon af.

Aan de stedelijke zijde van IJsseloord zijn de Velpse hoogbouw bij het Velperbroekcircuit en de Rijkskantorenflat in Presikhaaf (19 lagen) opvallende elementen. Het Lange Water is een ruime 4-strooksweg, met aan beide zijden fietspaden en royale laanbeplanting. In de parkstrook langs de brede watergang is een viertal "urban villa"-achtige flatjes gelegen. Het geheel levert een zodanig waardevol beeld op, dat dit één van de visuele ontwerputgangspunten voor de toegangsweg van het bedrijventerrein IJsseloord 2 is geworden.

De woonwijk Presikhaaf dateert van na de oorlog (vnl. jaren zestig) en heeft een heldere, blokvormige opbouw. De wijk is van het gebied IJsseloord afgekeerd, afgeschermd door sportvelden en volkstuinten met een forse populierenbeplanting rondom; en verder door de IJsseloordweg. Dit beeld wordt nog versterkt doordat de wijkvoorzieningen geconcentreerd zijn in het winkelcentrum aan de noordzijde van de wijk bij het park Presikhaaf. De aantrekkelijkheid van het nabijgelegen IJsseldal wordt in Presikhaaf in het geheel niet gevoeld, mede door het verloederde tussengebied. Hoewel het wel bereikbaar is vanuit de woonwijk via de oversteekplaats Dunoweg/Laag Ariënweg heeft IJsseloord zelf vrijwel geen recreatieve betekenis voor de bewoners van Presikhaaf.

De auto-ontsluiting van IJsseloord is thans zeer beperkt: de Schaapdijk sluit aan op de IJsseloordweg via de bovengenoemde Laag Ariënweg; het is niet mogelijk om daar vice versa vanaf de IJsseloordweg het gebied IJsseloord te bereiken. De Schaapdijk bereikt men per auto door de tunnel onder de spoorlijn en een secundaire uitgang van het bedrijventerrein IJsseloord 1.

Deze aansluitingen worden nu met name ook door fietsers gebruikt; de verbinding onder het viaduct van rijksweg 12 maakt het mogelijk dat recreatief fietsverkeer de richting Velp/Dieren langs de IJsseluiterwaarden kan volgen.

Over de IJsselbrug kan de fietser ook de richting Liemers volgen.

De huidige openbaar vervoerlijnen lopen langs het gebied via de IJsseloordweg; er zijn geen haltevoorzieningen op de IJsseloordweg aanwezig, wel is er een halte op het Lange Water. Het gaat om spitsbussen vanuit en naar oostelijke richting.

IV. PROGRAMMA VAN EISEN

a. Inrichting; b. Verkeer en Vervoer.

a. Inrichting.

Het uitgangspunt is dat 38 ha. van de totaal beschikbare 57 ha. op deze locatie uitgegeven wordt als bedrijventerrein. Bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein IJsseloord 2 wordt uitgegaan van de door de Provincie gehanteerde bedrijfscategorie B* (zie hoofdstuk IVb).

De verschillende soorten bedrijven vereisen een gevarieerd en flexibel aanbod van kavels. Deze flexibiliteit moet ook in de wijze van bestemmen op de bestemmingsplankaart tot uiting komen.

In de planopzet is het bedrijventerrein gezoneerd; vergelijkbare bedrijven zijn gegroepeerd volgens een indeling die voortkomt uit een combinatie van de verplichte milieuzonering, de kenmerken van de plaats zelf, de ligging t.o.v. de stads(-structuur) en de werking als entreezone van Nederland.

De milieuzonering is daarbij dwingend: deze leidt tot een indeling in een aantal bedrijfs-categorieën. Deze bedrijvenlijst volgens de S.B.I.-code (Standaard Bedrijfs Indeling, zie de verkeersparagraaf en de voorschriften) hangt samen met de minimaal toegestane afstanden tot de woonbebouwing. Deze zonering maakt daarom deel uit van het programma van eisen.

In de bedrijvenlijst, die een geïntegreerd onderdeel van dit bestemmingsplan vormt, staan bedrijven gegroepeerd naar milieuhinder in 4 categorieën:

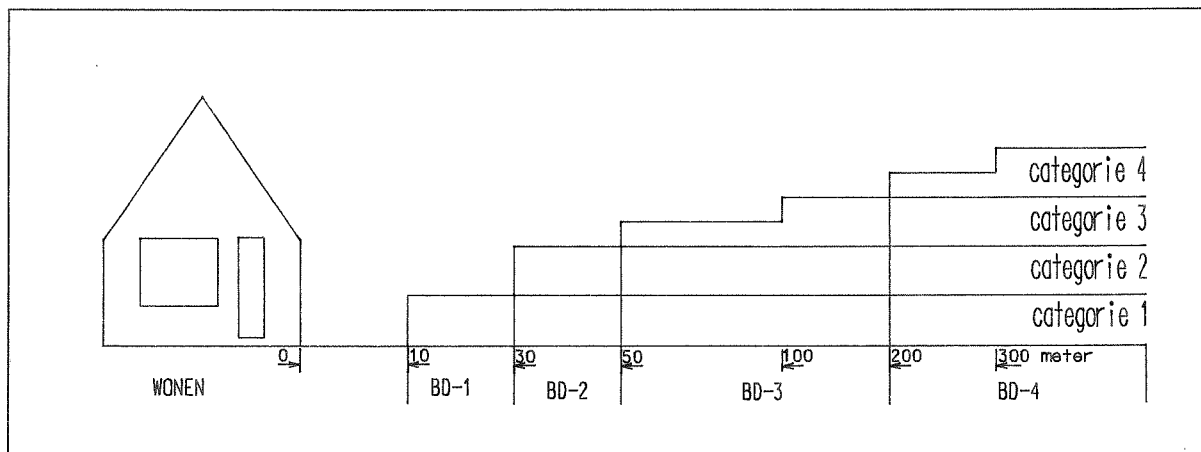
Categorie 1: minimum afstand tot woonfunctie 10 m.

Categorie 2: minimum afstand tot woonfunctie 30 m.

Categorie 3: minimum afstand tot woonfunctie 50 of 100 m.

Categorie 4: minimum afstand tot woonfunctie 200 of 300 m.

Schematisch:



Deze categorieën komen in de vorm van verschillende bedrijfsbestemmingen terug op de bestemmingsplankaart.

De (verplichte) maximale bouwhoogten mogen naar de inzichten zoals verwoord in het beeldkwaliteitsplan (zie hoofdstuk V) op de desbetreffende kavels worden gerealiseerd.

De inrichting van het terrein dient, ondanks de beperkte omvang ten opzichte van de oorspronkelijk in het gemeentelijk structuurplan genoemde groene lobben, mede gericht te zijn op het ontwikkelen van recreatie- en natuurwaarden; zie hoofdstuk IIc. Het feit dat de realisering van dit bedrijventerrein binnen de oorspronkelijke groene lob zal plaatsvinden, maakt een "ecologische en recreatieve compensatie" van hoge kwaliteit noodzakelijk. Het is de bedoeling dat deze gebieden zodanig worden ingericht dat een zo goed mogelijke ontwikkelingskans ontstaat voor de natuur. De uitwerking zal plaatsvinden in nauw overleg met de Dienst Milieu en Openbare Werken (sector Stadswerken - afdeling Groenplan) van de gemeente Arnhem.

De ecologische zone met de Schaapdijk als kern heeft een wisselende breedte (met een minimum van ± 50 m.). De huidige woonbebouwing in deze zone zal deels moeten wijken vanwege de milieueisen; ook laat deze ecologische zone geen bedrijfsfunctie toe.

De relatie met de nabijgelegen woonwijk Presikhaaf zal vooral op het niveau van het langzaam verkeer gestalte moeten krijgen, waarbij onder andere een ongelijkvloerse kruising met de IJsseloordweg noodzakelijk is, en wel bij de Dunoweg/Laag Arinweg; deze sluit aan op de Schaapdijk (zie verder bij de verkeersparagraaf van dit hoofdstuk). Het uitloopegebied van de wijk zal zich hierdoor - veel meer dan nu het geval is - uitstrekken tot het IJsseldal. De recreatieve betekenis van deze rivier zal in de toekomst door provinciale initiatieven toenemen; in het plangebied moet daar voor zover mogelijk op ingespeeld worden (aanleg van fiets/voetpaden; goede landschappelijke inpassing).

De langzaamverkeers-relatie vanaf het Lange Water en de (bij de kruising geplande) bushalte wordt voor de toekomst mogelijk gemaakt via een tunneltje onder de IJsseloordweg door.

De op het terrein aangetroffen vervuilde grond, met een omvang van ca. 475.000 m³., zal op het terrein zelf worden ingepast, in de vorm van een gronddepot. Dit zal landschappelijk zó vormgegeven worden dat een extra ruimtelijke waarde voor het gebied ontstaat.

Het rioleringsstelsel zal, conform de eisen van het Zuiveringsschap Oostelijk Gelderland (ZOG) worden uitgevoerd als een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Het regenwater zal een grote bergingscapaciteit krijgen en een overstortmogelijkheid op het ruim bemeten en integraal in het plan opgenomen watergangenstelsel met vrije afstroming naar het watergangenstelsel van de woonwijk Presikhaaf. Een rioolgemaal (ontvangstkelder en pompgebouw) zal op een nader te bepalen plaats aan de watergang verrijzen. Het vuilwaterriool gaat via de afvoerleiding van het ZOG naar de RWZI welke langs de IJssel is gesitueerd.

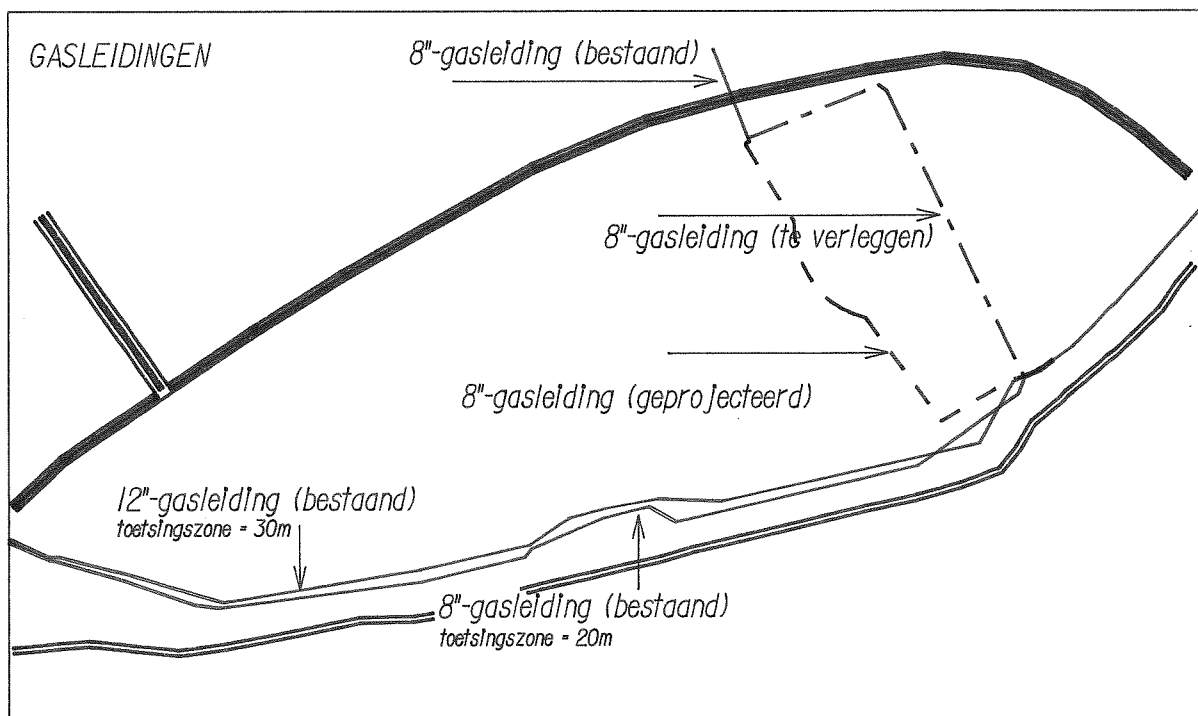
De grondwaterhuishouding is in het kader van het bodemonderzoek meegenomen; een exact plan hiervoor volgt in het kader van de realisatie van het bedrijventerrein.

De in het plangebied aanwezige aardgasleidingen, die gehandhaafd blijven, worden in het bestemmingsplan opgenomen; evenals de leiding die verlegd moet worden (zie kaartje volgende pagina).

Het bestaande benzineverkooppunt aan de IJsseloordweg is een gegeven. Dit stelt beperkingen aan het grondgebruik binnen een straal van 80 m. rondom het LPG-vulpunt (opstelpunt tankwagen). Rond de opslag bedraagt de aan te houden afstand 40 m.

Er is in een uitbreidingsmogelijkheid voorzien (o.a. met een autowasstraat).

De meest westelijk in het gebied IJsseloord gelegen boerderijen blijven gehandhaafd. De milieuzonering van het bedrijventerrein is op het voortbestaan van deze agrarische bebouwing afgestemd. De overige bestaande bebouwing kan niet worden ingepast en zal moeten wijken. Voor het geval dat tot onteigening moet worden besloten, is in de voorschriften de bepaling opgenomen dat verwerkelijking van het bestemmingsplan in de naaste toekomst gewenst wordt geacht.



b. Verkeer en Vervoer.

De verkeers- en vervoersaspecten bij de ontwikkeling van IJsseloord 2 verdienen met het oog op de hoogwaardige invulling in relatie tot het locatiebeleid bijzondere aandacht. Dit geheel zal worden geplaatst tegen de achtergrond van de ontwikkeling van het Knooppunt Arnhem - Nijmegen.

Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen.

In de periode van voorbereiding van het bestemmingsplan IJsseloord II is het knooppunt Arnhem - Nijmegen (het KAN) tot ontwikkeling gekomen. Het KAN is één van de zeven samenwerkingsgebieden waarop de "Kaderwet bestuur in verandering" van toepassing is. Op grond van deze wet vormt het KAN een zelfstandig Openbaar Lichaam met eigen verantwoordelijkheden op het gebied van verkeer en vervoer. Een belangrijk deel van deze taken neemt het KAN over van de gemeenten. De activiteiten van het KAN zijn gebaseerd op het Regionaal Verkeers- en Vervoers-Plan (RVVP). In het RVVP is een samenhangend verkeer- en vervoersbeleid geformuleerd, gericht op het waarborgen van de bereikbaarheid en het terugdringen van de aantasting van de leefbaarheid.

Voor IJsseloord 2 is het RVVP van belang op het punt van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer, investeringen in infrastructuur en locatiebeleid. Voor beide zaken geldt dat de financiële tegemoetkomingen van het Rijk niet langer direct aan de gemeenten worden toegerekend maar aan het KAN.

Locatiebeleid.

Allerwegen wordt erkend dat de groei van de automobiliteit geen autonoom proces is, maar mede wordt beïnvloed door de ruimtelijke ordening.

Voor de relatie tussen ruimtelijke ordening en de geleiding van de mobiliteit is beleid ontwikkeld: het locatiebeleid.

Kern van het locatiebeleid is de afstemming van mobiliteitsprofielen van bedrijven op de

bereikbaarheidsprofielen van locaties. Het juiste bedrijf op de juiste plek.

Onder **mobiliiteitsprofiel** van een bedrijf of voorziening wordt verstaan het potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers van dat bedrijf of die voorziening. Het mobiliteitsprofiel geeft daarmee tevens in feite de reële auto-afhankelijkheid weer, die nodig is voor een doelmatige bedrijfsvoering.

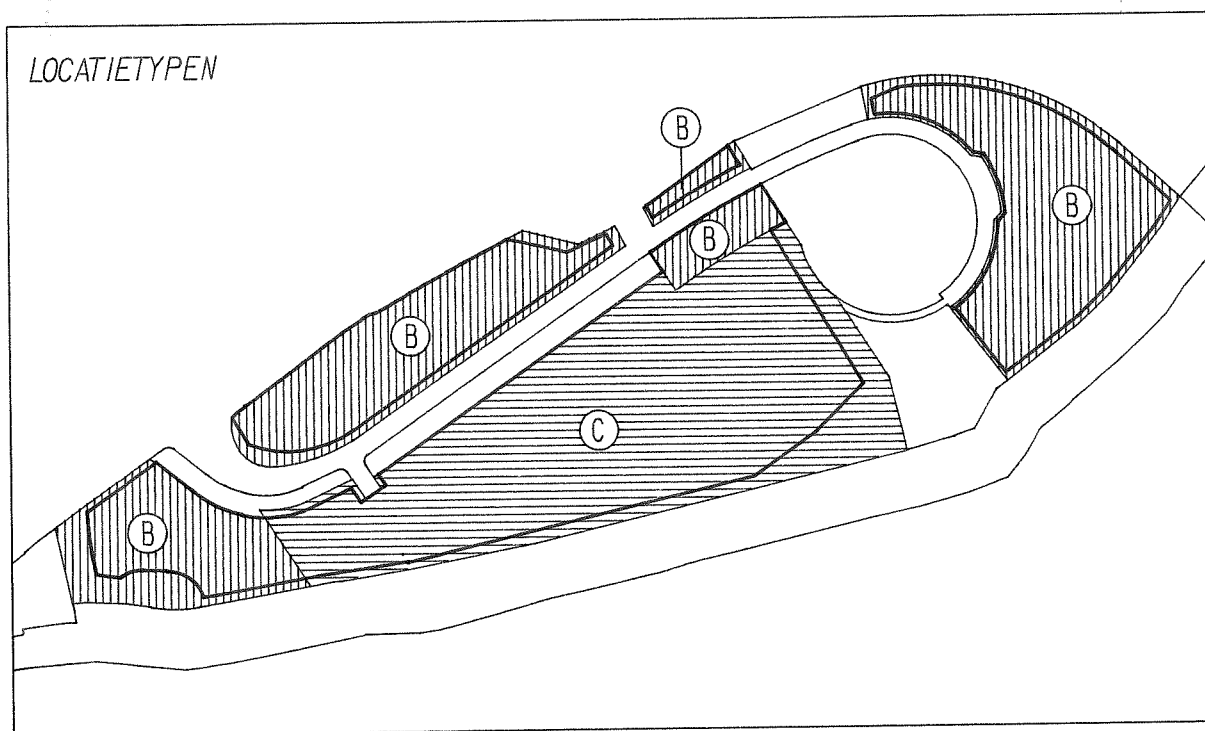
Onder **bereikbaarheidsprofiel** van een locatie wordt verstaan de bereikbaarheid van die locatie per openbaar vervoer en auto. Bovendien vormen ook de parkeermogelijkheden en de beperkingen daarvan (de beleidsmatige uitrusting) onderdeel van het bereikbaarheidsprofiel.

Er worden drie locatietypen onderscheiden:

A-locaties voor activiteiten met potentieel hoog openbaar vervoer/fietsgebruik, lage auto-afhankelijkheid;

B-locaties voor activiteiten met potentieel hoog openbaar vervoer/fietsgebruik, matige auto-afhankelijkheid;

C-locaties voor activiteiten met potentieel laag openbaar vervoer/fietsgebruik, hoge auto-afhankelijkheid.



In termen van het locatiebeleid is het beeld van IJsseloord 2 duidelijk, hoewel het niet tot de standaardtypen A, B of C behoort. De locatie geeft invulling aan de opvattingen van het werkdokument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen"⁴⁾ waarin wordt onderkend dat in praktijk verdere nuancering tussen de specifieke A, B en C categorieën mogelijk en vaak nodig is. In het geval van IJsseloord 2 komt dit tot uitdrukking in de kwalificatie B*: een locatie met een gemengd B/C profiel.

⁴⁾ Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen", min. van VROM, V&W en EZ, den Haag 1990, pag. 7.

Het locatiebeleid vindt toepassing door de gedeelten van IJsseloord 2 die het dichtst bij de openbaar vervoervoorzieningen liggen te bestemmen voor bedrijven met een mobiliteitsprofiel B. De overige gedeelten, die verder van de openbaar vervoervoorzieningen verwijderd zijn, worden bestemd voor bedrijven met een C-profiel (zie kaartje).

In de voorschriften bij het bestemmingsplan is aan B. en W. de bevoegdheid toegekend het bestemmingsplan zodanig te wijzigen, dat terreinen met een C-profiel alsnog geheel of gedeeltematig veranderen in terreinen met een B-profiel. Daarvoor moet dan wel zijn voldaan aan een aantal met name genoemde voorwaarden, die alle betrekking hebben op een verbetering van de openbaar vervoervoorzieningen.

Het bestemmingsplan bevat een regeling waarin invulling wordt gegeven aan het locatiebeleid. De essentie van het locatiebeleid is dat het bereikbaarheidsprofiel van de bedrijfslocatie, het mobiliteitsprofiel van het bedrijf, het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer en de omvang van de parkeervoorzieningen aan elkaar gekoppeld zijn. Voor IJsseloord 2 betekent dit dat het gemengde B/C karakter van de bedrijfslocatie ook m.b.t de laatste drie punten moet worden geoperationaliseerd en vertaald in voorschriften in het bestemmingsplan.

Handhaving van het locatiebeleid vindt plaats bij de aanvraag van een bouwvergunning. Op dat moment zal een schriftelijke opgave worden verlangd van de mobiliteitskenmerken van het te vestigen bedrijf. Daardoor kunnen mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel worden gekoppeld.

Het parkeerbeleid wordt geëffectueerd door, na vaststelling van het mobiliteitsprofiel van het bedrijf, (maximum-) parkeernormen op te nemen in de bouwvergunning, gebaseerd op de voorschriften bij het bestemmingsplan.

Het mobiliteitsprofiel van bedrijven.

Voor het bepalen van de mobiliteitsprofielen worden dezelfde mobiliteitskenmerken gebruikt, zij het dat de toetsingswaarden verschillen. De kenmerken en criteria zijn ontleend aan het reeds genoemde Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen":

mobilitateitskenmerk	locatietype A	locatietype B	locatietype C
Arbeidsintensiteit	3	2	1
Auto-afhankelijkheid	1	2	3
Bezoekersintensiteit	3	2	1
Goederenvervoer over de weg	1	2	3

Arbeidsintensiteit.

- 1= extensief > 100 m²/werknemer
- 2= matig intensief 40 - 100 m²/werknemer
- 3= intensief < 40 m²/werknemer

Zakelijke autoafhankelijkheid.

- 1= minder dan 20 % van de werknemers
- 2= 20 - 30 % van de werknemers
- 3= meer dan 30 % van de werknemers

Bezoekersintensiteit.

- 1= extensief; vrijwel nooit of incidenteel bezoekers
- 2= regelmatig; regelmatig contact met klanten of relaties
- 3= dagelijkse stroom bezoekers

Goederenvervoer.

- 1= nauwelijks belangrijk
- 2= mogelijk belangrijk
- 3= belangrijk

Op grond van het genoemde Werkdocument "Geleiding ..." kan een overzicht worden gegeven van de bedrijfstypen die zich qua mobiliteitskenmerken lenen voor het B- resp. het C-locatiegedeelte van IJsseloord 2.

B-locaties; Bedrijven en voorzieningen met een matige arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een matige auto-afhankelijkheid.

Verhuurbedrijven, instrumenten en optische industrie, reparatie gebruiksgoederen, groothandel (administratieve kantooractiviteiten), zakelijke dienstverlening (administratieve kantooractiviteiten met een hoge auto-afhankelijkheid), transportbedrijven (administratieve kantooractiviteiten), kleding-industrie, grafische industrie, kunstmatige garen en vezelindustrie, communicatiebedrijven, (administratieve kantooractiviteiten, verwerking en distributie), openbare nutsbedrijven (administratieve kantooractiviteiten) sport en recreatie, maatschappelijke diensten (verblijven/therapie).

C-locaties; Bedrijven en voorzieningen met een lage arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een hoge auto-afhankelijkheid en/of een hoge afhankelijkheid van het goederenvervoer over de weg.

Aardolie-industrie, hout- en meubelindustrie, chemische industrie, basismetaleindustrie, papierindustrie, leder industrie e.d., elektrotechnische industrie, machine-industrie, rubber- en kunststofverwerkende industrie, voedings- en genotmiddelenindustrie, transportmiddelen, groothandel (overige

goederen), bouwmaterialen e.d., transportbedrijven (werkplaats/opslag/stalling), groothandel (bulkgoederen), bouw (werkplaats/opslag), dienstverlenende bedrijven (productieactiviteiten), openbare nutsbedrijven (productie).

In de voorschriften bij het bestemmingsplan zijn de genoemde groepen van bedrijfstypen als één van de voor vestigingsmogelijkheid bepalende elementen opgenomen. Om een te grote starheid te voorkomen hebben B. en W. een vrijstellingsbevoegdheid gekregen.

Parkeren.

Naast een gerichte selectie van de bedrijven op basis van hun mobiliteitsprofiel is het sturend parkeerbeleid de tweede pijler van het locatiebeleid. Parkeerbeleid blijkt een effectief instrument voor de terugdringing van de groei van het autoverkeer. Dit geldt met name voor het beperken van het autogebruik voor de routinematige woon-werkverplaatsingen. De parkeernormen die worden gehanteerd zijn voor het B-profiel gedeelte anders dan voor het C-profiel gedeelte. De gehanteerde normen zijn gebaseerd op het werkdocument "Geleiding..." van het Min. van VROM en op het gemeentelijke werkdocument "Parkeer- en locatiebeleid in Arnhem"

Het parkeren dient plaats te vinden op eigen terrein. De parkeervoorzieningen van bedrijven met een gelijksoortig mobiliteitsprofiel kunnen desgewenst worden geclusterd.

Voor het B-profiel gedeelte zal voor de zich daar vestigende bedrijven een parkeernorm gelden van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² b.v.o.

Voor het C-profiel gedeelte geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o.

Voor het stallen van fietsen dient elk bedrijf voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen te treffen. Het Raamplan Fietsverkeer kan hiervoor als leidraad gebruikt worden.

Vervoersmanagement.

Nog een flankerend instrument als ondersteuning van het locatiebeleid is de stimulering van carpoolen en de introductie van vervoermanagement. Een dergelijke stimulering kan in het kader van het bestemmingsplan niet gegeven worden. Wel privaatrechtelijk, in de overeenkomst tussen de gemeente en de exploitant van onderhavige locatie. Dit is ook gebeurd. Er is sprake van een inspanningsverplichting.

Openbaar vervoer.

De in het kader van het locatiebeleid aan de locatie IJsseloord 2 toegekende B/C status vraagt om een bijpassend voorzieningen niveau van openbaar vervoer. Voor het toekomstige voorzieningenniveau van het openbaar vervoer spelen de ontwikkelingen rond de vervoerregio een belangrijke rol en wel op twee punten:

- a) in het kader van infrastructurale verbeteringsplannen m.b.t de doorstroming van het OV;
- b) m.b.t. de concrete lijnvoering.

ad a) IJsseloord 2 zal in ieder geval worden bediend vanaf een aan te leggen vrijliggend bushaltepaar op de IJsseloordweg, direct nabij de geprojecteerde brug voor langzaam verkeer. Waarschijnlijk zal nabij de entree van IJsseloord 2 een tweede haltepaar op de IJsseloordweg worden gerealiseerd.

Een tweede verbeteringsplan betreft de verdere opwaardering van de OV corridor Pleyweg/Velperbroekcircuit. Om de IJsseloordweg en de Pleyroute als hoofdas voor het openbaar vervoer te laten functioneren dient er aparte businfrastructuur te worden aangelegd. De aanleg van een busweg langs de Pleyroute (tussen de Andrej Sacharovbrug en Westervoortsedijk) alsmede de aanleg van een busstrook op de IJsseloordweg (tussen Velperbroek en Lange Water) zijn als snelstartprojecten in het RVVP opgenomen.

Inmiddels is onder verantwoordelijkheid van het KAN een studie gestart naar de huidige en toekomstige knelpunten op de Pleyroute. Beide OV infra-projecten maken deel uit van deze studie die naar verwachting in de tweede helft van 1995 zal zijn afgerond.

ad b) De corridor Zevenaar/Arnhem wordt in het RVVP genoemd als een zeer kansrijke voor de vergroting van het marktaandeel van het openbaar vervoer. De groeikernen Duiven en Westervoort veroorzaken een (nog steeds stijgend) marktpotentieel. Dit leidt in de planperiode van het RVVP tot een

intensivering van de bestaande bus- en treinverbindingen. Met name de nieuwe busverbindingen zijn voor IJsseloord 2 relevant. Mede om dit marktpotentieel te kunnen bedienen is de onder a. genoemde studie naar de benodigde infrastrukturele aanpassingen t.b.v. het openbaar vervoer gestart.

Naast de buslijnen die IJsseloord 2 direct via de IJsseloordweg zullen ontsluiten is nog de nabijheid van het OV subcentrum Presikhaaf van belang. Dit centrum, waar een hoog voorzieningenniveau van openbaar vervoer wordt geboden, vormt een driehoek met de OV centra Arnhem C.S. en OV subcentrum Kronenburg. Tussen deze centra worden intensieve verbindingen per OV onderhouden. Het NS-station Presikhaaf biedt een halfuurs treinverbinding met Zutphen en Arnhem/Utrecht. Het subcentrum Presikhaaf is vanwege de nabijheid (hemelsbrede afstand 1500 meter, reistijd per OV ongeveer 3 minuten) van wezenlijk belang voor het OV voorzieningenniveau van IJsseloord 2.

De reistijd vanaf de IJsseloordweg tot Arnhem C.S. tenslotte bedraagt per OV 15 tot 20 min.

Bij de beschrijving van de buslijnen die IJsseloord 2 (gaan) bedienen kan een onderscheid worden gemaakt in drie categorieën, namelijk:

1* De buslijnen die nu reeds aanwezig zijn.

2* De lijnen die IJsseloord 2 zullen bedienen na het opheffen van de knelpunten op de Pleyroute. Deze maatregelen vloeien voort uit de studie die op dit moment wordt verricht m.b.t. de doorstroming van het openbaar vervoer op de Pleyroute. De besluitvorming over deze maatregelen zal zijn afgerond op het moment dat IJsseloord 2 wordt gerealiseerd.

3* Aanpassingen/aanvullingen van de lijnvoering die door de vervoerbedrijven als reële opties voor de toekomst worden gezien. E.e.a. is afhankelijk van ontwikkelingen op het gebied van vervoersmarkt, vervoersbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen.

De coördinator Openbaar Vervoer van het KAN heeft op verzoek van de gemeente Arnhem een concrete opgave gedaan van de lijnvoering van het openbaar vervoer in relatie tot IJsseloord 2.

1* Reeds aanwezige buslijnen:

- Lijn 79; snelbusdienst Doetinchem-IJsseloordweg-Presikhaaf-Arnhem C.S.
Spitsbus met 30 min. dienst in periode 7.00/ 9.00 uur (heen) en 16.00/18.00 uur (terug);
- Lijn 66; Nieuwgraaf-Velperbroek-IJsseloordweg-Lange Water-v. Remagenlaan-Velperweg-Arnhem C.S.
Spitsbus met 30 min. dienst in periode 7.00/10.00 uur (heen) en 16.00/18.00 (terug).

2* Buslijnen na verbeteringen aan de Pleijroute:

- Lijn 79 als bovengenoemd;
- Lijn 66 als bovengenoemd;
- Lijn 69 snelbusdienst Tolkamer-Lobith-Herwen-Zevenaar-Duiven-A12-IJsseloordweg-Presikhaaf-Arnhem C.S.
Spitsbus met 30 min. dienst in periode 7.00/9.00 uur (heen) en 16.00/18.00 (terug).
- Lijn 41; Elst-Pleyroute-Westervoortsedijk-Presikhaaf-IJsseloordweg-Velp Zuid.
30 min. dienst in perioden 7.00/9.00 uur en 13.30-18.00 uur in beide richtingen.

3* Mogelijke aanpassingen en aanvullingen:

- Lijn 34; Huissen-Pleyroute-Westervoortsedijk-Presikhaaf-IJssellaan-Velp Zuid.
Spitsbus met 30 min. dienst in periode 7.00/9.00 uur (heen) en 13.30/18.00 uur (terug). De huidige lijnvoering leidt niet over de IJsseloordweg maar via subcentrum Presikhaaf. Na de aanpassingen aan de IJsseloordweg wordt een lijnvoering via de IJsseloordweg of zelfs via het bedrijventerrein IJsseloord 2 zelf overwogen.
- Lijn 66; Nieuwgraaf-Arnhem C.S. Mogelijke verbeteringen: 1) gelijktijdige bediening in twee richtingen; 2) eerdere start middagdiensten; 3) met aanpassing lijnenloop bediening van subcentrum Presikhaaf.
- Lijn 69; snelbusdienst Tolkamer-Arnhem C.S. Wellicht zal het voorzieningenniveau worden uitgebreid door de middagdienst eerder te starten.
- Lijn 41; Elst-Velp zuid. Wellicht uitbreiding van het aantal ritten.

De snelbusdiensten zullen in alle gevallen gebruik maken van de IJsseloordweg. Met de buslijnen 66, 41 en 34 wordt een centrale bediening van IJsseloord 2 overwogen.

Met de aangegeven buslijnen wordt een voorzieningenniveau van openbaar vervoer geboden dat recht doet aan de gecombineerde B/C typering van de locatie.

Uiteraard zijn voorspellingen over het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer over een periode van tien jaar en langer omgeven met enige onzekerheid. Daarbij spelen o.a. subsidiëring en financiering van het openbaar vervoer een rol alsmede de mate waarin inhoud gegeven wordt aan vervoermanagement door de bedrijven. In de exploitatie-overeenkomst die tussen de gemeente en de projektontwikkelaar IJsseloord 2 Holding BV is afgesloten, zijn hierover afspraken vastgelegd.

Van belang voor het openbaar vervoer rond IJsseloord 2 is dat het voorzieningenniveau niet alleen afhankelijk is van de vraag naar openbaar vervoer op IJsseloord 2 zelf. Het hoge voorzieningenniveau is een gevolg van de ligging aan twee belangrijke corridors nl. Arnhem - de Liemers/de Achterhoek en Arnhem - Dieren/Doesburg. Hier ligt reeds op dit moment een belangrijke markt waarvan het belang alleen maar toeneemt. Dit betekent dat het voorzieningenniveau op langere termijn met relatief geringe onzekerheden is omgeven.

De aangegeven korte termijn infrastructuurprojecten uit het RVVP betreffen zogenaamde snelstartprojecten die op dit moment in studie of uitvoering zijn. Deze projecten kennen de hoogst mogelijke graad van zekerheid die op dit moment in het kader van het RVVP te geven is.

Zoals reeds opgemerkt neemt het KAN een groot aantal taken en directe verantwoordelijkheden over van de gemeentelijke overheid. Zo ook op het punt van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer; de gemeente heeft hierop geen directe invloed. Gemeentelijke garanties op dit punt kunnen niet worden geëist; wel een gemeentelijke inspanningsverplichting. Ook van de overige betrokkenen (waar onder andere overheden) mag een sterke motivatie worden verwacht ten behoeve van de ontwikkeling van IJsseloord 2.

Auto-infrastructuur.

Tijdens de ontwikkeling van het concept-bestemmingsplan IJsseloord II is een gedegen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van ontsluiting. Uit het onderzoek is gebleken dat een gelijkvloerse ontsluiting mogelijk zal zijn, echter niet zonder aanpassingen aan de aanliggende weginfrastructuur. Het onderzoek dateert echter van voor het verschijnen van het RVVP.

Vaststaat dat de ontsluiting van IJsseloord 2 zal plaatsvinden op de IJsseloordweg. De vervoer-regionale plannen m.b.t. de IJsseloordweg/Pleyroute zijn daarom van groot belang voor IJsseloord 2. Het RVVP geeft aan dat de Pleyroute in de toekomst een stedelijke functie zal gaan vervullen. Deze invulling is mogelijk omdat ervan wordt uitgegaan dat begin volgende eeuw de rijksweg A-15 zal zijn doorgetrokken tot aan de A-12. Dit gewijzigde beeld over de toekomstige functie van de Pleyroute dient te worden ingepast in de besluitvorming rond de vormgeving van deze route. Daartoe is recent een zogenaamd snelstartproject opgezet. De daarvoor ingestelde werkgroep zal in de 2^e helft van 1995 rapporteren over functie en vormgeving van de Pleyroute. In het project zullen zowel de vormgeving en functie na doortrekking van de A-15 als de situatie in de tussenliggende periode worden aangegeven. In deze studie zullen de uitgangspunten van het RVVP, zoals verbetering van doorstroming van het openbaar vervoer, nadrukkelijk aan de orde komen.

IJsseloord 2 wordt voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten via een gelijkvloerse aansluiting op de IJsseloordweg, in het verlengde van het Lange Water. De dimensionering van de aansluiting kent aan de inkomende rijbaan twee rijstroken. De uitgaande rijbaan heeft twee stroken van rechtdoor, één van links- en één van rechtsaf.

Op dit moment kan dus geen volkomen zekerheid worden gegeven over de inrichting van de IJsseloordweg. Om de voortgang van IJsseloord 2 niet te frustreren en ruimte te scheppen voor een aantal mogelijke ontwikkelingsrichtingen is in het bestemmingsplan voldoende ruimte gereserveerd voor de aanleg van een extra rijstrook aan beide zijden van de IJsseloordweg.

Op het moment dat IJsseloord 2 wordt gerealiseerd zal de besluitvorming rond de IJsseloordweg ruimschoots zijn afgerond.

De weginfrastructuur van het terrein dient ruim en duidelijk te zijn, passend bij een hoogwaardig bedrijventerrein met een heldere oriëntatie.

Voor de centrale hoofdontsluiting, parallel aan de IJsseloordweg, dient vanwege de openbaar vervoersfunctie een strategisch wegprofiel aangebracht te worden. Omdat parkeren op eigen terrein plaats vindt, een fietsvoorziening gewenst is en de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd moet worden is een profiel van 9 meter nodig. Respectievelijk twee rijstroken van 3,25 meter met aan beide zijden een **verplichte** fietsstrook van 1,5 meter. Aan deze centrale hoofdontsluiting zullen

meerdere haltevoorzieningen aangelegd worden. Deze bushaltes moeten vrijliggend worden gemaakt, 3 meter breed en 30 meter lang.

Voor de overige wegen wordt een voldoende dimensionering bereikt met een rijbaanbreedte van minimaal 7 meter, exclusief parkeergelegenheid (rijstroken minimaal 3,5 meter). Bochtstralen dienen minimaal 15 meter te bedragen. Verhoogde kantopsluitingen zijn uit het oogpunt van beheersbaarheid aan te bevelen. Bij wegbeëindigingen moeten voldoende gedimensioneerde keermogelijkheden gerealiseerd worden.

Fiets.

De ontsluiting voor het fietsverkeer dient als volgt gestalte te krijgen:

- aan de oostzijde van het terrein met een ongelijkvloerse kruising bij de Dunoweg;
- aan de westzijde van het terrein via het bestaande viaduct Schaapdijk en op de kruising Lange Water/IJsseloordweg;
- aan de zuid-oostkant en zuid-westkant met verbindingen naar de hoofdfietsroute Schaapdijk.

Vanuit het verkeersbeleid van de gemeente is er alle reden de fietsontsluiting ter hoogte van de kruising IJsseloordweg/Lange Water in de toekomst ongelijkvloers aan te leggen. Het bestemmingsplan biedt hiertoe de mogelijkheid; de bestemmingsplangrens is daarvoor iets verlegd in de richting van Presikhaaf IV/Over het Lange Water.

De hoofdroutes voor de fiets op het terrein moeten worden uitgevoerd als "fietsbanen" in de zin van het Raamplan Fietsverkeer: in rode verharding, geschikt voor twee-richtingenverkeer, met een minimale breedte van 4.00 meter. Hellingen in de fietspaden mogen niet steiler zijn dan 1:25.

Voetganger.

De wegen op het terrein moeten voorzien zijn van een voetpad van voldoende breedte, aan tenminste één zijde van de weg.

De situering moet georiënteerd zijn op de openbaar vervoerhalten en looproutes.

V. RANDVOORWAARDEN

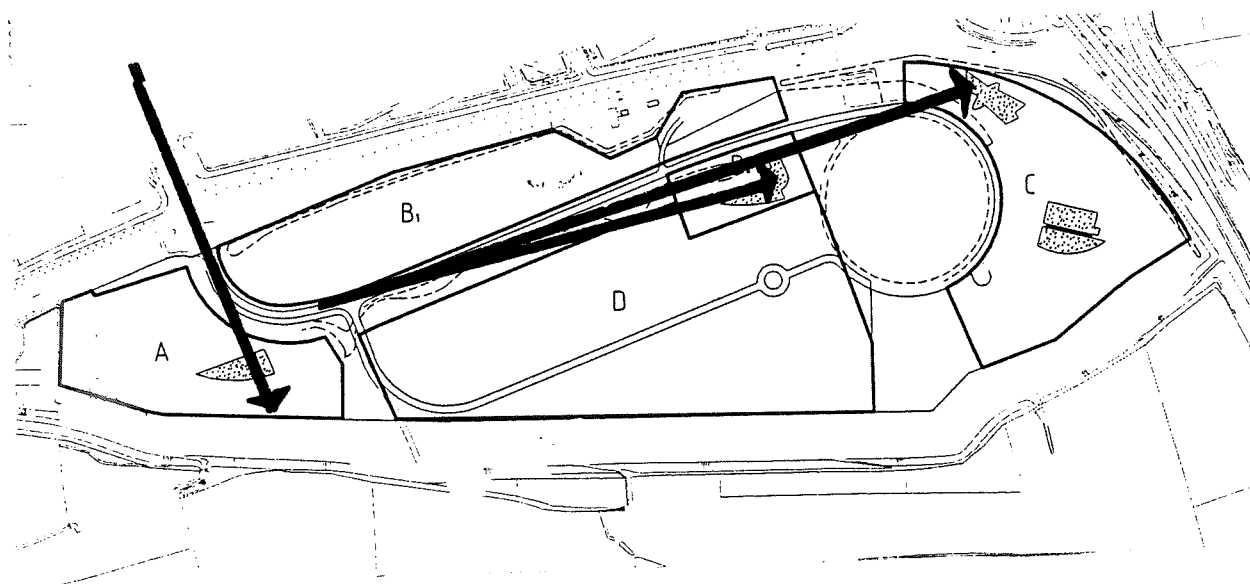
Om het bedrijventerrein IJsseloord 2 tot een geïntegreerd onderdeel van Arnhem te maken, alsook om het kwaliteitsniveau ervan te bepalen is voor het plangebied een *stedebouwkundige visie* opgesteld.

Daarnaast is er ook een *beeldkwaliteitsplan* gemaakt. Met dit plan legt de ontwikkelaar zich vast op een hoog kwaliteitsniveau; bij uitwerking en realisatie beschikken de betrokken partijen daarmee over een overeengekomen kwaliteitskader. Een deskundige supervisor zal opgedragen worden dit beeldkwaliteitsplan te bewaken. Het Beeldkwaliteitsplan maakt deel uit van deze Toelichting (zie bijlage).

De stedebouwkundige visie geeft het kader aan waarbinnen in de uitwerkingsfase oplossingen gekozen dienen te worden, en maakt aldus deel uit van de randvoorwaarden.

De volgende landschappelijke elementen zijn als ontwerpuitgangspunten van de nieuwe inrichting van het gebied IJsseloord benut: de aansluiting op het Lange Water, de nabijheid van de IJssel en de Schaapdijk, het gridpatroon van de wijk Presikhaaf, het Velperbroekcircuit en zichtlijnen op markante punten in de omgeving. Hiermee streeft dit stedebouwkundige kader een integratie met de bestaande stad na.

De inrichting kan gekenschetst worden door zijn groene karakter. De hoofdstructuur van het gebied is als volgt: de ruime hoofdweg met de clusters bedrijfsgebouwen rond gemeenschappelijke ruimten is met bomen en water omzoomd en leidt naar het markant gevormde gronddepot. De gebouwen die in belangrijke zicht-assen zijn gelegen (zie illustratie) moeten door hun vormgeving gaan dienen als herkenningspunten. Twee tot 30 m. hoge gebouwen, aan weerszijden dicht tegen de weg, vormen bijvoorbeeld een poort naar de oostelijk gelegen bebouwing.



Het met groen aangeklede depot vormt de schakel naar het aan het Velperbroekcircuit grenzende oostelijke deel van het bedrijventerrein - de gebouwen aan de buitenrand extravert (op het grote verkeersplein gericht), de gebouwen aan de binnenzijde introvert.

De gebouwen aan de hoofdweg zijn alzijdig vormgegeven, en hebben geen "achterkant" (in de negatieve betekenis van dit woord). Hun presentatie naar de IJsseloordweg is dus niet ondergeschikt aan die naar de hoofdweg.

Een zijweg takt van de hoofdweg af naar de zuidelijker gelegen, meer op productie gerichte bebouwing, die in een gridpatroon rond gemeenschappelijke ruimten is gegroepeerd.

De hoofdweg sluit aan in beeld en karakter op het ruim geproportioneerde Lange Water; zo worden de aldaar in de watergang staande gebouwen in het stedenbouwkundig plan voor IJsseloord nog een paar keer herhaald. Aldus wordt het Lange Water als het ware als ontsluitingsweg voortgezet, en komt een royale toegang tot het bedrijventerrein tot stand. De ligging van de interne wegenstructuur moet gericht worden op de meest gunstige verkavelingsmogelijkheid (multifunctioneel uitgeefbare kavels), en wordt qua ligging nader bepaald. Er kunnen overigens dwarswegen worden aangelegd als de gewenste bedrijfsgrootte dit vereist.

Hierin doet ook mee de oplossing die gekozen is voor de verwerking van het depot van de vervuilde grond en het vroeger hier gestorte materiaal: dit is samengebracht en geïsoleerd in een pregnante vorm, die, opgenomen in een "groene" noord-zuid-as (Presikhaaf ↔ IJssel), op zijn beurt een kenmerkend en inspirerend omgevingselement moet gaan vormen, zie verderop in dit hoofdstuk.

Een deel van de populierenbeplanting in de oostelijke punt van het gebied zal in het plan opgenomen worden. Wel zullen "zicht-corridors" gecreëerd worden vanaf de autoweg.

De ecologische hoofdstructuur, die langs de rivieren door ons land loopt, is in de hoofdstukken I en II al aan de orde gekomen. Ook is beschreven hoe deze in het plan opgenomen moet worden (programma van eisen, hoofdstuk IV).

Voor de watergangen is een "ecologisch profiel" gekozen, met waar mogelijk plasbermen en flauwe taluds om optimale begroeiingskansen te scheppen en een natuurlijk evenwicht van flora en fauna te krijgen.

In het voorgaande is al een aantal ruimtelijke, visuele en functionele aspecten van het bedrijventerrein IJsseloord 2 aan de orde gekomen. Nader te stellen stedenbouwkundige/landschappelijke randvoorwaarden zijn de volgende.

Uitstraling.

Het totale complex dient een uitstraling te krijgen die recht doet aan de gunstige locatie. De hoofddopzet is erop gericht dat het bedrijventerrein een allure krijgt, die het geheel een duidelijke meerwaarde verschaft. Dit aspect, plus de architectonische uitwerking worden bewaakt in het reeds genoemde beeldkwaliteitsplan. Dit plan gaat als bijlage bij deze toelichting: de ontwikkelaar verplicht zich hiermee tot het bewerkstelligen van het in het plan genoemde kwaliteitsniveau.

De inrichting van de openbare ruimte moet hierbij nadrukkelijk betrokken worden (openbaar groen/ecologie, overgang privé-/openbaar, materiaalkeuze, detaillering, etc.). Het aanstellen van een landschapsarchitect naast de supervisor-architect is een goed middel om een samenhangend geheel te bewerkstelligen.

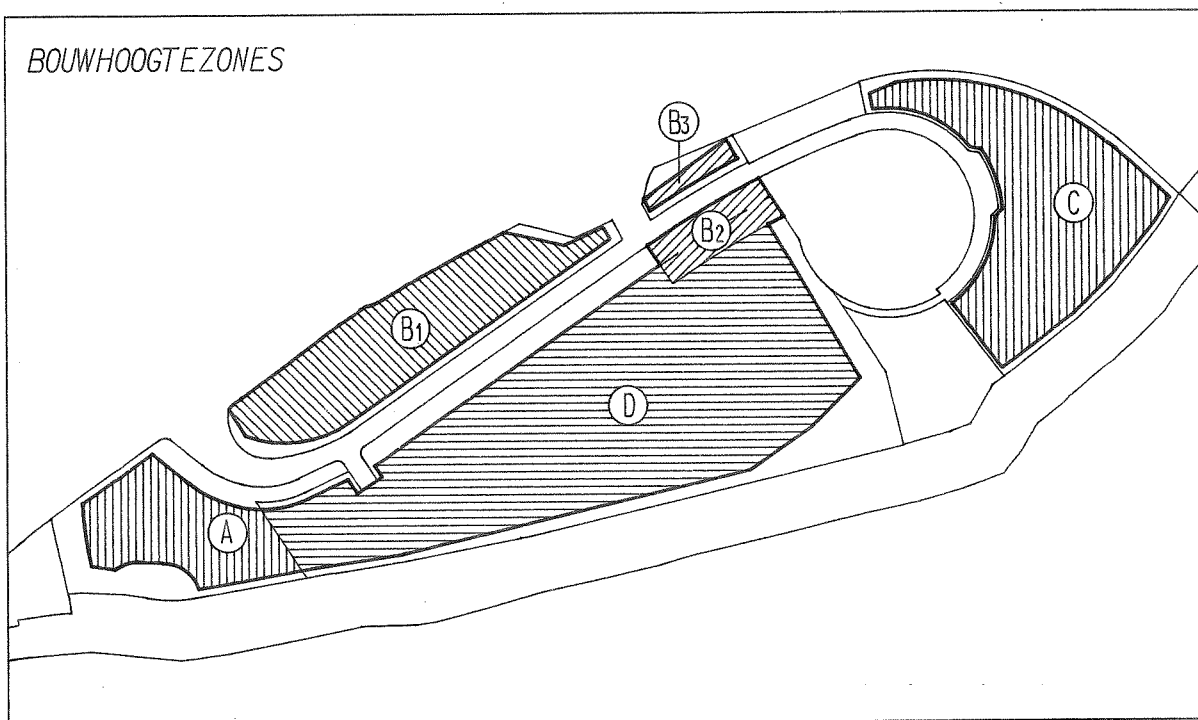
De gemeente Arnhem hecht eraan om betrokken te zijn bij dit proces (keuze van deskundigen, begeleiding van het ontwerp e.d.).

Bouwhoogte.

Het algemene kader wordt geleverd door de nota Stadsbeeld.

Zoals hiervoor (o.a. in hoofdstuk IV) is aangegeven zijn in de stedenbouwkundige visie voor het bedrijventerrein een aantal toegestane bouwhoogtezones voor de diverse bedrijfspercelen geïntroduceerd (zie kaartje volgende pagina)

- A. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 18 m.*
- B1. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 30 m.*
- B2. : een maximale bouwhoogte van 30 m.*
- B3. : een maximale bouwhoogte van 30 m.*
- C. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 20 - 30 m.*
- D. : een zonering van maximale bouwhoogten van 7,5 - 15 m.*



Op de bestemmingsplankaart worden de toegestane bouwhoogten per bedrijfspersceel in percentages uitgedrukt. De hoogteaccenten moeten volgens de stedenbouwkundige visie en het beeldkwaliteitsplan worden geplaatst (afstand, ritmering, e.d.).

Aan de hand van de daarin genoemde richtlijnen worden deze percentages toegedeeld in de realiseringsfase van de bebouwingsplannen voor het bedrijventerrein. Zie verder hoofdstuk VI en de Voorschriften.

In gebied B2. mag dichter op de weg gebouwd worden, mits in combinatie met groen en water.

Interne ontsluiting.

De interne verkeersstructuur is reeds in het programma van eisen (hoofdstuk IV) uitgebreid aan de orde gekomen. Als randvoorwaarden gelden nog de volgende aspecten.

Om de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein zelf een uitnodigend karakter te geven wordt de royale aanleg van het Lange Water voortgezet in het gebied IJsseloord. De hoofdweg wordt begeleid door een brede landschappelijke zone die het kantoorachtige deel van het bedrijfsmatige ("logistieke") deel scheidt; deze biedt verderop een attractieve toegang tot de locatie die ten oosten van het gronddepot gelegen is. De hoofdweg en de weg binnen het logistieke deel zijn vormgegeven als lanen met aan weerskanten bomen.

Het openbaar vervoer heeft twee routes door het bedrijventerrein:

Route 1 loopt via de hoofdweg om het gronddepot heen naar de weg binnen het logistieke deel en vervolgens weer via de hoofdtoegang naar buiten; de weg door de groene zone ten zuiden van het gronddepot is alleen toegankelijk voor de bus.

Route 2 maakt gebruik van dezelfde wegen, maar verlaat het gebied via een ontsluitingsweg ten oosten van het benzinstation aan de IJsseloordweg; ook hiervan mag alleen de bus gebruik maken.

Voor het geval dat zich ooit calamiteiten op het bedrijventerrein IJsseloord 2 zouden voordoen, wordt het mogelijk gemaakt (eventueel via de fietsroutes) bestaande opritten van de Schaapdijk te bereiken; deze mogen natuurlijk geen normale uitgang worden.

Groen.

Het depot van geïsoleerd stortmateriaal is reeds genoemd. Dit krijgt de vorm van een plateau met daarop een strakke bolvorm; er wordt een schone teeltlaag van ± 70 cm. op aangebracht met een ecologisch verantwoorde begroeiing die goed in de omgeving past.

Langs de Schaapdijk zijn een tweetal recreatieve verblijfplaatsen voor het publiek gepland, in de vorm van uitzichtspunten op de dijk; één in de as van de toegangsweg, en de ander in de as van de langzaamverkeersbrug over de IJsseloordweg.

Het water langs de IJsseloordweg wordt verbreed: dit is nodig voor de terreinontwatering en het krijgt hierdoor tevens ecologisch meer mogelijkheden.

Per saldo ontstaan drie, min of meer evenwijdige, landschappelijke zones: de zone langs de IJsseloordweg; de zone ten zuiden van de hoofdweg; de ecologische zone langs de dijk. Een vierde zone - haaks hierop - wordt gevormd door de groene zone waarin het depot is opgenomen.

Overige aspecten.

Ten behoeve van gescheiden afvalinzameling moet ook voor IJsseloord 2 de benodigde ruimte worden voorzien.

VI. PLANBESCHRIJVING

Het grootste deel van IJsseloord II krijgt de op de functie toegesneden bestemming "*Bedrijfsdoeleinden*" (BD).

Zoals in hoofdstuk IV is vermeld, vindt er een nadere differentiatie van de bedrijfsterreinen plaats op basis van milieuhinder. Dit heeft tot gevolg, dat enerzijds een onderverdeling plaatsvindt in B- en C-locatie en anderzijds in de toelaatbaarheid van bedrijfscategorieën uit de bedrijvenlijst. In het laatste geval wordt ervan uitgegaan dat groep III de categorieën 1 t/m 3, en groep IV de categorieën 1 t/m 4 omvatten.

Daar beide wijzen van differentiatie door elkaar plaatsvinden, leidt dit tot 4 afzonderlijke bedrijfsbestemmingen.

Daarbij zijn als maximum bouwhoogten voor de verschillende percelen de volgende hoogtematen aangegeven (zie kaartje hoofdstuk V)

- A. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 18 m.
- B1. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 30 m.
- B2. : een maximale bouwhoogte van 30 m.
- B3. : een maximale bouwhoogte van 30 m.
- C. : een zonering van maximale bouwhoogten van 15 - 20 - 30 m.
- D. : een zonering van maximale bouwhoogten van 7,5 - 15 m.

Het voorgaande kan leiden tot het volgende voorbeeld:

"BD-B-III, H15(30), % 100 (20)" op de bestemmingsplankaart betekent: "bestemming Bedrijfsdoeleinden B-locatie III (omvat milieucategorie 1+2+3); toegestane maximum bouwhoogten 15m., 30 m., met resp. 100%, 20%;" (zie ook de voorschriften).

De hoogteaccenten moeten volgens de stedenbouwkundige visie en het beeldkwaliteitsplan worden geplaatst; de toetsing hiervan vindt plaats o.a. bij de bouwaanvraag en door de Welstandscommissie.

In principe is het toegestaan grote bedrijfshallen te bouwen die een heel perceel beslaan; ook in dat geval geven stedenbouwkundige visie en beeldkwaliteitsplan richtlijnen. Anderzijds is het denkbaar een groot perceel in kleinere te verkavelen door middel van een sub-infrastructuur, als dit economisch wenselijk is.

Het parkeren dient in elk geval op eigen terrein opgelost te worden; de parkeervoorzieningen van bedrijven met een gelijksoortig mobiliteitsprofiel kunnen desgewenst worden geclusterd.

Het plaatsen van een reclamezuil (tot 25 m. hoog) is toegestaan op een op de plankaart aangegeven plaats binnen de onbebouwde zone van de bestemming BD-B-III (mits de verkeersveiligheid dit toestaat).

De vestiging van één hotel/motel wordt met een wijzigingsbevoegdheid van B&W mogelijk gemaakt; bij een daadwerkelijke aanvraag hiervoor zullen locatie en uitvoering op bovenbeschreven wijze getoetst worden.

Vlak vóór de bocht naar rechts bij het gronddepot wordt bedrijfsbebouwing in de terplaatsse geplande watergang mogelijk gemaakt; dit blijkt uit de dubbelbestemming, aangegeven als: "*Bedrijfsdoeleinden.....- /Groen*" (BD.../GR). Hierbij is de maximale oppervlakte aangegeven.

Verder moet op een nader te bepalen plaats een rioolgemaal worden gebouwd.

De op de plankaart aangegeven aardgasleidingen hebben, ook binnen de bestemming "*Bedrijfsdoeleinden*", een bebouwingsvrije zone. Ook aan ander gebruik van deze gronden stelt de Gasunie eisen. Dit geldt uiteraard in de praktijk niet voor het tracé van de gasleiding die verplaatst wordt.

Andere bestemmingen in het gebied zijn:

- "*Dienstverleningsdoeleinden-detailhandel, motorbrandstoffen*" D-d(mb), voor de beide benzineverkoop punten aan de IJsseloordweg.
- "*Groen*" (GR);

het binnendijkse water valt grotendeels binnen deze bestemming. Er mogen fiets- en voetpaden worden aangelegd; ook fietsbruggen behoren tot de mogelijkheden. Gasleidingen zijn binnen deze bestemming aanwezig, of worden nog aangelegd.

- "*Natuurbeschermingsdoeleinden*" (N);
waterpartijen, moeraszones e.d. kunnen deel uitmaken van deze bestemming. Verder zijn binnen deze bestemming fiets- en voetpaden aanwezig en/of mogen deze worden aangelegd; ook fietsbruggen behoren tot de mogelijkheden.
- "*Verkeersdoeleinden*" (V).
Gasleidingen zijn binnen deze bestemming aanwezig, of worden nog aangelegd.
- "*Agrarische Doeleinden*" (A).
Gasleidingen zijn binnen deze bestemming aanwezig.
- "*Water*" (WA).
- "*Waterkering/Natuurbeschermingsdoeleinden*" (WK/N).
Waterpartijen, moeraszones e.d. kunnen deel uitmaken van deze bestemming. Gasleidingen zijn binnen deze bestemming aanwezig.
- "*Waterkering/Verkeersdoeleinden*" (WK/V).
Gasleidingen zijn binnen deze bestemming aanwezig.
- "*Waterstaatsdoeleinden/Agrarische doeleinden/Natuurbeschermingsdoeleinden*" (WS/A/N).
- "*Waterstaatsdoeleinden/Agrarische doeleinden/Natuurbeschermingsdoeleinden/Verkeersdoeleinden*" (WS/A/N/V).
- "*Water/Verkeersdoeleinden*" (WA/V).

VII. MILIEU

In deze paragraaf komen de belangrijke milieuhygiënische aandachtspunten, waarmee bij de uitwerking van het plan rekening moet worden gehouden, kort aan de orde:

- *verkeerslawaaï*
- *bodemaspecten*
- *waterkwaliteit*
- *zonering van het bedrijventerrein.*

Voor de volledige tekst wordt verwezen naar het milieuonderzoek (Rapportage Onderzoek Milieuaspecten IJsseloord II, 29-9-1993), gedaan ten behoeve van de vorige versie van het plan voor het Bedrijventerrein IJsseloord 2; dit milieuonderzoek is echter ook van toepassing op de nu voorliggende versie. Het maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan.

Verkeerslawaaï.

Het verkeerslawaaï speelt op twee manieren een rol bij de planvorming van het bedrijventerrein IJsseloord.

Eenzijds is er de gevelbelasting aan de bedrijfsgebouwen zelf; hoewel bedrijven geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wet Geluidhinder zijn, worden toch aan het interieur van de gebouwen geluidseisen eisen gesteld.

Anderzijds is er de reconstructie van de wegenstructuur rond IJsseloord. Uit een studie uitgevoerd in overleg tussen de provincie Gelderland en de gemeente Arnhem is gebleken dat aanpassing van de IJsseloordweg en de kruising IJsseloordweg/Lange Water nodig is. Er zal onderzocht moeten worden wat de akoestische consequenties zullen zijn van de infrastructurele wijzigingen aan IJsseloord.

Bodem- en waterkwaliteit.

De bodemverontreiniging is o.a. onderzocht door Fugro B.V.; een samenvatting van het onderzoeksrapport⁵⁾ komt op het volgende neer.

Bij de sanering van de voormalige vuilstortplaatsen aan de Schaapdijk en het sloofterrein bij het Regionaal Woonwagencentrum aan de Laag Ariënweg komt ca. 475.000 m³ afval en verontreinigde grond vrij. Dit materiaal zal bijeengebracht worden in een heuvel met een hoogte van ± 30 m. Onder en boven deze berging zal een afdichtende laag worden aangebracht; bovenop komt bovendien nog een grondpakket ten behoeve van een beplanting.

Het uit deze heuvel sijpelende water wordt opgevangen en aangesloten op een waterzuiveringsinstallatie. Ter bewaking bevindt zich een aantal peilbuizen in de directe omgeving; een drainagesysteem onder de heuvel kan dienen om ook daar eventueel lekwater te verwijderen.

Bij de sanering zal, na scheiden, ca. 50.000 m³ puin vrijkomen. Na breking kan dit benut worden bij de inrichting van het bedrijventerrein.

De nu aanwezige oliedrijfslag (ca. 3 ha.) wordt verwijderd. Eventuele aan te treffen gevaarlijk afval zal worden afgevoerd.

Aangezien langs de Laag Ariënweg een gasleiding onder de geplande locatie voor het depot doorloopt, dient deze omgelegd te worden.

De sanering zal onder milieukundige begeleiding dienen plaats te vinden. Na afoop van de sanering zal een saneringsverslag worden opgesteld.

Met betrekking tot de veiligheid dienen maatregelen op gezag van de Arbeidsinspectie te worden genomen.

Voor dit project is een aantal vergunningen benodigd.

Het bovengenoemde onderzoek is door Tauw Infra Consult B.V. onderworpen aan een Gevoelighedsanalyse en Contra-expertise.

⁵⁾ "Saneringsplan betreffende Voormalige Vuilstortplaatsen Schaapdijk en het Autosloofterrein aan de Laag Ariënweg te Arnhem", door Fugro B.V., 14 mei 1993.

Zonering van het bedrijventerrein.

De milieuzonering is uitgewerkt in de vorm van een Bedrijvenlijst, op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering", ingericht met inachtneming van de plaatselijke omstandigheden en de gewenste hoogwaardigheid van de bedrijven. Deze lijst is onderdeel van de voorschriften, en heeft mede een duidelijk stempel gedrukt op de bestemmingstoedeling op de plankaart.

Ook de te handhaven bebouwing is milieuhygiënisch verantwoord ingepast.

LPG-station.

De aanwezigheid van de LPG-installatie op het tankstation aan de IJsseloordweg legt beperkingen op aan het toekomstige bedrijventerrein IJsseloord 2. Zo mag men binnen een afstand van 30 meter vanaf het vulpunt geen bedrijfsgebouw voor meer dan 50 man personeel bouwen. Inmiddels is gebleken dat het nodig is de LPG-installatie in verband met de reconstructie van de weg te verplaatsen; hiermee kan tevens bereikt worden dat de zones rond de LPG-installatie de bedrijfsbestemmingen in IJsseloord 2 niet overlappen.

Andere milieuhygiënische aspecten.

Geadviseerd wordt voor IJsseloord 2 de mogelijkheden te onderzoeken van warmtekrachtkoppeling en het gebruik van restwarmte van de AVIRA-vuilverbranding in Duiven.

Tevens verdient het aandacht voor dit bedrijventerrein een project "Externe Milieuzorg" te starten.

VIII. INSpraak, art. 10 BRO en PPC-overleg

De resultaten van inspraak, art. 10 BRO en PPC-overleg worden als bijlage in dit bestemmingsplan opgenomen.

IX. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Na het onderzoek naar de financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is de gemeente van oordeel dat deze in voldoende mate is aangetoond.

Het project waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft wordt gerealiseerd door een particuliere ontwikkelingsmaatschappij: "IJsseloord 2 Holding B.V.".

De kosten zijn te verdelen in:

- Grondexploitatie: de kosten voor het realiseren van de bestemmingen komen voor rekening van de initiatiefnemer en worden volledig gedekt door de opbrengsten uit de gronduitgifte.
- Milieusanering: de kosten hiervoor zullen volledig gedekt worden door de te verstrekken bijdragen van het rijk, de provincie, de gemeente en de initiatiefnemer.
- Gemeentelijke kosten: alle door de gemeente te maken plankosten zijn gedekt.

Een zeer beperkt gedeelte van de gronden, die benodigd zijn voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein, staat nog niet ter beschikking van de ontwikkelaar van het plan. Daar het verwerven van die gronden, mede om milieutechnische redenen, van groot belang is voor het realiseren van het gehele project en het uitgeven van bedrijventerreinen, kan van deze gronden worden gesteld, dat zij nodig zijn voor een verwezenlijking van het plan in de naaste toekomst. Teneinde een eventuele onteigeningsprocedure te kunnen bespoedigen is hieromtrent in de voorschriften bij het bestemmingsplan een artikel opgenomen.

juni 1995

